



2025/2453

30.12.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/2453

ze dne 26. listopadu 2024

ve věci SA.101557 (2023/NN, ex 2022/PN) – Francie – Námořní spojení s Korsikou (2023–2030)

(oznámeno pod číslem C(2024) 8473)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1 Fáze před oznámením

- (1) Dopisem ze dne 17. ledna 2022 francouzské orgány informovaly Komisi, že Dopravní úřad Korsiky (l'office des transports de la Corse, dále jen „OTC“) zahájil kroky ke zjištění, zda existuje potřeba veřejné služby v oblasti námořního spojení mezi Korsikou a pevninskou Francií. Komise zahájila dne 19. ledna 2022 postup před oznámením, zaevidovaný pod číslem SA.101557. Francouzské orgány zaslaly Komisi své první připomínky dopisy ze dne 19., 25. a 27. ledna 2022.
- (2) Dopisy a e-maily ze dne 4. a 15. února a 22. března 2022 si Komise od francouzských orgánů vyžádala doplňující informace. Francouzské orgány předložily své odpovědi dne 15. února a 7. a 31. března 2022.
- (3) Dopisy ze dne 15. března, 8. dubna a 19. a 20. května 2022 francouzské orgány informovaly Komisi o svém záměru udělit pět zakázek na veřejné služby na období osmi let (2023–2030) na námořní přepravu zboží a osob mezi přístavem Marseille a každým z pěti přístavů Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano a L'Île-Rousse (dále jen „zakázky na veřejné služby“ nebo „opatření“).
- (4) Dopisy a e-maily ze dne 20. dubna, 30. května, 12. července, 11. srpna, 3., 18., 21., 23. a 30. listopadu a 1. a 2. prosince 2022 si Komise od francouzských orgánů vyžádala doplňující informace. Francouzské orgány předložily své odpovědi dopisy a e-maily ze dne 7. a 22. června, 22. a 27. července, 10., 13. a 14. října, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. a 30. listopadu a 1. a 2. prosince 2022.
- (5) Během fáze před oznámením Komise a francouzské orgány vedly jednání ve dnech 1., 17. a 22. února, 18. března, 5. dubna, 28. června, 11. července a 15., 21. a 30. listopadu 2022. V rámci přípravy na tato jednání nebo v návaznosti na ně poskytly francouzské orgány doplňující informace ve dnech 21. února, 22. března a 12. července 2022.

⁽¹⁾ Úř. věst. C, C/2024/2266, 22.3.2024, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj>.

- (6) Současně Komise obdržela obecné informace od třetí strany ve dnech 14. dubna, 17., 21., 22. a 30. června, 25. července, 2. a 30. září, 5. a 26. října a 2. prosince 2022, jakož i 30. a 31. ledna 2023.

1.2 Oznámení opatření ze strany francouzských orgánů a stížnost společnosti Corsica Ferries

- (7) Dne 27. prosince 2022 oznámily francouzské orgány Komisi elektronicky zakázky na veřejné služby. Vzhledem k tomu, že toto oznámení nebylo úplné, požádala Komise dne 16. února 2023 francouzské orgány o doplňující informace. Francouzské orgány doplnily své oznámení e-maily ze dne 5. dubna a 2. května 2023.
- (8) Dne 23. března 2023 podala společnost Corsica Ferries Komisi formální stížnost, v níž zpochybnila legalitu a slučitelnost opatření, zejména s ohledem na právo v oblasti státní podpory.
- (9) Komise předala stížnost francouzským orgánům a ve dnech 11. dubna a 5. června 2023 si vyžádala doplňující informace. Francouzské orgány poskytly své připomínky ke stížnosti a doplňující informace ve dnech 28. června, 28. července a 27. října 2023.
- (10) Společnost Corsica Ferries rovněž poskytla doplňující informace ke své stížnosti e-maily ze dne 13. října a 20. prosince 2023. Komise zaslala uvedené doplňující informace francouzským orgánům dne 21. prosince 2023 a francouzské orgány na ně odpověděly e-mailem ze dne 6. února 2024.

1.3 Zahájení formálního vyšetřovacího řízení ohledně opatření ze strany Komise

- (11) Dopisem ze dne 23. února 2024 oznámila Komise francouzským orgánům své rozhodnutí zahájit v souvislosti se zakázkami na veřejné služby řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“) (dále jen „**rozhodnutí o zahájení řízení**“).
- (12) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ^(?). Komise vyzvala francouzské orgány a zúčastněné strany k podání připomínek k těmto zakázkám na veřejné služby.
- (13) Dne 27. března 2024 Komise obdržela připomínky francouzských orgánů. Po obdržení uvedených připomínek zaslala Komise francouzským orgánům žádosti o informace ve dnech 23. dubna, 13. a 30. května, 14. a 21. června a 2. a 9. července 2024 a francouzské orgány na ně odpověděly postupně ve dnech 23. a 31. května, 13. června a 9., 11., 12. a 17. července 2024.
- (14) Komise obdržela připomínky několika zúčastněných stran, konkrétně společností Corsica Ferries (dne 22. dubna 2024), Corsica Linea (dne 29. dubna 2024), La Méditerranéenne (dne 29. dubna 2024) a Stef Group (dne 29. dubna 2024) ^(?).
- (15) Komise předala Francii připomínky společnosti Corsica Ferries (dne 23. dubna 2024) a společností Corsica Linea, La Méditerranéenne a Stef Group (dne 30. dubna 2024) a umožnila jí na tyto připomínky reagovat. Francie odpověděla na připomínky společnosti Corsica Ferries ve dnech 25. června a 11. července 2024. K podáním ostatních zúčastněných stran se nechtěla vyjadřovat.

^(?) Úř. věst. C, C/2024/2266, 22.3.2024, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj>.

^(?) Společnost Corsica Linea požádala o prodloužení lhůty pro podání připomínek e-mailem ze dne 8. dubna 2024, společnost La Méditerranéenne tak učinila dne 15. dubna 2024 a společnost Stef Group dne 16. dubna 2024. Komise jim prodloužila lhůtu do 29. dubna 2024.

2. NÁMOŘNÍ SPOJENÍ MEZI KORSIKOU A PEVNINSKOU FRANCÍÍ

2.1 Socioekonomické charakteristiky Korsiky

- (16) Korsika je francouzský ostrov ve Středozemním moři. Vyznačuje se hornatým terénem, chráněnými oblastmi a zejména rozsáhlými venkovskými oblastmi⁽⁴⁾. Na ostrově žije téměř 350 000 obyvatel, přibližně 53 % z nich žije v městských oblastech a 47 % ve venkovských oblastech⁽⁵⁾. Vzhledem k těmto zeměpisným omezením je Korsika jedním z nejméně osídlených regionů ve Francii s hustotou obyvatelstva 39 obyvatel na km². To je výrazně pod francouzským průměrem, který činí 105 obyvatel na km²⁽⁶⁾.
- (17) Nízká hustota obyvatelstva znamená, že jsou mezi bydlištěm a pracovištěm nebo místem trávení volného času značné vzdálenosti. V porovnání s celostátním průměrem se na Korsice uskutečňuje větší počet cest, které jsou zároveň delší⁽⁷⁾. Kromě toho podle INSEE⁽⁸⁾ topografie a venkovský charakter obcí a nedostatečná veřejná doprava znamenají, že se ke každodenním cestám používá více osobních vozidel (86 % ve srovnání se 72 % v metropolitní Francii)⁽⁹⁾.
- (18) Korsika nemá žádnou dálniční infrastrukturu. Má omezenou silniční síť, která sestává z desítky krajských silnic, jakož i okresních silnic. Tyto silnice se vyznačují zatáčkami, což přispívá k prodloužení jízdní doby⁽¹⁰⁾, komplikuje podmínky provozu⁽¹¹⁾ a zvyšuje riziko dopravních nehod. Korsika má nejvyšší míru úmrtnosti na silnicích ve Francii⁽¹²⁾. Podle francouzského střediska pro sledování bezpečnosti silničního provozu jsou tyto charakteristiky umocněny cestovním ruchem. Středisko odhaduje, že každoroční příjezd a odjezd přibližně 500 000 automobilů přepravovaných v rámci pravidelného námořního spojení téměř zdvojnásobí průměrný denní provoz na korsických silnicích v letním období⁽¹³⁾.
- (19) Korsické hospodářství je v zásadě založeno na terciárním sektoru⁽¹⁴⁾. Mezi službami představují cestovní ruch⁽¹⁵⁾ a maloobchod⁽¹⁶⁾ hlavní faktory tvorby bohatství a pracovních míst na ostrově. Místní hospodářství je do značné míry závislé na dovozu z pevninské Francie. V roce 2019 byl dovoz z pevniny téměř pětikrát vyšší než vývoz⁽¹⁷⁾.

⁽⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁵⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (zobrazeno dne 18. října 2024). Pro srovnání, celostátní průměr činí 67 % pro městské oblasti a 33 % pro venkovské oblasti. Ostrov Korsika má tedy mnohem venkovštější charakter než zbytek Francie.

⁽⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁷⁾ Viz například obecné pokyny pro jižní Korsiku na období 2023–2027 (s. 6), které vypracovalo francouzské středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu a které jsou k dispozici na adrese: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁸⁾ Národní institut pro statistiku a ekonomické studie.

⁽⁹⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽¹⁰⁾ V regionálním plánu infrastruktury a dopravních služeb korsické samosprávy z roku 2015 se uvádí, že „velké horské pásmo na Korsice činí velké problémy zejména pro vnitřní spojení. Silniční síť se vyznačuje zatáčkami a železniční síť oblouky a vzdálenosti se měří spíše v hodinách strávených na cestě než v kilometrech“ (<https://www.aue.corsica/attachment/619085/>, s. 9, zobrazeno dne 18. října 2024). Viz též obecné pokyny pro jižní Korsiku na období 2023–2027 (s. 6), které vypracovalo francouzské středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu (srov. poznámku pod čarou 7).

⁽¹¹⁾ Viz série reportáží veřejnoprávní televize France 3 Corse o stavu silnic na Korsice: <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽¹²⁾ Viz obzvlášť vážná bilance za rok 2022, kdy na Korsiku připadá 2,5krát vyšší míra úmrtnosti na silnicích, než činí celostátní průměr: <https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750> (zobrazeno dne 18. října 2024). Viz též obecné pokyny pro jižní Korsiku na období 2023–2027 (s. 6), které vypracovalo francouzské středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu (srov. poznámku pod čarou 7).

⁽¹³⁾ Viz obecné pokyny pro jižní Korsiku na období 2023–2027 (s. 6), které vypracovalo francouzské středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu (srov. poznámku pod čarou 7).

⁽¹⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽¹⁵⁾ Viz analýzy INSEE o významu cestovního ruchu pro zaměstnanost na Korsice: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽¹⁶⁾ Podle INSEE tvoří maloobchod 67 % obchodu ostrova, což je o devět procentních bodů více než francouzský průměr (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454>, zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽¹⁷⁾ Připomínky francouzských orgánů podané dne 5. dubna 2023.

- (20) Ve svém stanovisku ze dne 17. listopadu 2020 ke koncentraci trhů na Korsice a souvisejícím dopadům na místní hospodářskou soutěž (dále jen „**stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž**“) ⁽¹⁸⁾ francouzský orgán pro hospodářskou soutěž uvádí, že „*ostrovní charakter je hlavní specifickou překážkou rozvoje hospodářství ostrova, neboť přístup na trhy může být omezen dodatečnými náklady způsobenými zeměpisnou izolací*“ ⁽¹⁹⁾. Orgán pro hospodářskou soutěž se proto domnívá, že „*ostrovní charakter a zeměpisná vzdálenost od pevninské Francie zvyšují náklady na dodávky, protože použití námořní dopravy je strukturálně dražší*“. „*Hospodářské subjekty jsou*“ tudíž „*omezeny složitějším dodavatelským řetězcem než na pevnině*“ ⁽²⁰⁾.
- (21) Například v odvětví distribuce pohonných hmot konstatuje orgán pro hospodářskou soutěž značný rozdíl mezi cenou pohonných hmot, kterou platí spotřebitelé na Korsice, a cenou placenou na pevnině ⁽²¹⁾. Podle orgánu pro hospodářskou soutěž tento rozdíl částečně vysvětluje skutečnost, že Korsika je zásobována pohonnými hmotami pouze po moři, což zvyšuje jejich konečnou cenu. Doprava pohonných hmot na čerpací stanice po silnici je rovněž dražší, neboť hornatý terén prodlužuje dobu přepravy. Konečně pak sezónní povaha poptávky související s letní turistickou sezónou znamená, že zásoby je třeba řídit na bázi „just-in-time“, což vede k riziku kvót, které mohou způsobit značné dodatečné náklady, protože korsické sklady ropy mají omezenou skladovací kapacitu ⁽²²⁾.
- (22) Obdobně jsou na Korsice oproti zbytku Francie mnohem dražší potraviny a spotřební zboží – rozdíly činí u potravin 14 % a u spotřebního zboží 11 % ⁽²³⁾. Podle stanoviska orgánu pro hospodářskou soutěž je to částečně způsobeno strukturálními faktory souvisejícími s ostrovním charakterem a sezónností. Dodavatelský řetězec z nákupních centrál v jižní Francii se také prodlužuje v důsledku nezbytného využití námořní dopravy ⁽²⁴⁾. Omezená skladovací kapacita korsických obchodů také znamená, že zboží musí být dodáváno častěji než na pevnině, a neumožňuje jim využívat stejné slevy od nákupních centrál jako obchodům na pevnině ⁽²⁵⁾.
- (23) INSEE obecně konstatuje, že Korsika je nejchudším regionem metropolitní Francie: v roce 2018 žilo na Korsice pod hranicí chudoby 18,5 % obyvatel, zatímco na celostátní úrovni to bylo 14 %. Tato hospodářská a sociální situace se zhoršila také v důsledku pandemie COVID-19 v letech 2020 a 2021 ⁽²⁶⁾ a vysoké inflace způsobené zejména růstem cen energií a potravin od roku 2022 ⁽²⁷⁾.

⁽¹⁸⁾ Stanovisko 20-A-11 ze dne 17. listopadu 2020. Orgán pro hospodářskou soutěž uvádí, že si jeho stanovisko vyžádal ministr hospodářství. Účelem tohoto postoupení bylo informovat orgány veřejné správy o různých otázkách hospodářské soutěže, zejména v souvislosti s kupní silou obyvatel.

⁽¹⁹⁾ Tamtéž, bod 25.

⁽²⁰⁾ Tamtéž, bod 26.

⁽²¹⁾ Orgán pro hospodářskou soutěž konstatuje, že vzhledem k zeměpisné situaci Korsiky a nedostatečnému rozvoji veřejné dopravy jsou korsické domácnosti velmi závislé na osobních automobilech. Přestože je sazba DPH na ostrově o 7 procentních bodů nižší, je rozdíl v ceně pohonných hmot na Korsice ve srovnání s pevninou velmi výrazný, a to přibližně +6,7 % u nafty a +5,3 % u bezolovnatého benzínu 95. Tento bod potvrdil také INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8>, zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽²²⁾ Pro podrobnější informace viz odvětvově zaměřený dokument č. 2 stanoviska orgánu pro hospodářskou soutěž.

⁽²³⁾ Viz průzkum INSEE o cenové úrovni na Korsice v roce 2022 ve srovnání s pevninskou Francií: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8> (zobrazeno dne 18. října 2024). Celkově jsou ceny na Korsice o 7 % vyšší a tento rozdíl se od roku 2015 ještě prohloubil, a to navzdory výrazně snížené sazbě DPH, kterou Korsika uplatňuje na produkty určené k lidské spotřebě (2,1 % místo 5,5 % nebo 20 % na pevnině v závislosti na skupině produktů).

⁽²⁴⁾ Stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž, body 590–594. Orgán pro hospodářskou soutěž konstatuje, že náklady na námořní dopravu jsou jedním z hlavních dodatečných nákladů, které vznikají velkým a středním supermarketům: oproti běžné obchodní praxi, kdy kupní ceny zahrnují náklady na dodání zboží až na místo určení, nejsou náklady na námořní dopravu systematicky zahrnovány do kupní ceny. Náklady na námořní dopravu mezi pevninou a Korsikou tedy nesou korsické obchody samy.

⁽²⁵⁾ Stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž, body 595–598. Podle orgánu pro hospodářskou soutěž trvá dodání zboží na Korsiku déle než do kteréhokoli jiného místa v metropolitní Francii. Obvykle trvá tři dny, což je v průměru o jeden den déle než v případě obchodu na pevnině. Kromě toho mají obchody na pevnině lepší logistické systémy pro své zboží, zatímco korsické obchody jsou omezeny dobou, již zabere námořní doprava (vykládka lodí a přeprava po silnici). Na Korsice chybí místní logistická infrastruktura (k dispozici je málo skladovacích prostor). Tyto tři faktory mají pro korsické obchody dva důsledky. Za prvé je nutné uskutečňovat časté zpáteční cesty na pevninu, aby se zajistilo doplňování zásob v obchodech, což zvyšuje náklady na zásobování. Za druhé nákupní centrály na pevnině nabízejí korsickým obchodům nižší slevy, a to z důvodu malých objemů objednávek korsických obchodů, které souvisejí zejména s omezenými skladovacími prostory.

⁽²⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽²⁷⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3> (zobrazeno dne 18. října 2024). Obrázek 4 souboru INSEE ukazuje, že mnoho svazků obcí na Korsice je nadměrně vystaveno inflaci, zejména téměř celá severní polovina ostrova a svazek obcí Sartenais-Valinco-Taravo na jihu ostrova, kde je hlavní obcí Propriano.

2.2 Přístavní infrastruktura pro služby námořní dopravy mezi pevninskou Francií a Korsikou

2.2.1 Přístavy na pevnině

- (24) Přístavy na pevnině, které se využívají pro služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií, jsou přístavy Marseille, Toulon a Nice (dále jen „**přístavy na pevnině**“).
- (25) Marseille se nachází více než 60 km od Toulonu (přibližně 45 minut jízdy po dálnici A50 a méně než hodinu jízdy vlakem ⁽²⁸⁾) a téměř 200 km od Nice (přibližně 2 hodiny a 30 minut jízdy po dálnici A8). Toulon se nachází 150 km od Nice (přibližně 1 hodina a 45 minut jízdy po dálnicích A57 a A8 a 1 hodina a 45 minut jízdy vlakem ⁽²⁹⁾).

Obrázek 1

Přístavy na pevnině a korsické přístavy



Zdroj: zpráva společnosti Gecodia

2.2.1.1 Přístav Marseille

- (26) Přístav Marseille je jedním z největších ve Francii. Nachází se v blízkosti města Marseille, druhého největšího města ve Francii podle počtu obyvatel, a nabízí velké množství vnitrostátních i mezinárodních námořních spojení.
- (27) Přístavní orgán v Marseille, Grand Port Maritime de Marseille, je veřejná průmyslová a obchodní instituce.

⁽²⁸⁾ Viz internetové stránky železniční společnosti SNCF, které jsou k dispozici na adrese: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille> (zobrazeno dne 18. října 2024). Mezi Marseille a Toulonem je denně provozováno téměř 20 spojů s průměrnou dobou jízdy jedna hodina.

⁽²⁹⁾ Viz internetové stránky společnosti SNCF, které jsou k dispozici na adrese: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon> (zobrazeno dne 18. října 2024). Mezi Toulonem a Nice je denně provozováno přibližně 15 spojů s průměrnou dobou jízdy dvě hodiny.

- (28) Přístav Marseille je globálním přístavem s infrastrukturou umožňující odbavení všech typů dopravy. Má dva hlavní doky:
- východní doky (západně od Marseille) s deseti námořními terminály využívají především trajekty, plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a výletní lodě, a loděnice pro opravu lodí,
 - západní doky (Fos-sur-Mer) jsou určeny pro velkou mezikontinentální přepravu zboží (energie, automobily, kontejnery, speciální zboží atd.).
- (29) Ve východních docích jsou čtyři námořní terminály pro trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících, včetně dvou vnitrostátních terminálů Joliette a Arenc, které zajišťují zejména současnou námořní dopravu na Korsiku (s více než deseti kotvišti). Tyto dva terminály jsou přímo napojeny na tři dálnice: A7, která prochází celým úvalem řeky Rhôny od Lyonu po Marseille, A50, která spojuje Marseille s Toulonem na východě, a A55, která spojuje Marseille s Martigues na západě.

2.2.1.2 Přístav Toulon

- (30) Přístav Toulon zajišťuje vnitrostátní a mezinárodní námořní spojení (Španělsko, Itálie). Má čtyři terminály v okolí Toulonského zálivu: dva terminály v Brégaillonu a dále pak terminál v centru Toulonu a terminál v La Seyne-sur-Mer. Přístav v Toulonu spravuje **obchodní a průmyslová komora Var**.
- (31) Jižní terminál v Brégaillonu je určen výhradně pro přepravu těžkých zásilek, zatímco severní terminál („**Toulon-Brégaillon**“) je vybaven jedním kotvištěm určeným výhradně pro nákladní dopravu. Terminál v La Seyne-sur-Mer slouží výhradně pro výletní lodě, zatímco terminál v centru města („**Toulon-Port de Commerce**“) se třemi kotvišti je využíván pro trajekty, výletní lodě a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. Terminál Toulon-Port de Commerce v současnosti odbavuje veškeré služby námořní dopravy mezi Toulonem a Korsikou. Přístav Toulon se nachází poměrně blízko dálnice A50 a železniční stanice Toulon.

2.2.1.3 Přístav Nice

- (32) Přístav Nice se nachází v centru města. Spravuje jej **obchodní a průmyslová komora Nice Côte d'Azur**. Má dva terminály, každý se dvěma kotvišti, která mohou přijímat trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. Oba terminály jsou využívány především pro výletní lodě a osobní dopravu a v menší míře pro nákladní dopravu. Přístav Nice je od dálniční infrastruktury poměrně vzdálen (asi deset kilometrů), zatímco železniční stanice se nachází poměrně blízko.

2.2.2 Korsické přístavy

- (33) Korsické přístavy s námořním spojením s pevninskou Francií jsou Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio a Propriano („**korsické přístavy**“).
- (34) Propriano je jediným korsickým přístavem s jedinou trasou spojující přístav s pevninskou Francií (s Marseille). Všechny ostatní korsické přístavy mají spojení se třemi přístavy na pevnině (Marseille, Toulon, Nice).
- (35) Všechny korsické přístavy spravuje **obchodní a průmyslová komora Korsiky**.
- (36) Město Bastia se nachází na severovýchodě Korsiky. Leží přibližně 70 km od L'Île-Rousse (1 hodina a 40 minut jízdy osobním automobilem a téměř 2 hodiny jízdy veřejnou dopravou) na severu Korsiky; 145 km od Porto-Vecchio na jihovýchodě ostrova a 150 km od Ajaccia. Město Ajaccio ve středo-západní části Korsiky je vzdáleno asi 70 km od Propriana (přibližně 1 hodina a 30 minut jízdy osobním automobilem a 2 hodiny jízdy veřejnou dopravou), které se nachází na jihozápadě Korsiky, a 140 km od Porto-Vecchio. Propriano a Porto-Vecchio jsou vzdáleny 70 km (přibližně 1 hodinu a 30 minut jízdy osobním automobilem a 2 hodiny jízdy veřejnou dopravou).

- (37) Pouze Bastia, Ajaccio a L'Île-Rousse mají železniční stanici. Z Porto-Vecchio jezdí meziměstské autobusové linky do Ajaccia, Propriana a Bastie, zatímco z Propriana jezdí meziměstské autobusové linky do Ajaccia a Porto-Vecchio. Table 1 a Table 2 uvádí odhadované vzdálenosti mezi jednotlivými místy veřejnou dopravou a četnost spojů:

Tabulka 1

Železniční spojení na Korsice

	Počet zpátečních cest ⁽¹⁾ za den	Jízdní doba
Ajaccio–Bastia	5	4 h
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 h 45 min – 5 h
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 h 15 min

⁽¹⁾ Jedna zpáteční cesta odpovídá dvěma jízdám.

Zdroj: Chemins de fer de la Corse (Korsické dráhy)

Tabulka 2

Meziměstské spojení na Korsice (autobusy)

	Počet zpátečních cest za den	Jízdní doba
Ajaccio–Propriano	5	1 h 45 min
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 h 30 min
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 h 45 min
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 h 30 min

Zdroj: korsická samospráva

2.2.2.1 Přístav Bastia

- (38) Bastia je největším přístavem na Korsice z hlediska objemu osobní a nákladní dopravy, přičemž zajišťuje téměř 60 % celkové dopravy mezi Korsikou a pevninou. Je to mezinárodní přístav, protože kromě spojení s Marseille, Toulonem a Nice odbavuje také spojení na trasách do Itálie.
- (39) Přístav Bastia má námořní terminál s osmi kotvišti, která mohou přijímat trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. V současné době se uvažuje o rozšíření nebo výstavbě většího přístavu, protože stávající přístav je silně přetížen ⁽³⁰⁾. Přístav se nachází v centru města a vede k němu krajská silnice 20 z Bastie do Ajaccia.

2.2.2.2 Přístav Ajaccio

- (40) Ajaccio je druhým největším přístavem na Korsice z hlediska objemu osobní a nákladní dopravy. Kromě pravidelných námořních spojení do Marseille, Toulonu a Nice odbavuje přístav Ajaccio také sezónní linky do Porto Torres (Sardinie), Calvi a Propriana.
- (41) Přístav Ajaccio disponuje námořním terminálem se šesti kotvišti, která mohou přijímat trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. Nachází se v centru města a vede k němu krajská silnice 20 do Bastie na severovýchodě a krajská silnice 40 do Bonifacia na jižním cípu ostrova.

⁽³⁰⁾ <http://www.bastia.port.fr/developpement/> (zobrazeno dne 18. října 2024).

2.2.2.3 Přístav L'Île-Rousse

- (42) Přístav L'Île-Rousse se nachází v centru města a disponuje námořním terminálem se dvěma kotvišti pro trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. Je to jediný korsický přístav, který má povolení k nakládání s nebezpečným zbožím třídy 1 (výbušné látky a předměty). Má rychlý přístup ke krajské silnici 30 spojující Calvi (25 km na západ) s Ponte-Leccia ve střední části Korsiky.

2.2.2.4 Přístav Porto-Vecchio

- (43) Přístav Porto-Vecchio se nachází v centru města a disponuje námořním terminálem se dvěma kotvišti pro trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. Má poměrně rychlý přístup ke krajské silnici 10 do Bonifacia na jihu a do Bastie na severu.

2.2.2.5 Přístav Propriano

- (44) Přístav Propriano se nachází v centru města a disponuje námořním terminálem se dvěma kotvišti pro trajekty a plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících. Má poměrně rychlý přístup ke krajské silnici 40 spojující Bonifacio na jihu a Ajaccio na severu.

2.3 Služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií

- (45) Francouzské orgány poskytly popis služeb námořní dopravy provozovaných v letech 2016–2020 ⁽³¹⁾. V letech 2016–2020 provozovali služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií tři provozovatelé: společnost Corsica Ferries (z Toulonu a Nice), Corsica Linea a La Mériidionale (z Marseille). Čtvrtý provozovatel, společnost Moby Line, rovněž provozoval služby námořní dopravy, a to v letech 2016–2019 mezi Nice a Korsikou.

2.3.1 Námořní nákladní doprava

- (46) Námořní doprava je dominantním druhem přepravy zboží mezi pevninskou Francií a Korsikou. Celkově je úroveň námořní nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninou během roku poměrně stabilní. Během zdravotní krize v souvislosti s pandemií COVID-19 se výrazně nesnížila.

2.3.1.1 Údaje o námořní nákladní dopravě mezi Korsikou a pevninskou Francií

- (47) Námořní nákladní doprava na Korsiku se uskutečňuje pouze z pevninské Francie na trasách mezi pevninou a korsickými přístavy.
- (48) Co se týče přístavů na pevnině, většina nákladní dopravy se soustředí na trasy do/z Marseille (Table 3 a Table 4). Přístav Marseille má relativně stabilní podíl na trhu, který činí přibližně 80 % celkové nákladní dopravy mezi pevninskou Francií a Korsikou (Table 4).

Tabulka 3

Přeprava zboží mezi pevninskou Francií a Korsikou podle přístavu na pevnině (dovoz/vývoz, v běžných metrech ⁽¹⁾)

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

⁽¹⁾ Běžný metr (nebo „bm“) je měrná jednotka používaná k měření zboží prodávaného na metr s konstantním průřezem. Používá se také k označení délky konstantních prvků (např. přípojných vozidel) bez ohledu na jejich další rozměry.

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

⁽³¹⁾ Údaje o dopravě uvedené v tomto rozhodnutí nezohledňují roky 2021 a 2022, protože identifikace potřeby veřejné služby prováděná francouzskými orgány započala na konci roku 2021.

Tabulka 4

Přeprava zboží mezi pevninskou Francií a Korsikou podle přístavu na pevnině (dovoz/vývoz, %)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

- (49) Pokud jde o korsické přístavy, toky se soustřeďují především do přístavů Ajaccio a Bastia (Table 5 a Table 6). Jak uvádí Table 6, tyto dva přístavy měly mezi lety 2016 a 2020 relativně stabilní tržní podíl ve výši přibližně 35 % (Ajaccio) a 50 % (Bastia) celkové nákladní dopravy mezi pevninskou Francií a Korsikou.

Tabulka 5

Přeprava zboží mezi pevninskou Francií a Korsikou podle korsických přístavů (dovoz/vývoz, v běžných metrech)

	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
Celkem	2 031 757	2 231 198	2 236 599	2 261 138	2 151 287

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

Tabulka 6

Přeprava zboží mezi pevninskou Francií a Korsikou podle korsických přístavů (dovoz/vývoz, %)

	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 %
Celkem	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

2.3.1.2 Typy námořní přepravy nákladu

- (50) Námořní přeprava nákladu se mezi pevninskou Francií a Korsikou uskutečňuje pouze prostřednictvím přepravy typu ro-ro (roll-on roll-off) ⁽³²⁾ s využitím vhodných plavidel, a to **plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících** (plavidla umožňující přepravu cestujících a nákladu) ⁽³³⁾ a plavidel typu „výhradně“ **ro-ro** (plavidla přepravující pouze náklad). Kromě některých speciálních druhů zboží (cement, těžké zásilky atd.) se přeprava mezi Korsikou a pevninou uskutečňuje pouze pomocí plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících.
- (51) Podle francouzských orgánů ⁽³⁴⁾ se přeprava nákladu plavidly typu ro-ro dělí na přepravu „taženého“ a „netaženého“ nákladu.
- (52) Přeprava taženého nákladu je definována jako přeprava zboží pomocí silničního vozidla o délce větší než šest metrů s vlastním pohonem (dodávky, nákladní automobily a podobná vozidla, jakož i návěsy spojené s tahačem). S těmito vozidly proto může řidič přímo najet na loď a sjet z ní, aniž by vznikla potřeba manipulace ze strany přístavu. Všechny tři přístavy na pevnině a korsické přístavy se přepravě taženého nákladu věnují.
- (53) Přeprava netaženého nákladu je definována jako přeprava zboží pomocí návěsu ⁽³⁵⁾. Během nalodění se návěs odpojí od tahače na nabřeží, z něhož se odplouvá, a poté se připojí ke speciálnímu přístavnímu tahači, načež se v přístavu připnutí provede opačná operace, přičemž jiný tahač odveze přípojně vozidlo na místo určení. Přeprava netaženého nákladu má na námořní přepravě nákladu mezi Korsikou a pevninskou Francií největší podíl (v letech 2016–2020 v průměru 64 % z celkových přepravených běžných metrů, zatímco u přepravy taženého nákladu je to 36 %).

2.3.1.2.1 Přeprava taženého nákladu

- (54) Co se týče přístavů na pevnině, přeprava taženého nákladu je rozdělena především mezi přístavy Marseille a Toulon (Table 7 a Table 8). V přístavu Marseille připadalo na tažený náklad v letech 2016–2020 v průměru přibližně 20 % celkového nákladu přepraveného na Korsiku a z ní.

Tabulka 7

Přeprava taženého nákladu podle přístavu na pevnině (dovoz/vývoz, běžné metry)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

⁽³²⁾ Přeprava typu roll-on roll-off je přeprava nákladu (osobních automobilů, těžkých nákladních vozidel, přípojných vozidel, stavebních strojů a nadrozměrných zařízení) na speciálních plavidlech známých jako loď typu „ro-ro“.

⁽³³⁾ Podle čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj>) je plavidlem typu ro-ro pro přepravu cestujících plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících a je vybaveno zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď a sjet z lodí.

⁽³⁴⁾ Připomínky francouzských orgánů podané dne 5. dubna 2023.

⁽³⁵⁾ Návěsy jsou vozidla bez motoru, která mají kola pouze vzadu. Přední část je bez kol a je přizpůsobena tažnému zařízení na přepravních vozidlech nebo tahačích návěsů. Kombinace tahače a návěsu tvoří kloubové vozidlo.

Tabulka 8

Přeprava taženého nákladu podle přístavu na pevnině (dovoz/vývoz, %)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

2.3.1.2.2 Přeprava netaženého nákladu

- (55) Přístav Marseille je jediným přístavem na pevnině, který v letech 2016–2020 odbavoval netažený náklad na Korsiku a z ní. Netažený náklad odbavují všechny korsické přístavy. Tento typ přepravy se uskutečňuje výhradně mezi Marseille a korsickými přístavy.

2.3.2 Námořní osobní doprava

- (56) Služby námořní osobní dopravy jsou provozovány mezi Korsikou a Francií/Itálií. Spojení s pevninskou Francií se v letech 2014–2019 podílelo na celkové námořní osobní dopravě v průměru zhruba 65 %, přičemž v letech 2017 a 2018 se jednalo o více než 2,7 milionu cestujících, v roce 2019 tento počet poklesl na 2,52 milionu. V roce 2020, po zdravotní krizi v souvislosti s pandemií COVID-19, došlo u námořní osobní dopravy k poklesu o 32 %.
- (57) Na rozdíl od námořní nákladní dopravy je námořní osobní doprava sezónní a poptávka v sezóně (tj. od dubna do října) je vyšší než po zbytek roku.
- (58) Většina námořní osobní dopravy v přístavech na pevnině se soustředí v Toulonu (Table 9 a Table 10). Mezi lety 2016 a 2020 přístavy Marseille a Toulon svůj tržní podíl mírně zvýšily, zatímco podíl Nice výrazně poklesl (Table 10).

Tabulka 9

Námořní osobní doprava mezi pevninskou Francií a Korsikou podle přístavu na pevnině (počet cestujících)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

Tabulka 10

Námořní osobní doprava mezi pevninskou Francií a Korsikou podle přístavu na pevnině (%)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

- (59) Většina námořní osobní dopravy v korsických přístavech se soustředí v Bastii a Ajacciu. Jak ukazuje Table 11 a Table 12, rozdělení osobní dopravy mezi korsické přístavy zůstává poměrně stabilní.

Tabulka 11

Námořní osobní doprava mezi pevninskou Francií a Korsikou podle korsických přístavů (počet cestujících)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

Tabulka 12

Námořní osobní doprava mezi pevninskou Francií a Korsikou podle korsických přístavů (%)

	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 %
Celkem	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

2.4 Právní rámec pro poskytování služeb námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií

- (60) Námořní doprava byla v Evropské unii liberalizována v roce 1992, kdy bylo přijato nařízení o námořní kabotáži (dále jen „**nařízení o kabotáži**“) ⁽³⁶⁾. Francouzské orgány však nikdy neuplatnily úplnou liberalizaci služeb námořní dopravy v případě námořního spojení s Korsikou z důvodu existence potřeb veřejné služby, které vyžadují obecné omezení volného pohybu těchto služeb.
- (61) V současné době proto čistě komerční doprava mezi pevninskou Francií a Korsikou neexistuje. Služby námořní dopravy jsou poskytovány buď v rámci režimu závazků veřejné služby (dále jen „**režim ZVS**“) ve smyslu čl. 2 bodu 4 a čl. 4 odst. 2 nařízení o kabotáži, nebo na základě zakázky na veřejné služby, která odpovídá definici stanovené v čl. 2 bodě 3 a čl. 4 odst. 1 nařízení o kabotáži.

2.4.1 Režim ZVS

- (62) Usnesením korsického shromáždění č. 13/263 ze dne 20. prosince 2013, ve znění usnesení č. 18/266 ze dne 27. července 2018 a č. 19/128 ze dne 25. dubna 2019, stanovila korsická samospráva (Collectivité de Corse) režim ZVS, který stanoví závazky veřejné služby, jež musí dodržovat každý provozovatel, který chce nabízet služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií (dále jen „**režim ZVS z roku 2019**“) ⁽³⁷⁾.
- (63) Režim ZVS z roku 2019 se vztahuje na všechny služby námořní dopravy mezi korsickými přístavy a třemi přístavy na pevnině ode dne 1. října 2019 po dobu deseti let, tj. do 30. září 2029. Stanoví řadu povinností, které je třeba dodržovat, včetně minimálního počtu zpátečních cest na každé námořní trase během roku a maximálních sazeb za přepravu zboží/cestujících, které provozovatelé nesmí překročit. Režim ZVS z roku 2019 nestanoví provozovatelům námořní dopravy žádnou finanční vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby, které ukládá.

2.4.2 Historie zakázek na veřejné služby uzavřených v letech 1976–2022

- (64) Historicky a doposud byly předmětem zakázky na veřejné služby pouze služby námořní dopravy mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy. Služby námořní dopravy z přístavů Toulon a Nice byly provozovány v rámci režimu ZVS.
- (65) V roce 1976 byla podepsána první koncese k poskytování veřejné služby mezi veřejnou společností Société Nationale Corse Méditerranée (dále jen „**SNCM**“) a soukromou společností Compagnie Méridionale de Navigation (nyní La Méridionale) na jedné straně a francouzským státem na straně druhé, která zajišťovala územní návaznost mezi Korsikou a pevninou po dobu 25 let, tj. do roku 2001.
- (66) Ode dne 1. ledna 2002 zajišťovala společnost SNCM prostřednictvím společnosti La Méridionale spojení mezi Marseille a Korsikou na základě zakázky na veřejné služby uzavřené s korsickou samosprávou na dobu pěti let.
- (67) Ode dne 1. července 2007 do 31. prosince 2013 poskytovaly společnosti SNCM a La Méridionale uvedené spojení na základě nové zakázky na veřejné služby uzavřené dne 7. června 2007 (dále jen „**zakázka na veřejné služby na období 2007–2013**“), která se vztahovala na všech pět tras mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy. Komise prohlásila, že část vyrovnávací platby poskytnuté v rámci zakázky na veřejné služby na období 2007–2013 představuje státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem ⁽³⁸⁾.

⁽³⁶⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj>).

⁽³⁷⁾ Usnesení č. 19/128 ze dne 25. dubna 2019, které upřesňuje obsah režimu ZVS z roku 2019, je k dispozici na adrese: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽³⁸⁾ Rozhodnutí Komise 2013/435/EU ze dne 2. května 2013 o státní podpoře SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch společnosti Société Nationale Corse Méditerranée a společnosti Compagnie Méridionale de Navigation (Úř. věst. L 220, 17.8.2013, s. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj>). V daném rozhodnutí Komise konstatovala, že financování veřejné služby v námořní přepravě cestujících a nákladu po celý rok (základní služba) je slučitelné s vnitřním trhem. Za neslučitelnou však označila vyrovnávací platbu, kterou korsická územní samospráva vyplátila za financování doplňkové služby přepravy cestujících mezi Marseille a každým z pěti korsických přístavů v letním období.

- (68) Rozhodnutím korsického shromáždění ze dne 6. září 2013 se korsická samospráva rozhodla udělit pět samostatných zakázek na veřejné služby na každou z pěti tras mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy na období 2014–2023. Korsická samospráva udělila uvedené zakázky společností SNCM a La Méditerranéenne. Po správním řízení, které proti ní bylo zahájeno dne 28. listopadu 2014 a ukončeno dne 20. listopadu 2015 rozsudkem obchodního soudu v Marseille, však společnost SNCM v prosinci 2015 od zakázky odstoupila. Většinu jejích aktiv získalo v roce 2016 konsorcium Corsica Maritima a začlenilo je do nové rejdářské společnosti Corsica Linea, která zahájila činnost dne 10. prosince 2015. Společnost Corsica Linea se stala subdodavatelem zakázek na veřejné služby na období 2014–2023 do 1. října 2016, kdy byly zakázky ukončeny rozsudkem správního soudu v Bastii ze dne 7. dubna 2015.
- (69) Konsorciu Corsica Linea – La Méditerranéenne pak bylo uděleno několik „dočasných“ zakázek na veřejné služby v námořní osobní a nákladní dopravě na období 2016–2022:
- pět zakázek na veřejné služby uzavřených na období ode dne 1. října 2016 do 30. září 2017, které pokrývají trasy mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů,
 - pět zakázek na veřejné služby na období ode dne 1. října 2017 do 31. května 2019 a prodloužených do 30. září 2019, které pokrývají trasy mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů,
 - pět zakázek na veřejné služby uzavřených na období ode dne 1. října 2019 do 31. prosince 2020 a prodloužených do 28. února 2021, které pokrývají trasy mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů („**zakázky na veřejné služby na období 2019–2020**“) ⁽³⁹⁾,
 - pět zakázek na veřejné služby uzavřených na období ode dne 1. března 2021 do 31. prosince 2022, které pokrývají trasy mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů („**zakázky na veřejné služby na období 2021–2022**“) ⁽⁴⁰⁾.
- (70) Zakázky na veřejné služby na období 2019–2020 jsou předmětem samostatného šetření Komise v oblasti státní podpory (zaevidováno pod číslem SA.49207).

3. POPIS ZAKÁZEK NA VEŘEJNÉ SLUŽBY

3.1 Účel zakázek na veřejné služby

- (71) Opatření, která jsou předmětem tohoto řízení, se týkají finanční vyrovnávací platby poskytnuté Dopravním úřadem Korsiky v rámci každé z pěti zakázek na veřejné služby v oblasti námořního spojení s Korsikou na období ode dne 1. ledna 2023 do 31. prosince 2030. Zakázky na veřejné služby se týkají poskytování služeb námořní nákladní a osobní dopravy pro každé z námořních spojení mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů (33. bod odůvodnění). Celková výše podpory se odhaduje na 853 600 000 EUR.
- (72) Účelem zakázek na veřejné služby je uspokojit potřeby veřejné služby v námořní nákladní a osobní dopravě, které na každé z uvedených tras identifikovaly francouzské orgány.

3.2 Příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby

- (73) Příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby jsou společnosti Corsica Linea a La Méditerranéenne (dále jen „**příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby**“ nebo „**koncesionáři**“), a to samostatně nebo společně (Table 13).

⁽³⁹⁾ Zakázky na veřejné služby na období 2019–2020 se týkaly námořní přepravy cestujících (cestujících ze zdravotních důvodů, studenti, řidiči dopravního vozidla, tažený náklad a pouze na trase mezi Marseille a Propriano všichni cestující) a nákladu (tažený náklad a netažený náklad).

⁽⁴⁰⁾ Zakázky na veřejné služby na období 2021–2022 měly stejný účel jako zakázky na veřejné služby na období 2019–2020.

Tabulka 13

Příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby

Části	Trasy	Koncesionáři
1	Marseille–Ajaccio	Konsorcium Corsica Linea – La Méridionale
2	Marseille–Bastia	Corsica Linea
3	Marseille – Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille–Propriano	Corsica Linea
5	Marseille – L'Île-Rousse	Corsica Linea

Zdroj: oznámení francouzských orgánů ze dne 27. prosince 2022

3.2.1 *Společnost Corsica Linea*

- (74) Společnost Corsica Linea je zjednodušená akciová společnost, která se specializuje na námořní osobní a nákladní dopravu ⁽⁴¹⁾.
- (75) Společnost Corsica Linea je dceřinou společností skupiny CM Holding, která se skládá ze 150 společností a má 15 hlavních akcionářů. Zaměstnává více než 1 000 osob a disponuje loďstvem o počtu devíti lodí.
- (76) Společnost v současné době provozuje pod francouzskou vlajkou námořní spojení mezi Korsikou a přístavem Marseille v rámci zakázek na veřejné služby, jakož i námořní spojení z přístavu Marseille do Tuniska a Alžírsko ⁽⁴²⁾.

3.2.2 *Společnost La Méridionale*

- (77) Společnost La Méridionale je akciová společnost, která se specializuje na námořní osobní a nákladní dopravu ⁽⁴³⁾.
- (78) Ode dne 1. června 2023 je společnost La Méridionale dceřinou společností skupiny CMA CGM poté, co ji získala od skupiny STEF, která ji vlastnila od roku 2009. Společnost La Méridionale zaměstnává téměř 650 osob a disponuje loďstvem o počtu čtyř plavidel ⁽⁴⁴⁾.
- (79) Společnost v současné době provozuje pod francouzskou vlajkou námořní spojení mezi Korsikou a přístavem Marseille v rámci zakázek na veřejné služby a od roku 2024 pravidelné námořní spojení mezi Toulonem a L'Île-Rousse v rámci režimu ZVS z roku 2019. Provozuje také námořní spojení z přístavu Marseille do Maroka.

3.3 **Správní orgán, který opatření poskytuje**

- (80) Francouzské orgány ve svém oznámení uvedly, že orgánem odpovědným za poskytnutí opatření je Dopravní úřad Korsiky (OTC).
- (81) OTC je veřejná průmyslová a obchodní instituce na regionální úrovni, která byla zřízena zákonem č. 91-428 ze dne 13. května 1991, kterým se stanoví statut korsické samosprávy.

⁽⁴¹⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁴²⁾ <https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁴³⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁴⁴⁾ <https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale> (zobrazeno dne 18. října 2024).

- (82) Článek L. 4420-20 obecného zákoníku o regionální a místní samosprávě („CGCT“) stanoví úkoly a pravomoci OTC a zdůrazňuje, že podléhá dohledu korsické samosprávy (která je sama veřejným orgánem podle článku L. 4421-1 CGCT⁽⁴⁵⁾)⁽⁴⁶⁾. Podle článku L. 4420-20 CGCT předsedá OTC výkonný radní jmenovaný předsedou výkonné rady korsické samosprávy. Zástupce státu v korsické samosprávě se automaticky účastní zasedání správní rady OTC a jsou mu určena její usnesení. OTC řídí ředitel jmenovaný na návrh předsedy OTC usnesením výkonné rady. Správní rada OTC se skládá ze zástupců socioprofesionálních organizací a především z volených zástupců korsického shromáždění, které je jedním z orgánů korsické samosprávy podle článku L. 4422-1 CGCT.
- (83) V rámci pokynů stanovených korsickou samosprávou⁽⁴⁷⁾ je OTC odpovědný za rozvoj, koordinaci a provádění politiky regionální letecké a námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií. Podle článku L. 4420-20 CGCT uzavírá OTC se společnostmi určenými k provozování leteckých a námořních tras nezbytných pro zajištění územní návaznosti zakázky na veřejné služby, které stanoví sazby, podmínky plnění, kvalitu služeb a postupy kontroly.
- (84) Článek L. 4420-20 CGCT v tomto ohledu stanoví, že OTC financuje zakázky prostřednictvím grantu na územní návaznost podle článku L. 4425-26 CGCT, který mu vyplácí korsická samospráva. Tento grant vyplácí stát korsické samosprávě v souladu s článkem L. 4425-23 CGCT. Z grantu na územní návaznost ve výši 1 87 milionů EUR ročně se financují ujednání o letecké a námořní územní návaznosti mezi Korsikou a pevninou⁽⁴⁸⁾.

3.4 Charakterizace existence potřeby veřejné služby v námořní dopravě mezi Korsikou a pevninskou Francií

- (85) Tento oddíl nejprve popisuje i) postupy, které francouzské orgány zahájily za účelem charakterizace existence potřeby veřejné služby. Dále popisuje závěry francouzských orgánů ohledně existence takové potřeby pro ii) námořní osobní dopravu a iii) námořní nákladní dopravu.

3.4.1 Představení postupů, které francouzské orgány zahájily za účelem charakterizace potřeby veřejné služby

- (86) Vzhledem k tomu, že dne 31. prosince 2022 měla vypršet platnost zakázek na veřejné služby na období 2021–2022 (69. bod odůvodnění), prováděly francouzské orgány od prosince 2021 analýzu, zda u uživatelů stále existuje potřeba veřejné služby v oblasti námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií, a zejména mezi přístavem Marseille a pěti korsickými přístavy.
- (87) Francouzské orgány uvedly, že metoda určení, zda je námořní nákladní a osobní doprava stále zapotřebí, musela být provedena ve třech fázích.
- (88) V první fázi byla identifikována a kvantifikována poptávka uživatelů po službách námořní dopravy. Za tím účelem uspořádaly francouzské orgány dvě veřejné konzultace.
- (89) Cílem druhé fáze bylo zjistit, zda trh může identifikovanou poptávku uživatelů plně nebo částečně uspokojit. Francouzské orgány v té souvislosti rovněž uspořádaly veřejnou konzultaci.

⁽⁴⁵⁾ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽⁴⁶⁾ Tamtéž.

⁽⁴⁷⁾ Podle článku L. 4424-18 CGCT stanoví korsická samospráva na základě zásady územní návaznosti, jejímž cílem je zmírnit omezení vyplývající z ostrovního charakteru, způsob organizace námořní dopravy mezi Korsikou a kterýmkoliv místem určení v pevninské Francii, zejména pokud jde o služby a sazby.

⁽⁴⁸⁾ Zpráva Účetního dvora Korsiky ze dne 2. listopadu 2021, oddíl 2.1, zveřejněná na internetových stránkách francouzského Účetního dvora: <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539> (zobrazeno dne 18. října 2024).

- (90) Francouzské orgány pověřily provedením těchto prvních dvou fází společnost pro ekonomické poradenství Gecodia. Společnost Gecodia byla zejména odpovědná za shromažďování a zpracování informací získaných od uživatelů a provozovatelů a za sestavení souhrnu odpovědí získaných na základě veřejných konzultací vedených OTC. Společnost Gecodia byla rovněž odpovědná za vypracování dalších studií, jejichž cílem bylo zjistit, zda existuje potřeba veřejné služby v námořní dopravě mezi Korsikou a pevninskou Francií.
- (91) Na konci druhé fáze předložila společnost Gecodia OTC svou závěrečnou zprávu ze dne 14. března 2022 (dále jen „**zpráva společnosti Gecodia**“). Zpráva společnosti Gecodia analyzuje tržní poptávku a nabídku a vyvozuje závěry o existenci potřeby veřejné služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninou.
- (92) Třetí fáze měla pomoci určit přístup, který by co nejméně ovlivnil řádné fungování vnitřního trhu při uspokojování identifikované potřeby veřejné služby. Cílem této závěrečné fáze bylo zajistit, aby rozhodnutí korsické samosprávy o způsobu uspokojení identifikované potřeby veřejné služby co nejméně omezovala hospodářskou soutěž. Třetí fáze bude popsána v oddíle 3.5.

3.4.1.1 Postupy zahájené za účelem identifikace existence poptávky uživatelů

- (93) S cílem dokončit první fázi uvedenou v 88. bodě odůvodnění zahájily francouzské orgány dne 7. prosince 2021 veřejnou konzultaci u uživatelů námořní nákladní a osobní dopravy na trasách mezi přístavem Marseille a pěti korsickými přístavy (dále jen „**konzultace s uživateli**“).
- (94) Konzultace, která trvala jeden měsíc, vyzvala všechny uvedené uživatele a všechny další zainteresované, aby předložili své připomínky k dotčeným službám námořní dopravy. Konzultace s uživateli byla zveřejněna na internetových stránkách OTC a byla publikována v místním a regionálním tisku.
- (95) Zahrnovala několik dotazníků, z nichž každý obsahoval dvacítku otázek určených různým kategoriím uživatelů. Ke konzultaci byl rovněž připojen podpůrný dokument pro veřejný průzkum, v němž se uvádí obecná charakteristika služeb námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií⁽⁴⁹⁾ a podává stručný a předběžný popis různých kategorií uživatelů námořní nákladní a osobní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií.
- (96) Francouzské orgány rovněž zahájily dne 22. ledna 2022 konzultaci s přístavy na pevnině (Marseille, Toulon a Nice), která trvala jeden měsíc („**konzultace s přístavy**“). Uvedená konzultace zahrnovala dotazník, který se přístavních orgánů v zásadě dotazoval na charakteristiky jejich infrastruktury, a to jak pro nákladní, tak pro osobní dopravu.

3.4.1.2 Postupy zahájené za účelem zjištění tržní nabídky, která je k dispozici pro uspokojení poptávky uživatelů

- (97) S cílem dokončit druhou fázi uvedenou v 89. bodě odůvodnění zahájily francouzské orgány dne 19. ledna 2022 konzultaci s provozovateli služeb námořní dopravy, která trvala pět týdnů (dále jen „**konzultace s provozovateli**“). Tato konzultace byla k dispozici a přístupná na internetových stránkách korsické samosprávy.
- (98) Na úvodní stránce konzultace s provozovateli francouzské orgány požádaly dotčené rejdářské společnosti, aby objasnily své záměry týkající se pravidelného spojení s Korsikou ode dne 1. ledna 2023. Součástí konzultace s provozovateli byl také dotazník, který měli provozovatelé vyplnit. K dispozici byl rovněž průvodní dokument, který v plném rozsahu uvádí obsah podpůrného dokumentu pro konzultaci s uživateli ze dne 7. prosince 2021 (95. bod odůvodnění) a stručnou prezentaci výsledků konzultace s uživateli. V rámci konzultace byly zainteresované rejdářské společnosti vyzvány, aby poskytly informace o kapacitě a objemu cestujících a nákladu, který by mohly přepravit v případě neexistence zakázky na veřejné služby v letech 2023 až 2028.

⁽⁴⁹⁾ Tyto obecné charakteristiky jsou popsány v oddíle 2.3 tohoto rozhodnutí.

3.4.2 Charakterizace potřeby veřejné služby v námořní osobní dopravě

- (99) V tomto pododdíle jsou popsány závěry francouzských orgánů, pokud jde o i) existenci poptávky ze strany uživatelů námořní osobní dopravy mezi Korsikou a pevninou a ii) identifikace selhání trhu při uspokojování dané poptávky.

3.4.2.1 Identifikace poptávky ze strany cestujících

- (100) Následující pododdíly popisují analýzy provedené francouzskými orgány týkající se *kvalitativní* poptávky ze strany cestujících v námořní dopravě mezi Korsikou a pevninou a *kvantitativní* poptávky ze strany uvedených uživatelů.

3.4.2.1.1 Identifikace kvalitativní poptávky ze strany cestujících

- (101) V tomto pododdíle jsou nejprve uvedeny výsledky konzultace s uživateli; za druhé, výsledky konzultace s přístavy a konečně závěry zprávy společnosti Gecodia, která výsledky veřejných konzultací doplňuje.

3.4.2.1.1.1 Výsledky konzultace s uživateli

3.4.2.1.1.1.1 Otázky položené uživatelům

- (102) V podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli (95. bod odůvodnění) francouzské orgány nejprve vysvětlily, že pokud jde o námořní osobní dopravu⁽⁵⁰⁾, je třeba rozlišovat mezi cestujícími žijícími na Korsice⁽⁵¹⁾ a cestujícími z řad nerezidentů⁽⁵²⁾. Dále se domnívaly, že mezi cestujícími žijícími na Korsice existuje specifická poptávka po námořní dopravě ze strany zvláštní kategorie uživatelů, a to **cestujících ze zdravotních důvodů**, která je oddělena od obecné poptávky ze strany cestujících. V podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli bylo rovněž uvedeno, že OTC identifikoval potřebu veřejné služby námořní dopravy pro tyto kategorie uživatelů v rámci zakázek na veřejné služby na období 2021–2022.
- (103) V rámci konzultace s uživateli byli proto uživatelé požádáni o zodpovězení dvou dotazníků: první byl určen všem cestujícím (korsickým rezidentům i nerezidentům); druhý, specifičtější, určený pouze pro cestující ze zdravotních důvodů⁽⁵³⁾.
- (104) Dotazník zasláný všem cestujícím (korsickým rezidentům/nerezidentům) obsahoval dvacítku otázek s nabídkou odpovědí (v některých případech mohli uživatelé vybrat více odpovědí) a čas potřebný k vyplnění dotazníku byl odhadován na pět minut.
- (105) U první otázky měli uživatelé uvést informace o námořní trase (trasách) na Korsiku, kterou využívají mezi přístavem Marseille a pěti korsickými přístavy⁽⁵⁴⁾. Otázky 2 až 6 zjišťovaly informace o profilu uživatele (socioprofesionální kategorie, korsický rezident/nerezident, důvod(y) cesty⁽⁵⁵⁾), četnost cestování⁽⁵⁶⁾ a cestovní

⁽⁵⁰⁾ Podpůrný dokument pro konzultaci s uživateli vyloučil možnou intermodální konkurenci mezi námořní a leteckou dopravou pro cesty mezi Korsikou a pevninskou Francií, neboť „posouzení společenosti a analýza dob cesty, četnosti, cen a spolehlivosti druhů dopravy vedou k tomu, že letecká osobní doprava není zahrnuta do celého relevantního trhu nebo jeho části“.

⁽⁵¹⁾ Status „korsického rezidenta“ přiznává OTC každému, kdo prokáže hlavní bydliště na Korsice.

⁽⁵²⁾ Podle podpůrného dokumentu pro veřejnou konzultaci odůvodňuje toto rozlišení několik faktorů, mimo jiné skutečnost, že korsičtí rezidenti využívají zvláštních sazeb a cestují pravidelněji než ostatní cestující.

⁽⁵³⁾ Třetí dotazník byl rovněž určen studentům cestujícím mezi Korsikou a pevninskou Francií. Jelikož však Francie nedospěla k závěru, že pro danou kategorii uživatelů existuje potřeba veřejné služby, nebude toto rozhodnutí obsahovat analýzu v tomto ohledu.

⁽⁵⁴⁾ Pokud uživatelé využívali více než jednu trasu, museli vyplnit dotazník pro každou využívanou trasu.

⁽⁵⁵⁾ Navržené odpovědi (bylo možné zvolit několik) byly tyto: návštěvy rodiny nebo přátel; turistická/rekreační cesta; služební cesta; cestování ze zdravotních důvodů; cestování studentů; jiné důvody (upřesněte).

⁽⁵⁶⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nikdy; jednou ročně; dvakrát až pětkrát ročně; šestkrát až devětkrát ročně; více než desetkrát za rok.

potřeby⁽⁵⁷⁾). U otázek 7 až 9 byli uživatelé dotazováni na spokojenost s časem odplutí z Korsiky a příplutí na Korsiku (vyhovující nebo nevyhovující; pokud je nevyhovující, chtěli cestující dřívější nebo pozdější odplutí nebo příplutí?) a četnost služeb námořní dopravy nabízených na využívaných námořních trasách. Otázky 10 až 14 se týkaly sazeb za předmětné služby pro korsické rezidenty a jejich cílem bylo zejména zjistit, zda jsou uvedené sazby přiměřené nebo zda by měly být změněny.

- (106) U otázek 15 až 19 byli uživatelé vyzváni, aby se vyjádřili k alternativám k přístavu Marseille, které by mohli využít. Cílem těchto otázek bylo zejména zjistit:
- zda si uživatelé v době rezervace jedné z tras z Marseille prohlíželi také dostupné plavby z ostatních přístavů na pevnině⁽⁵⁸⁾,
 - hlavní důvod výběru přístavu Marseille ve srovnání s ostatními přístavy na pevnině⁽⁵⁹⁾,
 - zda by v případě hypotetického zvýšení sazeb v námořní dopravě v přístavu Marseille o 5 až 10 % byli uživatelé připraveni k cestě na Korsiku nebo z ní využít služeb námořní dopravy v jiném přístavu na pevnině (Toulon, Nice nebo oba dva),
 - zda již uživatelé od roku 2019 využili trasy na Korsiku z Toulonu nebo Nice (ano či ne), a pokud ano, měl být upřesněn hlavní důvod, proč si místo přístavu Marseille vybrali jiný přístav na pevnině (Toulon nebo Nice)⁽⁶⁰⁾.
- (107) Otázky 20 až 22 se týkaly zaměnitelnosti námořní a letecké dopravy. Konkrétněji se otázky snažily zjistit, jak často uživatelé při rezervaci porovnávají lety a plavby po moři⁽⁶¹⁾, hlavní důvod, proč se rozhodli cestovat raději lodí než letadlem⁽⁶²⁾, a zda jsou v případě zvýšení sazeb o 5–10 % připraveni využít služeb letecké dopravy (ano či ne).
- (108) Dotazník pro cestující ze zdravotních důvodů obsahoval jak specifické otázky, tak otázky shodné s otázkami v obecném dotazníku (103. bod odůvodnění)⁽⁶³⁾. Ze specifických otázek se otázka 3 týkala věkové skupiny uživatelů; otázka 4 se týkala počtu zpátečních cest, které uživatelé ročně uskuteční; otázka 5 se týkala přítomnosti či nepřítomnosti doprovázející osoby; otázka 6 se týkala potřeby kajuty a parkovacího místa na palubě plavidla; otázka 7 se týkala poskytnuté léčby a otázka 12 se týkala úrovně krytí nákladů spojených s léčbou ze zdravotního pojištění.
- (109) Dotazníky obecně umožňovaly uživatelům zasílat textové příspěvky volnou formou na adresu consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2 Shrnutí obdržených odpovědí

- (110) Francouzské orgány uvádějí, že v rámci konzultace s uživateli obdržely více než 1 000 odpovědí, z nichž 987 bylo použitelných (686 od korsických rezidentů a 301 od cestujících z řad nerezidentů).
- (111) Naproti tomu na dotazník určený cestujícím ze zdravotních důvodů přišlo pouze 42 odpovědí. Vzhledem k nízkému počtu obdržených odpovědí francouzské orgány výsledky uvedené konzultace nezohlednily.

⁽⁵⁷⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: cesta v kajutě a s osobním automobilem; cesta mimo kajutu nebo bez osobního automobilu; s osobním automobilem a mimo kajutu; v kajutě a bez osobního automobilu.

⁽⁵⁸⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nemám na výběr (vynucená rezervace); systematicky; ne pro některé cesty (upřesněte typ cesty, pro niž se srovnání neprovádí); nikdy.

⁽⁵⁹⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nejnižší sazba; jízdní řád; lepší kvalita služeb; blízkost přístavu k mému cíli; předplatní jízdenka na tuto trasu; typ cesty; jiné (upřesněte).

⁽⁶⁰⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nejnižší sazba; vhodnější jízdní řád; cíl mé cesty byl blíže zvolenému přístavu; nevím; jiné (upřesněte).

⁽⁶¹⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: systematicky; pravidelně; příležitostně; nikdy.

⁽⁶²⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nižší sazba; potřeba cestovat s vozidlem; možnost noční plavby v kajutě; nemožnost cestovat letecky; jiné (upřesněte).

⁽⁶³⁾ Otázky 1–2 a 8–24 (kromě otázky 12) dotazníku pro cestující ze zdravotních důvodů byly totožné s otázkami v dotazníku pro všechny cestující.

- (112) Odpovědi na dotazník, který francouzské orgány zaslaly všem cestujícím, lze shrnout takto:
- většina rezidentů i nerezidentů (téměř 60 %) cestuje lodí mezi Korsikou a pevninou dvakrát až pětkrát ročně ⁽⁶⁴⁾,
 - 95 % rezidentů a 93 % nerezidentů uvádí, že k cestování na všech trasách potřebují kajutu a osobní automobil,
 - hlavními důvody, proč cestují rezidenti, jsou návštěvy rodiny (72 %), cestovní ruch (56 %), služební cesty (29 %) a zdravotní důvody (23 %). Cestující z řad nerezidentů cestují výhradně za účelem cestovního ruchu (56 %) a návštěv rodiny (52 %) ⁽⁶⁵⁾,
 - většina rezidentů i nerezidentů hodnotí časy odplutí a příplutí platné v době konzultace s uživateli kladně (více než 80 % kladných názorů v obou případech na všech trasách),
 - četnost námořních plaveb mezi Marseille a Korsikou platná v době konzultace s uživateli do značné míry vyhovuje potřebám cestujících z řad rezidentů (57 %) a cestujících z řad nerezidentů (65 %) ⁽⁶⁶⁾.
- (113) Ze shrnutí také vyplývá, že 54 % cestujících z řad rezidentů (41 % nerezidentů) systematicky porovnává plavby dostupné v přístavu Marseille a v ostatních přístavech na pevnině ⁽⁶⁷⁾. Míra porovnávání se však na jednotlivých trasách liší: u některých tras, jako je Marseille – L'Île-Rousse nebo Marseille – Porto-Vecchio, respondenti z řad rezidentů systematicky porovnávají s jinými plavbami dostupnými v přístavech na pevnině (70 % rezidentů pro trasu Marseille – L'Île-Rousse, 60 % rezidentů pro trasu Marseille – Porto-Vecchio, 66 % nerezidentů pro trasu Marseille – L'Île-Rousse, 35 % nerezidentů pro trasu Marseille – Porto-Vecchio), zatímco u trasy Marseille – Propriano je míra porovnávání nízká ⁽⁶⁸⁾.
- (114) Kromě toho je bez ohledu na dotčenou trasu hlavním důvodem, proč si cestující z řad rezidentů i nerezidentů volí přístav Marseille, jeho blízkost k cílovému místu (pro 53 % rezidentů a 50 % nerezidentů). V případě hypotetického zvýšení sazby za plavbu z Marseille o 5–10 % by nejméně 60 % respondentů (rezidentů i nerezidentů) bylo ochotno přejít do Toulonu a 35 % také do Nice ⁽⁶⁹⁾. A konečně, téměř 70 % respondentů z řad rezidentů využilo v roce 2019 pro své cesty na Korsiku a z ní přístavy Toulon nebo Nice (ve srovnání s 52 % respondentů z řad nerezidentů) ⁽⁷⁰⁾. Hlavním důvodem pro využívání těchto dvou dalších přístavů jsou nižší sazby v Toulonu nebo Nice (57 % rezidentů, 56 % nerezidentů) ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁴⁾ 59 % cestujících z řad rezidentů (57 % nerezidentů) uvádí, že cestují v průměru dvakrát až pětkrát ročně. 29 % cestujících z řad rezidentů cestuje jednou ročně (38 % nerezidentů). Cestující, kteří cestují více než šestkrát ročně, jsou v menšině (12 % rezidentů, 5 % nerezidentů). Na trase Marseille–Propriano jsou statistiky poměrně podobné.

⁽⁶⁵⁾ Na trase Marseille–Propriano jsou statistiky poměrně podobné, ačkoli cestovní ruch je pro cestující z řad rezidentů méně důležitý (46 %), zatímco návštěvy rodiny (80 %), cesty ze zdravotních důvodů (27 %) a služební cesty (26 %) jsou nadprůměrné. Co se týče cestujících z řad nerezidentů, nadprůměrný je podíl za účelem cestovního ruchu (63 %) a podíl návštěv rodiny je podprůměrný (44 %).

⁽⁶⁶⁾ Statistiky na trase Marseille–Propriano jsou v podstatě podobné průměru.

⁽⁶⁷⁾ Naopak 20 % respondentů z řad rezidentů (35 % nerezidentů) nikdy neporovnává a cestuje pouze z/do Marseille. Pro 20 % rezidentů (21 % nerezidentů) porovnání nepřipadá v úvahu (vynucená rezervace) a 5 % rezidentů (3 % nerezidentů) porovnává pouze některé cesty.

⁽⁶⁸⁾ Systematicky porovnává 31 % rezidentů (27 % nerezidentů), zatímco 44 % (50 %) nikdy.

⁽⁶⁹⁾ Tyto sazby jsou nižší na trase Marseille–Propriano, kde by více než polovina respondentů nepřešla do jiných přístavů na pevnině.

⁽⁷⁰⁾ Tento podíl platí pro všechny trasy na Korsiku s výjimkou Propriana, kde více než 60 % respondentů využívajících trasu Marseille–Propriano uvedlo, že v roce 2019 nevyužili k cestě do Propriana a z něj jiné přístavy na pevnině.

⁽⁷¹⁾ Tento podíl je mnohem nižší na trase Marseille–Propriano, kde nižší sazby v ostatních přístavech bere v potaz pouze 40 % respondentů, přičemž dalším hlavním důvodem pro využívání plavby do/z ostatních přístavů na pevnině je blízkost přístavu k cílovému místu (25 % respondentů).

- (115) Konečně, pokud jde o zaměnitelnost letecké a námořní dopravy, konzultace s uživateli ukázala, že 56 % cestujících z řad rezidentů (79 % nerezidentů) při rezervaci lety s cestami lodí neporovnávalo ⁽⁷²⁾. Na některých trasách, jako je například Marseille–Propriano, jsou tyto podíly vyšší ⁽⁷³⁾. Pokud jde o otázku 21 (107. bod odůvodnění), hlavním důvodem, proč korsičtí rezidenti (83 % respondentů) i nerezidenti (76 %) volí na všech trasách raději plavbu přes moře než leteckou dopravu, je potřeba cestovat s vozidlem. Pokud jde o možnost přejít na leteckou dopravu v případě hypotetického zvýšení sazby za námořní dopravu o 5–10 %, jen o málo více než polovina respondentů uvedla, že by na leteckou dopravu nepřešla ⁽⁷⁴⁾.

3.4.2.1.1.2 Výsledky konzultace s přístavy

3.4.2.1.1.2.1 Položené otázky

- (116) Průvodní dotazník ke konzultaci s přístavy se skládal ze tří částí týkajících se osobní dopravy.
- (117) V první části dotazníku (otázky 1.1 až 1.5) byly přístavní orgány vyzvány, aby se vyjádřily k charakteristikám poptávky uživatelů, jak byly identifikovány a uvedeny v podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli (95. bod odůvodnění). V první části byly orgány konkrétněji požádány, aby:
- se vyjádřily k rozlišení mezi cestujícími z řad rezidentů, cestujícími z řad nerezidentů a cestujícími ze zdravotních důvodů,
 - na základě svých znalostí trhu uvedly velikost spádové oblasti svého přístavu,
 - uvedly, zda považují svou přístavní infrastrukturu za nezaměnitelnou s jinými přístavy pro veškerou osobní dopravu mezi Korsikou a pevninou nebo pro její část,
 - se vyjádřily k úrovni konkurence mezi přístavy v osobní dopravě, a to jak v současnosti, tak v období sedmi let.
- (118) Ve druhé části dotazníku byly přístavní orgány požádány o úplný popis přístavní infrastruktury, kterou by pravděpodobně přidělily službám námořní dopravy mezi Korsikou a pevninou.
- (119) Třetí část (otázky 4.1 až 4.8) se v zásadě přístavních orgánů dotazovala na kapacitu jejich infrastruktury pro odbavení osobní dopravy. Přesněji řečeno, požadovala po přístavních orgánech, aby uvedly:
- zda má jejich infrastruktura prostory vyhrazené pro pravidelnou osobní dopravu ⁽⁷⁵⁾,
 - typ plavidel, které by mohly přijmout ⁽⁷⁶⁾,
 - zda jejich infrastruktura v současnosti odbavuje pravidelnou osobní dopravu ⁽⁷⁷⁾,

⁽⁷²⁾ Konkrétněji podle shrnutí konzultace s uživateli 33 % rezidentů neporovnává leteckou dopravu s námořní dopravou nikdy; 23 % tak činí příležitostně; 13 % tak činí pravidelně a 31 % tak činí systematicky. Mezi nerezidenty neporovnává nikdy 64 %; 15 % tak činí příležitostně; 7 % tak činí pravidelně a 14 % tak činí systematicky.

⁽⁷³⁾ Téměř 80 % respondentů na trase Marseille–Propriano cestu po moři s cestou letadlem neporovnává nebo tak činí jen zřídka.

⁽⁷⁴⁾ Více než 60 % respondentů na trase Marseille–Propriano by na leteckou dopravu nepřešlo.

⁽⁷⁵⁾ U této otázky byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily i) velikost odbavovacích prostor; ii) dostupnost odbavovacích prostor pro pravidelnou dopravu na Korsiku; iii) možnost vyhradit odbavovací prostory na denní nebo týdenní bázi pro pravidelnou dopravu na Korsiku a iv) to, zda byly k dispozici terminály pro pravidelnou dopravu na Korsiku.

⁽⁷⁶⁾ U této otázky byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily i) počet dostupných nábřeží; ii) hodin pro přijímání v závislosti na kapacitě plavidla; iii) zavedená environmentální opatření.

⁽⁷⁷⁾ U této otázky byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily i) denní kapacity pro přijímání cestujících; ii) hodiny pro přijímání cestujících; iii) počet nastupujících nebo vystupujících cestujících, které lze odbavit za hodinu.

- zda by jejich infrastruktura mohla pojmout zpáteční cesty pro osobní dopravu uskutečňované každý den ⁽⁷⁸⁾ a nikoli každý den ⁽⁷⁹⁾,
- zda jsou přístavní orgány schopny zaručit určitý počet každodenních a/nebo týdenních zpátečních cest pro osobní dopravu na Korsiku ⁽⁸⁰⁾.

3.4.2.1.1.2.2 Shrnutí obdržených odpovědí

- (120) Francouzské orgány shromáždily příspěvky od přístavních orgánů v Toulonu (obchodní a průmyslová komora Var) a v Nice (obchodní a průmyslová komora Nice Côte d'Azur). Francouzské orgány během formálního vyšetřovacího řízení rovněž vysvětlily, že přístavní orgán Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) již dne 21. prosince 2021 poskytl v rámci konzultace příspěvek volnou formou s uživateli a že stejný příspěvek předložil v reakci na konzultaci s přístavy, aniž by konkrétně odpověděl na dotazník stanovený v rámci konzultace s přístavy. Francouzské orgány však vysvětlily, že příspěvek přístavu Marseille obsahoval příslušné informace požadované v dotazníku určeném pro přístavy ⁽⁸¹⁾.
- (121) Pokud jde o první část dotazníku, žádný ze tří přístavů nezpochybil rozlišení mezi různými kategoriemi cestujících, které identifikovala Francie. Pokud jde o spádovou oblast, přístavy Marseille a Toulon se domnívají, že lákají zákazníky z celé Francie i mimo ni, zatímco přístav Nice uvádí, že jeho spádová oblast je především regionální.
- (122) Tyto tři přístavy považují svou přístavní infrastrukturu za zaměnitelnou, pokud jde o osobní dopravu. Co se týče konkurence mezi přístavy na pevnině, Toulon a Marseille uvádějí, že si otevřeně konkurují, přičemž přístav Toulon tvrdí, že je „*nesporným lídrem v osobní dopravě*“. Stejně jako přístavní orgán v Nice samotný poukazuje na to, že přístav v Nice za přístavy v Marseille a Toulonu zaostává, což je důsledkem výrazného poklesu osobní dopravy v posledních letech.
- (123) Pokud jde o třetí část dotazníku:
- *Přístavní orgán v Marseille* uvádí, že má třináct kotvišť, která mohou odbavovat osobní dopravu směřující na Korsiku. Pět z nich je již plně vyhrazeno pro dopravu na Korsiku v rámci zakázek na veřejné služby na období 2021–2022 a dalších osm může být přiděleno navíc. Přístav tak může přijímat pravidelnou osobní dopravu. Kromě toho přístav Marseille ve svém příspěvku vysvětluje, že přístup k lodím je snadný jak pro cestující s vozidly, tak pro pěší cestující ⁽⁸²⁾. Nakonec přístav Marseille uvádí, že je schopen nabídnout službu opravy lodí pro okamžitý technický zásah.

⁽⁷⁸⁾ U této otázky byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily i) počet možných zastávek za den; ii) minimální a maximální dobu trvání zastávek; iii) pravidla pro přidělování kotvišť.

⁽⁷⁹⁾ U této otázky byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily i) počet možných zastávek za týden; ii) minimální a maximální dobu trvání těchto zastávek a iii) pravidla pro přidělování kotvišť.

⁽⁸⁰⁾ U této otázky byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily počet zaručených zastávek.

⁽⁸¹⁾ Příspěvek od Grand Port Maritime de Marseille popisuje: spojení přístavu s vnitrozemím pro nákladní a osobní dopravu; námořní trasy a logistický řetězec nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninou; přístavní, námořní a pozemní infrastrukturu přístavu Marseille; ekologickou stopu tranzitu přístavem; související služby a bezpečnost a zabezpečení přístavních zařízení; právní zabezpečení terminálů rejdářských společností věnujících se dopravě na Korsiku.

⁽⁸²⁾ Cestující ve vozidlech mají přístup do přístavu přes bránu umístěnou v bezprostřední blízkosti kotvišť vyhrazených pro spojení s Korsikou – celé „kolečko“ mezi vstupní bránou a přístupem na loď zabere méně než půl hodiny. Přístav Marseille má plochu pro nalodění vozidel o rozloze téměř 30 500 m², z čehož je část krytá. Obsazenost parkovacích ploch mimo sezónu činí 50 % a v letních špičkách až 90 %. Přístav Marseille však vysvětluje, že nyní, když byla pravidelná mezinárodní doprava přesunuta do jiného terminálu v přístavu, mohou být parkovací plochy pro dopravu na Korsiku rozšířeny. Přístav Marseille upřesňuje, že pro pěší cestující se námořní terminály Joliette a Arenc nacházejí v bezprostřední blízkosti centra města a jsou dobře dostupné veřejnou dopravou.

- *Přístavní orgán v Toulonu* uvádí, že jeho přístavní infrastruktura umožňuje odbavovat pravidelnou osobní dopravu, ale pouze v terminálu Toulon-Port de Commerce, protože ve dvou terminálech v Brégaillonu je osobní doprava zakázána. Uvádí, že přístav Toulon-Port de Commerce má pro tuto dopravu vyhrazené odbavovací prostory o rozloze 24 000 m². Přístavní orgán však upozorňuje, že vzhledem k současné vytíženosti těchto prostor ze strany společnosti Corsica Ferries (80 %) nemůže zaručit, že budou moci být denně přidělovány pro pravidelnou dopravu na Korsiku⁽⁸³⁾. Přístav Toulon-Port de Commerce má tři kotviště pro osobní lodě. Tento terminál je schopen odbavit nástup/výstup 2 000 cestujících za hodinu a poskytnout prostor až pro tři dlouhé zastávky denně. Přístavní orgán uvádí, že nemůže zaručit každodenní zpáteční cesty v osobní dopravě na Korsiku.
- *Přístavní orgán v Nice* uvádí, že jeho přístavní infrastruktura může odbavovat pravidelnou osobní dopravu. Tato infrastruktura má odbavovací prostory 25 900 m². K dispozici jsou čtyři kotviště. Přístavní orgán rovněž uvádí, že přístav může poskytnout prostor až pro osm krátkých zastávek denně. Přístav Nice tvrdí, že je schopen zaručit až čtyři zpáteční cesty v osobní dopravě na Korsiku denně.

- (124) Kromě toho francouzské orgány během formálního vyšetřovacího řízení rovněž vysvětlily, že korsický přístavní orgán – obchodní a průmyslová komora Korsiky – dne 7. ledna 2022 v rámci konzultace s uživateli rovněž poskytl příspěvek volnou formou. Tento příspěvek volnou formou poskytl informace o charakteristice pěti korsických přístavů, které se využívají pro námořní spojení s Korsikou.
- (125) Obchodní a průmyslová komora Korsiky nepoukazuje na žádná zvláštní omezení v osobní dopravě. Zmiňuje však značné přetížení korsických přístavů, zejména přístavu Bastia (kritická situace po celý rok) a přístavů Ajaccio a Porto-Vecchio (vysoká úroveň přetížení v létě).

3.4.2.1.1.3 Závěry zprávy společnosti Gecodia o kvalitativní poptávce ze strany cestujících

- (126) Francouzské orgány také společnost Gecodia pověřily, aby kromě veřejných konzultací provedla další analýzy poptávky cestujících po námořním spojení s Korsikou. Závěry těchto analýz jsou popsány v následujících pododdílech.

3.4.2.1.1.3.1 Poptávka po námořní dopravě, která není uspokojena leteckou dopravou

- (127) Zpráva společnosti Gecodia nejprve analyzovala, zda lze z hlediska cestujících považovat leteckou dopravu za zaměnitelnou k cestě lodí, aby byla uspokojena potřeba dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií. Zpráva dospěla k závěru, že tomu tak není.
- (128) Zpráva společnosti Gecodia tento závěr opírá za *prvé* o rozhodovací praxi Evropské komise⁽⁸⁴⁾, která uvádí, že v případě cestujících, kteří cestují vlastním vozidlem nebo se značným množstvím zavazadel, vzájemná nahraditelnost prakticky neexistuje. To je případ Korsiky, kdy poměr mezi počtem cestujících a počtem lehkých vozidel všech typů na lodích činí přibližně 0,7 v případě cestujících z řad rezidentů a 0,4 v případě cestujících z řad nerezidentů⁽⁸⁵⁾.
- (129) *Za druhé*, zpráva společnosti Gecodia odkazuje na výsledky konzultace s uživateli, které z velké části ukazují, že letecká a námořní doprava nejsou z pohledu uživatelů zaměnitelné (115. bod odůvodnění).

⁽⁸³⁾ Obchodní a průmyslová komora Var ve své odpovědi uvádí: „Vzhledem k tomu, že společnost Corsica Ferries již odbavuje více než 1,3 milionu cestujících na Korsiku prostřednictvím svých služeb, které nespádají do režimu zakázek na veřejné služby, a více než 400 000 cestujících do jiných evropských ostrovních destinací prostřednictvím svých ostatních služeb jen v terminálu [Toulon-Port de Commerce] samotném, a vzhledem k tomu, že místní volení zástupci požadovali, aby se tyto počty omezily na objemy odbavené v letech 2019 až 2021 (tj. maximálně 2 miliony cestujících), zdá se velmi obtížné představit si, že by se k této stávající a dobře zavedené činnosti přidala další činnost v souladu s povinnostmi v rámci zakázky na veřejné služby (a zejména možnost odbavovat nákladní dopravu po celý rok).“

⁽⁸⁴⁾ Francouzské orgány odkazují na rozhodnutí Evropské komise ze dne 9. října 2013, COMP/M.6796 – Aegean/Olympic II (Úř. věst. C 25, 24.1.2015), bod 85.

⁽⁸⁵⁾ To znamená, že v průměru připadá jeden osobní automobil na jednoho cestujícího z řad rezidentů a téměř jeden osobní automobil na dva cestující z řad nerezidentů, což podle Francie odpovídá průměrné cestě dvojice s vozidlem.

(130) *Za třetí, zpráva společnosti Gecodia uvádí, že cesty lodí jsou mnohem delší než cesty letadlem (šest až dvanáct hodin v závislosti na přístavech, hlavně v noci, oproti jedné hodině letadlem) ⁽⁸⁶⁾. Totéž platí i pro četnost, přičemž letecké služby jsou mnohem četnější než námořní spojení ⁽⁸⁷⁾. Podle zprávy společnosti Gecodia proto nelze cestu lodí považovat za alternativu pro cestující s časovým omezením.*

(131) Na základě zprávy společnosti Gecodia dospěly francouzské orgány k závěru, že existuje kvalitativní poptávka po *námořní* dopravě mezi korsickými rezidenty a nerezidenty, kteří cestují mezi Korsikou a pevninskou Francií.

3.4.2.1.1.3.2 Oddělená poptávka po námořní dopravě podle místa bydliště cestujícího (korsický rezident/nerezident)

(132) Zpráva společnosti Gecodia analyzovala, zda existuje podstatný rozdíl v poptávce po námořní osobní dopravě v závislosti na profilu uživatele nebo jeho volbě přístavu příplutí na pevnině.

(133) Zpráva společnosti Gecodia dochází k závěru, že pokud jde o námořní osobní dopravu mezi Korsikou a pevninskou Francií, je třeba rozlišovat mezi cestujícími, kteří na Korsice žijí, a cestujícími z řad nerezidentů. Ze zprávy vyplynulo toto:

— Zásada územní návaznosti vyžaduje, aby byla korsickým rezidentům nabídnuta dopravní služba, která by zmírnila omezení vyplývající z ostrovního charakteru a umožnila jim cestovat na pevninu. Cestující z řad rezidentů tak mohou využít zvláštní sazby uložené v rámci režimu ZVS z roku 2019 ⁽⁸⁸⁾.

— Sazby nabízené rejdářskými společnostmi se značně liší mezi oběma kategoriemi cestujících (rezidenty a nerezidenty). Podle zprávy společnosti Gecodia se cena jízdenky pro nerezidenty výrazně mění v závislosti na sezóně, zatímco cena jízdenky pro rezidenty je stabilní po celý rok. Některé rejdářské společnosti, jako například Corsica Ferries, navíc uplatňují sazby pro rezidenty z vlastní iniciativy, mimo rámec zákonných povinností, a to zejména na trasách mezi Itálií a Korsikou. Rejdářské společnosti samotné tak rozlišují mezi cestujícími z řad rezidentů a nerezidentů.

— Cestující z řad rezidentů mají různé chování a preference, což podle francouzských orgánů potvrdily výsledky konzultace s uživateli. Poptávka rezidentů po námořní dopravě trvá po celý rok: v období od listopadu do března, tedy mimo sezónu, se přepravuje 30–39 % cestujících z řad rezidentů, zatímco nerezidenti cestují hlavně v turistické sezóně (80–94 % přepravy nerezidentů). Téměř všichni rezidenti také dávají přednost večerním odplutím, zatímco z nerezidentů pouze dvě třetiny ⁽⁸⁹⁾.

(134) Z uvedených důvodů se poptávka po námořní dopravě ze strany korsických rezidentů celkově liší od poptávky ze strany nerezidentů.

⁽⁸⁶⁾ Podle zprávy společnosti Gecodia je 82 % spojení mezi Korsikou a pevninskou Francií provozováno v noci a doba plavby činí deset až dvanáct hodin. Při denních plavbách, které jsou v případě Toulonu výjimkou a v případě Nice pravidlem, se doba plavby obvykle pohybuje mezi pěti a osmi hodinami.

⁽⁸⁷⁾ Podle zprávy společnosti Gecodia létají denně do Ajaccio a Bastie tři zpáteční lety z Marseille a dva z Nice (v sezóně až tři). Do Calvi a Figari létají denně dva zpáteční lety z Marseille a jeden z Nice. Co se týče námořní dopravy, v sezóně a mimo ni jsou z Marseille nebo Toulonu minimálně denně obsluhovány pouze přístavy Ajaccio a Bastia.

⁽⁸⁸⁾ Francouzské orgány uvádějí, že zavedení režimu ZVS z roku 2019 uspokojovalo potřebu veřejné služby, kterou korsická samospráva již dříve identifikovala mezi uživateli (korsickými rezidenty) a kterou trh nebyl v případě neexistence závazků veřejné služby schopen uspokojit.

⁽⁸⁹⁾ Podle zprávy společnosti Gecodia se tento závěr týká pouze tras mezi Toulonem a korsickými přístavy: večer cestuje mezi Toulonem a korsickými přístavy 91 % rezidentů, v případě nerezidentů 67 %. V přístavu Marseille jsou odplutí stanovena pouze na 19:00 hodin, takže přes den se neodplouvá. V přístavu Nice cestuje večer 19 % rezidentů, v případě nerezidentů 15 %.

- (135) Zpráva společnosti Gecodia dále uvažuje, že z geografického hlediska:
- když se cestující z řad *nerезidentů* rozhodnou pro námořní plavbu mezi Korsikou a pevninskou Francií, nerozlišují mezi přístavy na pevnině v Marseille, Nice a Toulonu. Cestující z řad *nerезidentů* proto považují tyto tři přístavy za zaměnitelné, pokud jde o jejich potřeby námořní dopravy,
 - cestující z řad *резидентů* považují přístavy Marseille a Toulon, pokud jde o jejich potřeby námořní dopravy, za zaměnitelné; stejně tomu tak je u přístavů Toulon a Nice. Přístavy Marseille a Nice však z jejich pohledu zaměnitelné nejsou, protože vzdálenost mezi nimi činí více než 200 km.

3.4.2.1.1.3.3 Specifická poptávka po námořní dopravě mezi cestujícími ze zdravotních důvodů

- (136) Francouzské orgány navrhly pro cestující ze zdravotních důvodů zvláštní dotazník s cílem zjistit případné charakteristiky poptávky ze strany této kategorie uživatelů. Na tento dotazník obdržely jen málo odpovědí (111. bod odůvodnění). Francouzské orgány proto nechaly prostřednictvím společnosti Gecodia provést doplňkovou analýzu, aby ověřily, zda existuje specifická poptávka ze strany cestujících ze zdravotních důvodů.
- (137) Zpráva společnosti Gecodia nejprve odkazuje na právní rámec, který upravuje cestování ze zdravotních důvodů mezi Korsikou a pevninou. Vysvětluje, že doprava ze zdravotních důvodů mezi Korsikou a pevninou je předmětem koordinované politiky veřejných orgánů. Korsická samospráva, stát (prostřednictvím korsické regionální zdravotní agentury) a zdravotní pojišťovny (prostřednictvím primárních zdravotních pojišťoven Corse-du-Sud (2A) a Haute-Corse (2B) – caisses primaires d'assurance maladie, „CPAM“) přijaly koordinované opatření k omezení překážek v přístupu ke zdravotní péči pro Korsičany, kteří potřebují podstoupit léčbu nebo pokračovat v léčbě, která není na Korsice dostupná.
- (138) Podle zprávy společnosti Gecodia jsou pravidla pro úhradu nákladů na dopravu založena na člancích R. 322-10 až R. 322-10-9 zákoníku sociálního zabezpečení (dále jen „CSS“). Článek R. 322-10 CSS uvádí případy, kdy mohou být náklady na dopravu pojištěnce, který je nucen cestovat za účelem podstoupení léčby nebo vyšetření odpovídajícího jeho zdravotnímu stavu, hrazeny ze systému zdravotního pojištění⁽⁹⁰⁾. To se týká i situací, kdy pojištěnec využívá dopravu na místo vzdálené více než 150 km, což je případ pojištěnce cestujícího z Korsiky na pevninu za účelem podstoupení léčby. Článek R. 322-10-2 CSS stanoví, že ve všech případech je úhrada nákladů na dopravu ze systému zdravotního pojištění „*podmíněna předložením lékařského předpisu pro přepravu a faktury vystavené dopravcem nebo dokladu o přepravě ze strany pojištěnce. Na lékařském předpisu musí být uveden důvod přepravy a použitý druh dopravy (...)*“.

⁽⁹⁰⁾ Článek R. 310-10 CSS stanoví, že „náklady na dopravu pojištěnce nebo oprávněné osoby, která je nucena cestovat, jsou hrazeny:

1. Za účelem podstoupení léčby nebo vyšetření odpovídajícího jejich zdravotnímu stavu v těchto případech:
 - a) přeprava v souvislosti s hospitalizací;
 - b) přeprava v souvislosti s léčbou nebo vyšetřeními předepsanými podle článku L. 324-1 pro pacienty, kteří jsou uznáni jako dlouhodobě nemocní a vykazují jedno z postižení uvedených v pokynech pro předepisování podle článku R. 322-10-1;
 - c) přeprava sanitním vozem odůvodněná stavem pacienta za podmínek stanovených v příkazu uvedeném v článku R. 322-10-1;
 - d) přeprava na místo vzdálené více než 150 km za podmínek stanovených v člancích R. 322-10-4 a R. 322-10-5;
 - e) vícenásobné cesty, pokud jsou předepsány nejméně čtyři cesty za stejnou léčbou během dvou měsíců a každá cesta se uskuteční do místa vzdáleného více než 50 kilometrů;
 - f) doprava v souvislosti s péčí nebo léčbou ve střediscích uvedených v čl. L. 312-1 bodě I odst. 3 zákoníku o sociálních činnostech a rodinách nebo ve zdravotnických/psychologických/pedagogických střediscích uvedených v čl. L. 160-14 bodě 19 tohoto zákoníku. [...]

- (139) Zpráva společnosti Gecodia dochází k závěru, nejvhodnější druh dopravy pro pacienta v závislosti na jeho zdravotním stavu a úrovni soběstačnosti určuje lékař (článek L. 322-5 CSS) a že tato volba sama o sobě podléhá předchozímu schválení ze strany CPAM. Kromě toho článek R. 322-10-4 CSS vyžaduje, aby bylo provedeno lékařské vyšetření, které ověří, že léčba nemůže být poskytnuta v zařízení vzdáleném maximálně 150 km. Jinými slovy, podle zprávy společnosti Gecodia jsou hrazeny pouze náklady na dopravu za specializací nebo léčbou, která není na Korsice dostupná. Konečně článek R. 322-10-5 CSS stanoví, že se úhrada nákladů na dopravu vypočítává na základě vzdálenosti mezi místem původní péče o pacienta a nejbližším předepsaným léčebným zařízením.
- (140) Na základě těchto informací vyvodily francouzské orgány dva závěry.
- (141) *Za prvé*, použitý druh dopravy, tj. loď nebo letadlo, předepisuje lékař a podléhá souhlasu CPAM s úhradou nákladů na dopravu. Cestující ze zdravotních důvodů si proto nemohou zvolit druh dopravy, pokud chtějí, aby jim byly náklady na dopravu uhrazeny.
- (142) Francouzské orgány se domnívají, že to dokazuje, že letecká a námořní doprava nejsou z hlediska cestujících ze zdravotních důvodů zaměnitelné. Volba jednoho nebo druhého druhu dopravy je jim uložena vnitrostátním právním rámcem upravujícím úhradu léčebných výloh.
- (143) *Za druhé*, cestování ze zdravotních důvodů hrazené ze zdravotního pojištění se týká pacientů, kteří nemohou nalézt odpovídající léčbu na Korsice, a kteří proto musí naléhavě odcestovat na pevninu, aby se jim dostalo odpovídající léčby tam. Zpráva společnosti Gecodia uvádí, že odpovídající léčba musí být podle zákona poskytnuta ve zdravotnickém středisku, které je geograficky nejbližší místu, kde je pacientovi poskytována zdravotní péče na Korsice. Zpráva společnosti Gecodia proto předpokládá, že jsou cestující ze zdravotních důvodů velmi citliví na vzdálenost a mají tendenci upřednostňovat přístavy v místech s nejbližším předepsaným léčebným střediskem, aby se vyhnuli tomu, že jim cestovní náklady nebudou ze strany CPAM uhrazeny nebo budou uhrazeny pouze částečně.
- (144) Zpráva společnosti Gecodia uvádí, že na Korsice není k dispozici řada služeb zdravotní péče souvisejících s nemocničními činnostmi v oblasti lékařství, chirurgie a porodnictví (dále jen „MCO“), následné péče a rehabilitace (dále jen „SSR“) a psychiatrie (dále jen „PSY“). Francouzské orgány potvrdily, že na pevninu směřuje tok pacientů žijících na Korsice, kterým je tato péče poskytována, na základě údajů shromážděných Technickou agenturou pro informace o hospitalizaci („ATIH“) za období 2015–2020. Z údajů uvedených ve zprávě společnosti Gecodia vyplývá, že za korsické rezidenty bylo v pevninské Francii vykázáno v průměru téměř 15 000 hospitalizací (MCO) ročně, z toho dvě třetiny v departementu Bouches-du-Rhône (Marseille); korsičtí rezidenti strávili v pevninské Francii téměř 34 000 dní ročně v zařízeních SSR, z toho polovinu v departementu Bouches-du-Rhône, a ročně absolvovali léčbu PSY v téměř 1 700 případech, z toho téměř polovinu v departementu Bouches-du-Rhône.
- (145) Na základě toho zpráva společnosti Gecodia konstatuje, že existuje specifická poptávka ze strany cestujících ze zdravotních důvodů po námořní dopravě mezi Korsikou a pevninskou Francií, zejména s ohledem na podmínky úhrady nákladů na dopravu a umístění vhodných léčebných středisek, která nejsou na Korsice k dispozici.
- (146) Zpráva společnosti Gecodia se rovněž zabývala potřebami cestujících ze zdravotních důvodů, pokud jde o cíl v pevninské Francii.
- (147) V této souvislosti francouzské orgány požádaly CPAM, aby jim poskytly údaje o počtu žádostí o předchozí schválení, které přijaly k úhradě nákladů na dopravu ze systému zdravotního pojištění. Podle údajů získaných od CPAM 2A (více než 15 000 schválení)⁽⁹¹⁾ se více než 80 % týkalo jedné nebo více cest do Marseille, zatímco do Nice méně než 14 %, do Paříže 1,1 % a do Toulonu méně než 0,3 %⁽⁹²⁾.

⁽⁹¹⁾ Oproti tomu, co Komise uvedla v 79. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, CPAM 2A informovala francouzské orgány o 15 237 žádostech o předchozí schválení, které potvrdila v období ode dne 17. září 2020 do 31. prosince 2021 (nikoli 8 000).

⁽⁹²⁾ Zpráva společnosti Gecodia se rovněž odkazuje na údaje získané od CPAM 2B shromážděné od [...] (*) ((*) důvěrné informace), z nichž vyplývá, že více než 75 % cest ze zdravotních důvodů uskutečněných letecky směřovalo do Marseille, zatímco do Nice méně než 25 %.

- (148) Zpráva společnosti Gecodia proto dospěla k závěru, že se poptávka ze strany cestujících ze zdravotních důvodů bude pravděpodobně týkat pouze přístavů na pevnině v blízkosti jejich cílového místa na pevnině (předepsané léčebné zařízení). Převážná většina cestujících ze zdravotních důvodů cestuje do Marseille.
- 3.4.2.1.2 Identifikace kvantitativní poptávky po námořní dopravě ze strany cestujících
- 3.4.2.1.2.1 Identifikace kvantitativní poptávky mezi korsickými rezidenty a nerezidenty
- (149) Při kvantifikaci poptávky ze strany cestujících (korsických rezidentů a nerezidentů) vycházely francouzské orgány z historických údajů i prognóz pro období 2023–2030.
- (150) Francouzské orgány analyzovaly historickou poptávku korsických rezidentů a nerezidentů na základě dostupných údajů z let 2016 až 2021. Pokud jde o očekávanou poptávku pro období 2023–2030, francouzské orgány provedly projekce na základě poptávky zjištěné v roce 2019 (roky 2020 a 2021 byly ovlivněny krizí v souvislosti s pandemií COVID-19). Změnu poptávky po námořní dopravě ze strany cestujících z řad rezidentů a nerezidentů odhadly na základě průměrné roční míry růstu poptávky po dopravě v dlouhodobém horizontu (2015–2030), kterou zveřejnilo ministerstvo pro ekologickou transformaci v červenci 2016 ⁽⁹³⁾ a aktualizovalo v říjnu 2021 ⁽⁹⁴⁾.
- (151) Očekávanou poptávku po námořní dopravě v roce 2030 uvádí Table 14.

Tabulka 14

Poptávka ze strany cestujících podle trasy v roce 2030

	2030 Cestující z řad nerezidentů (oblast Marseille, Toulonu a Nice)	2030 Cestující z řad rezidentů (oblast Marseille a Toulonu)	2030 Celkem
Ajaccio	1 050 000	45 000	1 095 000
Bastia	950 000	35 000	985 000
Porto-Vecchio	200 000	7 500	207 500
Propriano	50 000	4 000	54 000
L'Île-Rousse	325 000	5 500	330 500

Zdroj: zpráva společnosti Gecodia, tabulky 43–44

3.4.2.1.2.2 Identifikace kvantitativní poptávky ze strany cestujících ze zdravotních důvodů

- (152) Pokud jde o cestující ze zdravotních důvodů, francouzské orgány neměly k dispozici přímé údaje o počtu přepravovaných pacientů a doprovázejících osob, jejich cíli nebo použitém druhu dopravy. Zpráva společnosti Gecodia v daném ohledu uvádí, že o tyto údaje byly požádány korsická regionální zdravotní agentura a CPAM. Korsická regionální zdravotní agentura uvedla, že tyto informace nemá k dispozici. Pojišťovny CPAM objasnily, že jejich informační systém neposkytuje spolehlivé a úplné údaje.

⁽⁹³⁾ Viz studie ministerstva pro ekologickou transformaci z července 2016 o předpokládané dlouhodobé poptávce po dopravě, která je k dispozici na adrese: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf> (zobrazeno dne 18. října 2024). Studie uvádí, že celkové vypočtené výsledky změn poptávky po dopravě a přepravy mají být základem pro místní projekce přepravy, které vypracovávají decentralizované útvary ministerstva nebo správci infrastruktury, s cílem analyzovat budoucnost v regionech a hodnotit veřejné politiky a projekty dopravní infrastruktury. Studie obsahuje projekce pro roky 2030 a 2050.

⁽⁹⁴⁾ Viz studie z října 2021, která aktualizuje studii z roku 2016 a zohledňuje zejména dopad přijetí nových právních předpisů v oblasti životního prostředí. Aktualizace je k dispozici na adrese: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snb2_oct2021.pdf (zobrazeno dne 18. října 2024).

- (153) Francouzské orgány proto opětovně určily odhad těchto cest na základě nepřímých údajů.
- (154) Francouzské orgány nejprve vycházely z údajů ATIH (144. bod odůvodnění) o počtu léčebných výkonů nebo pobytů (za účelem léčby, která není dostupná na Korsice) vykázaných za korsické rezidenty v pevninské Francii (konkrétně v regionu Provence-Alpes-Côte-d'Azur, kde se nacházejí města Marseille, Toulon a Nice). Francouzské orgány odhadly počet cestujících ze zdravotních důvodů a doprovázejících osob na základě počtu léčebných výkonů nebo pobytů vykázaných v rámci činností SSR, MCO a PSY za korsické rezidenty v celém regionu Provence-Alpes-Côte-d'Azur⁽⁹⁵⁾. Celkově dospěly k odhadu 65 000 cestujících ze zdravotních důvodů ročně v průměru za veškeré léčebné výkony související s činnostmi SSR, MCO a PSY. V samotném departementu Bouches-du-Rhône (Marseille) se v období 2015–2019 soustředí v průměru přibližně 53 000 cestujících ročně.
- (155) Tento odhad zahrnuje i doprovázející osoby. Francouzské orgány odhadly, že u cestujících ze zdravotních důvodů mladších 19 let a starších 75 let je systematicky přítomna jedna doprovázející osoba a v ostatních věkových skupinách u každého druhého cestujícího ze zdravotních důvodů. V důsledku toho stanovily, že (zpáteční) cesta korsického pacienta ze zdravotních důvodů *de facto* vytváří potřebu přepravy 1,4 cestujícího (zpáteční cesta), přičemž se zohledňuje potřeba doprovázejících osob. Podle Francie byl tento předpoklad v souladu s empirickými údaji shromážděnými z CPAM 2A, protože z 15 237 žádostí o předchozí schválení přijatých CPAM 2A se 41,5 % (6 318) týkalo doprovázející osoby a z těchto 6 318 žádostí se 7,5 % týkalo také druhé doprovázející osoby.
- (156) Francouzské orgány pak odhadly počet cest po moři dvěma způsoby.
- (157) První přístup spočíval v tom, že se počet cestujících ze zdravotních důvodů získal odečtením počtu cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestovali letadlem, od odhadovaného celkového počtu cestujících ze zdravotních důvodů. Z údajů o cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestovali letadlem mezi Korsikou a departementem Bouches-du-Rhône (Marseille), které mají francouzské orgány k dispozici za období 2016–2019⁽⁹⁶⁾, vyplývá, že letecká doprava připadala v průměru přibližně na 38 000 cestujících ročně (přibližně 70 % z odhadovaného celkového počtu 53 000 cestujících ze zdravotních důvodů, 154. bod odůvodnění). Na základě těchto výpočtů dospěly francouzské orgány k závěru, že námořní doprava může připadat až na 30 % cest cestujících ze zdravotních důvodů do departementu Bouches-du-Rhône.
- (158) Druhý přístup spočíval v analýze 15 237 žádostí o předchozí schválení, které korsičtí rezidenti zaslali CPAM 2A v letech 2020 až 2021 a které se týkaly úhrady nákladů na dopravu v souvislosti s cestami ze zdravotních důvodů. Analýza těchto žádostí o předchozí schválení, které musí obsahovat lékařský předpis s uvedením druhu dopravy předepsaného lékařem podle zdravotního stavu pacienta (136. až 148. bod odůvodnění), ukázala, že přibližně 4 % z nich se týkala námořní dopravy.
- (159) Na základě těchto dvou přístupů se podíl cestujících ze zdravotních důvodů využívajících lodí na celkovém počtu cestujících ze zdravotních důvodů do Marseille pohybuje mezi 4 % a 30 %. Aby se oba přístupy sladily a rozsah poptávky těchto cestujících byl posouzen konzervativně, francouzské orgány nakonec odhadly, že lodí cestuje 10 % cestujících ze zdravotních důvodů (přibližně 5 400 cestujících ze zdravotních důvodů ročně z celkového počtu 53 000 cestujících ze zdravotních důvodů ročně, který francouzské orgány odhadují pro departement Bouches-du-Rhône v roce 2019).

⁽⁹⁵⁾ Pokud jde o činnost MCO, byla poptávka po cestách ze strany korsických pacientů (zpáteční cesta, bez doprovázející osoby) posouzena ve vztahu k počtu vykázaných pobytů (1 pobyt = 1 zpáteční cestující = 2 cesty). Pokud jde o činnosti SSR vyjádřené v počtu dnů hospitalizace, francouzské orgány odhadly počet cest v poměru k počtu vykázaných pobytů (1 pobyt = 1 zpáteční cestující = 2 cesty), přičemž vzaly v úvahu, že bez ohledu na místo péče odpovídá pobyt v průměru 45 dnům hospitalizace. Konečně, pokud jde o činnosti PSY, byl počet cestujících vypočten na základě počtu zaznamenaných výkonů (1 výkon = 1 zpáteční cestující = 2 cesty).

⁽⁹⁶⁾ Údaje shromážděné francouzskými orgány pocházejí z dohod o přepravě uzavřených [...] [s] CPAM.

- (160) Nakonec francouzské orgány přidělily počet cestujících ze zdravotních důvodů jednotlivým korsickým přístavům na základě rozdělení činnosti MCO podle regionů (mapa je k dispozici na stránkách ATIH).
- (161) Při odhadu roční poptávky ze strany cestujících ze zdravotních důvodů, kterou je třeba uspokojit v letech 2023–2030, francouzské orgány usoudily, že s ohledem na očekávaný nárůst počtu obyvatel a stárnutí populace na jedné straně a na rozvoj poskytování zdravotní péče na Korsice na straně druhé zůstane předpokládaná poptávka v letech 2023–2030 stabilní na základě cest cestujících ze zdravotních důvodů odhadovaných pro rok 2019. Table 15 uvádí odhad počtu cest ze zdravotních důvodů lodí mezi korsickými přístavy a přístavem Marseille.

Tabulka 15

Odhadované cesty ze zdravotních důvodů uskutečněné lodí mezi Korsikou a Marseille ze strany pacientů žijících na Korsice a doprovázejících osob (cestující za rok)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 27. července 2023

3.4.2.2 Určení tržní kapacity pro uspokojení poptávky uživatelů

- (162) Po odhadu kvalitativní a kvantitativní poptávky různých kategorií uživatelů námořní osobní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií se francouzské orgány pokusily určit, do jaké míry může tržní nabídka tuto poptávku uspokojit.

3.4.2.2.1 Konzultace s provozovateli

3.4.2.2.1.1 Položené otázky

- (163) Konzultace s provozovateli zahrnovala nejprve dotazník, který obsahoval čtyři obecné otázky týkající se osobní dopravy:

- v první otázce byli námořní dopravci požádáni, aby se vyjádřili k charakteristikám poptávky uživatelů, která byla identifikována a uvedena v podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli (95. bod odůvodnění),
- v druhé otázce byli provozovatelé požádáni o popis loďstva, které pravděpodobně využijí pro námořní spojení mezi Korsikou a pevninskou Francií,
- třetí otázka zjišťovala, zda provozovatelé plánovali v rámci režimu ZVS z roku 2019 zavést od roku 2023 službu na jedné nebo více trasách. U této otázky byl rovněž navržen seznam tras zahrnující všechna námořní spojení mezi Marseille a korsickými přístavy, mezi Toulonem a korsickými přístavy a mezi Nice a korsickými přístavy. Provozovatelé museli u každé trasy uvést, zda by ji provozovali v rámci režimu ZVS z roku 2019, či nikoli. V dotazníku mohli provozovatelé rovněž uvést své případné připomínky k provozování dané trasy.

- (164) Pokud byla odpověď na třetí otázku pro jednu nebo více tras „ano“, dotazník následně navrhl seznam konkrétnějších otázek týkajících se služby, kterou by provozovatel zavedl. Provozovatelé museli tyto informace poskytnout pro každou trasu, u níž uvedli, že jsou schopni nabídnout komerční službu v rámci režimu ZVS z roku 2019.

- (165) Pokud například provozovatel uvedl, že je schopen poskytovat komerční služby na trase Marseille–Ajaccio, musel odpovědět na tyto otázky:
- Poskytoval již služby námořní dopravy na období 2015–2022 na předmětné trase ⁽⁹⁷⁾?
 - V jakém období roku by provozovatel poskytoval své služby ⁽⁹⁸⁾?
 - Jaký typ plavidel by provozovatel použil k poskytování komerčních služeb ⁽⁹⁹⁾?

3.4.2.2.1.2 Shrnutí obdržených odpovědí

- (166) Na konzultaci s provozovatelem odpověděli tři provozovatelé: společnosti Corsica Linea, La Méditerranéenne a Corsica Ferries.
- (167) Společnosti Corsica Linea a La Méditerranéenne prohlásily, že by v rámci režimu ZVS z roku 2019 nenabízely žádné komerční služby mezi Korsikou a pevninskou Francií.
- (168) Společnost Corsica Ferries předložila nabídku komerční služby, kterou by zavedla v případě neexistence zakázky na veřejné služby osobní dopravy. Na podporu svých odpovědí na dotazník předložila společnost Corsica Ferries několik souborů v programu Excel, v nichž mimo jiné podrobně popsala kapacitu svých plavidel a komerční služby, které by poskytovala.
- (169) V odpovědi na otázku 1 konzultace s provozovatelem společnost Corsica Ferries uvedla, že její odpovědi na dotazník, jakož i soubor v programu Excel s údaji týkajícími se její dopravní služby, byly vypracovány za situace, kdy v dokumentech poskytnutých korsickou samosprávou nebyly uvedeny informace o potřebách a požadavcích v oblasti územní návaznosti. Vzhledem k této nejistotě společnost Corsica Ferries ve svém souboru v programu Excel týkajícím se kapacity svých plavidel nemodelovala žádné zvýšení nebo snížení nabízené kapacity v období 2023–2028: vykázaná kapacita byla proto po celé analyzované období stejná.
- (170) V odpovědi na otázku 4 společnost Corsica Ferries uvedla, že by v případě neexistence zakázky na veřejné služby ode dne 1. ledna 2023 provozovala služby osobní dopravy mezi všemi přístavy na pevnině (Marseille, Nice, Toulon) a všemi korsickými přístavy s výjimkou přístavu Propriano. Konkrétně by nabízela denní a noční komerční služby (nákladní a osobní dopravy), které by zahrnovaly:
- každodenní zpáteční cestu mezi pevninskou Francií (nejméně pětkrát týdně z Toulonu a dvakrát týdně z Marseille) a přístavy Ajaccio i Bastia,
 - dvě zpáteční cesty měsíčně z Marseille a nejméně tři zpáteční cesty týdně z Toulonu do přístavů Porto-Vecchio i L'Île-Rousse,
 - žádné komerční spojení do Propriano, protože podle společnosti Corsica Ferries byl tento přístav zaměnitelný s přístavem Ajaccio, který již společnost navrhla obsluhovat alespoň jednou denně z Marseille a Toulonu,
 - dodatečné služby námořní dopravy mezi přístavem Nice a Korsikou od července do září.
- (171) Společnost Corsica Ferries informovala francouzské orgány, že disponuje loďstvem o počtu třinácti plavidel, která nebyla přidělena na konkrétní trasu. Společnost rovněž uvedla, že 15 % plaveb na všech trasách bude probíhat během dne (odplutí mezi 6:00 a 16:00 hodin a příplutí mezi 14:00 a 24:00 hodin v obou směrech).

⁽⁹⁷⁾ Pokud byla odpověď „ne“, musel provozovatel uvést důvod, proč služba poskytována nebyla.

⁽⁹⁸⁾ Provozovatel musel rovněž upřesnit: i) v případě neexistence celoroční služby, jaké konkrétní období roku se předpokládá; ii) zda je navrhovaná služba přímou službou; iii) četnost plaveb; iv) předpokládané časy odplutí a příplutí a v) celkový počet přímých plaveb zamýšlených ročně.

⁽⁹⁹⁾ Provozovatel musel upřesnit, i) na základě čeho by použité plavidlo mělo splňovat potřeby územní návaznosti; ii) počet zamýšlených plavidel; iii) kapacitu plavidel; iv) jejich charakteristiky; v) zavedená environmentální opatření a vi) služby nabízené na palubě plavidel.

- (172) Pokud jde o kapacitu plavidel pro služby osobní dopravy, společnost Corsica Ferries poskytla francouzským orgánům informace, které uvádí Table 16.

Tabulka 16

Potenciální služby společnosti Corsica Ferries v rámci režimu ZVS z roku 2019 (roční počet cestujících) v případě neexistence zakázek na veřejné služby

	2023–2028 Cestující z řad nerezidentů (oblast Marseille, Toulonu a Nice)	2023–2028 Cestující z řad rezidentů (oblast Marseille a Toulonu)	2023–2028 Celkem
Ajaccio	1 790 601	971 940	2 762 541
Bastia	1 881 317	907 995	2 789 312
Porto-Vecchio	279 532	136 803	416 335
Propriano	0	0	0
L'Île-Rousse	586 182	256 158	842 340

Zdroj: odpověď společnosti Corsica Ferries na tržní test služeb námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií (dne 22. února 2022)

- (173) Společnost Corsica Ferries rovněž uvedla, že její nabídka (z přístavu Marseille) bude platná pouze v případě neexistence zakázky na veřejné služby mezi Korsikou a pevninou.

3.4.2.2.2 Analýza selhání trhu

- (174) Po analýze kapacity, kterou by společnost Corsica Ferries nasadila, dospěly francouzské orgány k závěru, že v případě neexistence zakázek na veřejné služby by trh mohl v období 2023–2028 uspokojit předpokládanou poptávku ze strany cestujících z řad rezidentů (s výjimkou cestujících ze zdravotních důvodů) a nerezidentů po námořním spojení mezi přístavy Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse a Porto-Vecchio a přístavy v pevninské Francii.
- (175) Francouzské orgány však upozorňují, že by společnost Corsica Ferries neobsluhovala přístav Propriano. Docházejí tedy k závěru, že v námořní dopravě mezi přístavem Propriano a přístavy v pevninské Francii dochází k úplnému selhání trhu, a to jak pro cestující z řad rezidentů, tak nerezidentů.
- (176) Pokud jde o poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů, francouzské orgány se navíc domnívají, že by společnost Corsica Ferries obsluhovala přístav Marseille pouze dvakrát týdně z přístavů Ajaccio a Bastia a třikrát měsíčně z přístavů Porto-Vecchio a L'Île-Rousse. Kromě toho, jak je uvedeno v 170. bodě odůvodnění, společnost Corsica Ferries by neobsluhovala přístav Propriano. Proto se domnívají, že společnost Corsica Ferries nenabízela dostatečně pravidelnou dopravu do přístavu Marseille, který je upřednostňovaným přístavem pro cestující ze zdravotních důvodů.

3.4.2.3 Závěr o existenci potřeby veřejné služby v souvislosti s námořní osobní dopravou

- (177) Vzhledem k selhání trhu mezi přístavem Propriano a přístavy v pevninské Francii v oblasti námořní dopravy cestujících z řad rezidentů a nerezidentů dospěly francouzské orgány k závěru, že existuje potřeba veřejné služby pokrývající celou odhadovanou kvantitativní poptávku v období 2023–2030 z/do přístavu Propriano, jak uvádí Table 14.
- (178) Vzhledem k selhání trhu mezi každým z korsických přístavů a přístavem Marseille v oblasti námořní dopravy cestujících ze zdravotních důvodů, které je způsobeno nedostatečnou dopravní službou, již by poskytovala společnost Corsica Ferries, dospěly francouzské orgány k závěru, že existuje potřeba veřejné služby pokrývající veškerou poptávku cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestují do Marseille v období 2023–2030, jak uvádí Table 15.

3.4.3 Charakterizace potřeby veřejné služby v námořní nákladní dopravě

- (179) V tomto pododdíle jsou popsány závěry francouzských orgánů, pokud jde o i) existenci poptávky uživatelů námořní nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninou a ii) popis selhání trhu při uspokojování této poptávky.

3.4.3.1 Identifikace poptávky ze strany uživatelů

- (180) Následující pododdíly popisují analýzy provedené francouzskými orgány týkající se kvalitativní poptávky ze strany uživatelů námořní nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninou i kvantitativní poptávky ze strany uvedených uživatelů.

3.4.3.1.1 Identifikace kvalitativní poptávky

- (181) V tomto pododdíle jsou nejprve uvedeny výsledky konzultace s uživateli; za druhé, výsledky konzultace s přístavy a konečně závěry zprávy společnosti Gecodia, která výsledky veřejných konzultací doplňuje.

3.4.3.1.1.1 Výsledky konzultace s uživateli

3.4.3.1.1.1.1 Položené otázky

- (182) V podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli (95. bod odůvodnění) francouzské orgány předběžně rozlišily mezi přepravou taženého nákladu a přepravou netaženého nákladu ⁽¹⁰⁰⁾.

- (183) Konzultace s uživateli zahrnovala dotazník určený všem uživatelům námořní nákladní dopravy. Dotazník obsahoval seznam s dvacítkou otázek s navrhovanými odpověďmi (v některých případech mohli uživatelé zaškrtnout více odpovědí) a odhadovanou dobou vyplnění pět minut.

- (184) První tři otázky zjišťovaly obecné informace o profilech uživatelů. U první otázky měli uživatelé uvést informace o námořní trase (trasách) na Korsiku, kterou využívají mezi přístavem Marseille a pěti korsickými přístavy ⁽¹⁰¹⁾. Druhá otázka zjišťovala informace o odvětví činnosti uživatelů a poštovním směrovacím čísle jejich sídla. Třetí otázka zjišťovala názor uživatelů na rozlišení mezi přepravou taženého a netaženého nákladu a žádala je o poskytnutí informací o objemu taženého a/nebo netaženého nákladu přepraveného na dané trase v roce 2019.

- (185) U otázek 4 až 13 byli uživatelé dotazováni na spokojenost s nabídkou služeb námořní dopravy na dané trase (trasách). Konkrétně se otázky ptaly:

- zda služba nabízená na dané trase odpovídala potřebám uživatele (odpověď: ano či ne),
- zda se uživatelé setkali s problémy, pokud jde o dostupnou kapacitu ⁽¹⁰²⁾,
- na upřesnění druhu nákladu, u něhož se uživatelé setkali s těmito problémy, a zda v důsledku těchto problémů přešli na jiné trasy ⁽¹⁰³⁾,
- zda byli uživatelé spokojeni s časy odplutí z Korsiky a příplutí na Korsiku (vyhovující nebo nevyhovující), pokud jsou nevyhovující, chtěli uživatelé dřívější nebo pozdější čas odplutí nebo příplutí? a četnost služeb námořní dopravy nabízených na používaných námořních trasách,
- zda by se měla změnit maximální sazba za přepravu nákladu v rámci režimu ZVS z roku 2019.

⁽¹⁰⁰⁾ Podpůrný dokument pro konzultaci s uživateli vysvětluje, že netažený náklad vyžaduje na rozdíl od taženého nákladu značnou manipulaci v přístavu (přístavní zařízení, pracovní síla).

⁽¹⁰¹⁾ Pokud uživatelé využívali více tras, museli vyplnit dotazník pro každou z nich.

⁽¹⁰²⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: systematicky; pravidelně; příležitostně; nikdy.

⁽¹⁰³⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: stejná trasa; další trasy přes Marseille; další trasy přes Toulon; další trasy přes Nice; jiná (upřesněte).

- (186) Otázky 14 až 20 vyzývaly uživatele k posouzení volby přístavu na pevnině pro dané spojení. Tyto otázky se ptaly zejména:
- zda si uživatelé v době rezervaci jedné z tras z Marseille prohlíželi také plavby dostupné z ostatních přístavů na pevnině ⁽¹⁰⁴⁾,
 - na hlavní důvod výběru přístavu Marseille ve srovnání s ostatním přístavem na pevnině ⁽¹⁰⁵⁾,
 - zda by v případě hypotetického zvýšení sazby v námořní dopravě v přístavu Marseille o 5 až 10 % byl uživatel připraven k cestě na Korsiku nebo z ní využít služeb námořní dopravy v jiném přístavu na pevnině (Toulon, Nice nebo oba dva),
 - zda již uživatel od roku 2019 využil trasy na Korsiku z Toulonu nebo Nice (ano či ne), a pokud ano, měl být uveden hlavní důvod, proč si vybral jiný přístav na pevnině (Toulon nebo Nice), a nikoli přístav Marseille ⁽¹⁰⁶⁾.
- (187) A konečně otázka 21 se uživatelů ptala na vhodnost dopravní služby využívající plavidla určená výhradně pro nákladní dopravu (plavidla typu ro-ro) ve srovnání se současnou službou (plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících).

3.4.3.1.1.1.2 Shrnutí obdržených odpovědí

- (188) Francouzské orgány obdržely do konce konzultačního období pouze pět odpovědí na dotazník. Vzhledem k tomuto nízkému počtu se společnost Gecodia obrátila přímo na několik dopravních a logistických společností, které využívají námořní nákladní dopravu mezi Korsikou a pevninou, aby s nimi dotazník přímo telefonicky projednala.
- (189) Francouzské orgány uvedly, že společnost Gecodia oslovila 21 dopravních společností, které reprezentují přibližně 90 % celkové přepravy netaženého nákladu a 70 % přepravy taženého nákladu mezi Korsikou a pevninou. Dotazovaní dopravci využívali především trasy z Marseille, přičemž více než polovina z nich využívala také trasy z Toulonu. Dopravci odpovídali za každou trasu, kterou využívali mezi Korsikou (každý z korsických přístavů) a pevninou (každý z přístavů na pevnině), a za každý druh nákladu (tažený a netažený náklad).
- (190) Pokud jde o přepravu netaženého nákladu ⁽¹⁰⁷⁾, lze odpovědi na dotazník shrnout následovně:
- o něco více než polovina respondentů se domnívá, že současná nabídka služeb námořní dopravy obecně neodpovídá jejich potřebám. Tyto výsledky se liší v závislosti na trase: zatímco téměř všichni uživatelé využívající dopravní služby mezi pevninou a Propriamem a L'Île-Rousse jsou se současnou nabídkou spokojeni, uživatelé využívající dopravní služby do/z Ajaccia a Bastie jsou téměř všichni nespokojeni ⁽¹⁰⁸⁾,
 - většina uživatelů čelí problémům, pokud jde o dostupnou kapacitu, zejména na trasách mezi pevninou a Bastií (pravidelně nebo systematicky se s problémy setkává 100 % uživatelů), Ajacciem a Porto-Vecchio (pravidelně nebo systematicky se s problémy setkává více než 50 % uživatelů),
 - respondenti ve velké míře oceňují časy odplutí a příplutí na Korsiku a četnost zpátečních cest platnou v době konzultace s uživateli,

⁽¹⁰⁴⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nemám na výběr (vynucená rezervace); systematicky; pouze pro některé toky (upřesněte tok, pro nějž se neprovádí žádné srovnání); nikdy.

⁽¹⁰⁵⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nejnižší sazba; přístavní infrastruktura; jízdní řád; lepší kvalita služeb; blízkost přístavu k mému cíli; typ cesty; jiný (upřesněte).

⁽¹⁰⁶⁾ Navrhované odpovědi byly tyto: nejnižší sazba; vhodnější jízdní řád; cíl mé cesty byl blíže zvolenému přístavu; spojení s Marseille plně vytíženo; jiný (upřesněte).

⁽¹⁰⁷⁾ Pro připomenutí, netažený náklad se přepravuje výhradně mezi korsickými přístavy a přístavem Marseille.

⁽¹⁰⁸⁾ Situace v Porto-Vecchio je smíšenější: 64 % respondentů považuje služby za neuspokojivé.

- žádný z respondentů neporovnává plavby dostupné v přístavu Marseille s plavbami využívajícími jiné přístavy. Blízkost přístavu Marseille je téměř jediným důvodem pro výběr daného přístavu. Ani v případě hypotetického zvýšení cen námořní dopravy z Marseille by žádný z respondentů nepřešel do jiných přístavů na pevnině,
- téměř všichni respondenti by upřednostnili službu využívající plavidla určená výhradně pro nákladní dopravu (plavidla typu ro-ro) před službou využívající plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících.

(191) Pokud jde o přepravu taženého nákladu, lze odpovědi na dotazník shrnout následovně:

- o něco více než polovina odpovědí uvádí, že současná nabídka služeb námořní dopravy z/do Marseille obecně vyhovuje potřebám, zatímco služby z Toulonu jsou považovány za neuspokojivé (77 % odpovědí). Tyto výsledky se liší v závislosti na trase: téměř všichni uživatelé si stěžují na trasu do/z Bastie (u respondentů využívajících Marseille a Toulon). Polovina z nich je také nespokojena se službami do/z Ajaccia a Porto-Vecchio (u respondentů využívajících Marseille a Toulon), zatímco s trasami do/z Propriana a L'Île-Rousse jsou celkově spokojeni,
- většina uživatelů se potýká s problémy, pokud jde o dostupnou kapacitu, zejména na trasách do Bastie (100 % uživatelů se pravidelně nebo systematicky setkává s problémy jak v Marseille, tak v Toulonu) a na trasách do Ajaccia a Porto-Vecchio (50 % uživatelů se pravidelně nebo systematicky setkává s problémy v Marseille a 100 % v Toulonu),
- respondenti ve velké míře oceňují časy odplutí a příplutí a četnost zpátečních cest v Toulonu i v Marseille platné v době konzultace s uživateli,
- téměř žádný z respondentů neporovnává plavby dostupné v přístavu Marseille s plavbami využívajícími jiné přístavy. Blízkost přístavu Marseille je téměř jediným důvodem pro výběr daného přístavu. Ani v případě zvýšení cen námořní dopravy z Marseille by žádný z respondentů nepřešel do jiných přístavů na pevnině,
- méně než 40 % respondentů využilo v roce 2019 jiné přístavy na pevnině než Marseille. Výsledky se liší v závislosti na trase: 80 % respondentů cestujících do/z Bastie a 50 % respondentů cestujících do/z Ajaccia využilo Toulon, zatímco do/z jiných korsických přístavů necestoval prakticky nikdo. Jediným důvodem pro využití přístavu Toulon je skutečnost, že spojení s přístavem Marseille je plně vytíženo. Ani v případě zvýšení cen námořní dopravy z Marseille by žádný z respondentů nepřešel do jiných přístavů na pevnině,
- většina respondentů by upřednostnila službu využívající plavidla určená výhradně pro nákladní dopravu (plavidla typu ro-ro) před službou využívající plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících.

3.4.3.1.1.2 Konzultace s přístavy

3.4.3.1.1.2.1 Položené otázky

(192) Průvodní dotazník ke konzultaci s přístavy se skládal ze tří částí týkajících se nákladní dopravy.

(193) V první části dotazníku byly přístavní orgány vyzvány, aby se vyjádřily k charakteristikám poptávky uživatelů, které byly identifikovány a uvedeny v podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli (95. bod odůvodnění). V první části byly přístavní orgány konkrétněji požádány, aby:

- se vyjádřily k rozlišení mezi taženým a netaženým nákladem,
- na základě svých znalostí trhu uvedly velikost spádové oblasti svého přístavu,
- uvedly, zda považují svou přístavní infrastrukturu za nezaměnitelnou s jinými přístavy pro veškerou přepravu taženého a netaženého nákladu mezi Korsikou a pevninou nebo pro její část,
- se vyjádřily k úrovni konkurence mezi přístavy v nákladní dopravě, a to jak v současnosti, tak v období sedmi let.

- (194) Ve druhé části dotazníku byly přístavní orgány požádány o úplný popis přístavní infrastruktury, kterou by pravděpodobně využívaly pro služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií.
- (195) Třetí část (otázky 5.1 až 5.8 pro netažený náklad a otázky 6.1 až 6.8 pro tažený náklad) se v zásadě dotazovala přístavních orgánů na kapacitu jejich infrastruktury pro odbavení nákladní dopravy. Přesněji řečeno, požadovala po přístavních orgánech, aby uvedly:
- zda jejich infrastruktura zahrnuje odbavovací prostory pro netažený a tažený náklad (odpověď: ano či ne) ⁽¹⁰⁹⁾,
 - typ plavidel, které by mohly přijmout ⁽¹¹⁰⁾,
 - zda jejich přístavní infrastruktura v současnosti odbavuje tažený a/nebo netažený náklad ⁽¹¹¹⁾,
 - zda by jejich infrastruktura mohla pojmout každodenní ⁽¹¹²⁾ a týdenní ⁽¹¹³⁾ zpáteční cesty pro nákladní dopravu (odpověď: ano či ne),
 - zda jsou přístavní orgány schopny zaručit počet každodenních a týdenních zpátečních cest pro nákladní spojení s Korsikou (odpověď: ano či ne) ⁽¹¹⁴⁾.

3.4.3.1.1.2.2 Shrnutí obdržených odpovědí

- (196) Jak je uvedeno ve 120. bodě odůvodnění, francouzské orgány shromáždily příspěvky od přístavních orgánů v Toulonu, Marseille a Nice.
- (197) Pokud jde o první část dotazníku, tyto tři přístavy považují přístup francouzských orgánů k rozlišování mezi taženým a netaženým nákladem za vhodný. Pokud jde o spádovou oblast nákladní dopravy, přístavy Nice a Toulon považují svou spádovou oblast pouze za místní a omezenou na bezprostředně navazující vnitrozemí, zatímco přístav Marseille se domnívá, že přitahuje přepravu zboží z celé Francie, a zejména přepravu zboží tranzitujícího údolím řeky Rhône.
- (198) Pokud jde o konkurenční podmínky, přístav Nice se domnívá, že jeho infrastruktura, která se nachází v centru města, a slabá průmyslová a obchodní struktura v okolí Nice neumožňují a v průběhu sedmi let ani nebudou umožňovat uspokojit poptávku po nákladní dopravě mezi Korsikou a pevninou. Přístav Toulon rovněž uvádí, že přístav Marseille je nesporným lídrem na trhu nákladní dopravy a že se může s Marseille pouze doplňovat. Přístav Toulon zdůrazňuje, že úroveň konkurence mezi Marseille a Toulonem je „zdravá, přestože má Toulon nízkou kapacitu, což znamená, že na tomto trhu nemůže reálně konkurovat“. Přístav Marseille se domnívá, že jeho zeměpisná poloha v centru dálničních a železničních uzlů a v blízkosti hlavních logistických a dopravních uzlů, stejně jako velmi snadný přístup k jeho infrastruktuře ze tří dálnic, mu pro nákladní dopravu dávají velkou výhodu.

⁽¹⁰⁹⁾ V dotazníku byly přístavy požádány, aby uvedly velikost odbavovacích prostor, jejich využitelnost pro dopravu na Korsiku a jejich kapacitu pro přijímání nebezpečného zboží třídy 1 a 2.

⁽¹¹⁰⁾ Přístavní orgány musely rovněž upřesnit i) počet dostupných nábřeží; ii) maximální kapacitu plavidel v běžných metrech, kterou je možné pojmout; iii) zavedená environmentální opatření.

⁽¹¹¹⁾ Přístavní orgány musely rovněž upřesnit i) denní kapacitu pro přijímání návěsů / nákladních automobilů; ii) hodiny pro přijímání návěsů / nákladních automobilů; iii) průměrnou dobu parkování návěsů / nákladních automobilů; iv) počet návěsů / nákladních automobilů, které lze za hodinu odbavit pro nalodění nebo vylodění.

⁽¹¹²⁾ Přístavní orgány musely rovněž upřesnit i) počet možných zastávek za den; ii) minimální a maximální dobu trvání zastávek; iii) pravidla pro přidělování kotvišť.

⁽¹¹³⁾ Přístavní orgány musely rovněž upřesnit i) počet možných zastávek za týden; ii) minimální a maximální dobu trvání těchto zastávek a iii) pravidla pro přidělování kotvišť.

⁽¹¹⁴⁾ U těchto otázek byly přístavní orgány požádány, aby upřesnily počet zaručených zastávek.

(199) Pokud jde o třetí část dotazníku:

- *Přístavní orgán v Marseille* uvádí, že má třináct kotvišť, která mohou přijímat přepravu taženého i netaženého nákladu směřující na Korsiku. Pět kotvišť je již plně vyhrazeno pro dopravu na Korsiku v rámci zakázek na veřejné služby na období 2021–2022 a dalších osm může být přiděleno navíc. Přístav Marseille má 120 000 m² odbavovacích prostor, které mohou být zcela vyhrazeny pro taženou i netaženou nákladní dopravu směřující na Korsiku. V závislosti na povětrnostních podmínkách nebo pro účely nakládání s nebezpečným zbožím lze uvolnit další prostory o rozloze téměř 30 000 m². V neposlední řadě projekt rozšíření terminálu zahrnuje vytvoření dalších odbavovacích prostor o rozloze více než 60 000 m², které může přístav využívat pro námořní spojení s Korsikou. Kromě toho přístav Marseille ve svém příspěvku uvádí, že přístup k plavidlům je pro nákladní automobily snadný⁽¹¹⁵⁾. Přístav Marseille je také schopen nalodit/vylodit v průměru 35 přípojných vozidel za hodinu a odbavit téměř 240 přípojných vozidel denně. Nakonec přístav Marseille uvádí, že je schopen poskytovat služby opravy plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících s cílem zajistit okamžitý technický zásah.
- *Přístavní orgán v Toulonu* uvádí, že jeho přístavní infrastruktura může odbavovat přepravu taženého i netaženého nákladu. Připomíná, že přístav Toulon-Port de Commerce disponuje odbavovacími prostorami (3 400 m²) a třemi kotvišti pro plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících, jež mohou zajistit dvě zpáteční plavby denně⁽¹¹⁶⁾. Přístavní orgán uvádí, že v tomto terminálu může denně nalodit nebo vylodit 80 přípojných vozidel (v letním období však jen asi deset). Přístavní orgán však upozorňuje, že vzhledem k současné vytíženosti těchto vyhrazených prostor ze strany společnosti Corsica Ferries (80 %) nemůže zaručit, že budou moci být denně přidělovány pro pravidelnou dopravu na Korsiku⁽¹¹⁷⁾. Přístav Toulon-Port de Commerce může přijímat tažený náklad, s výjimkou nebezpečného zboží. Toulon-Brégaillon zase disponuje 30 000 m² odbavovacích prostor, které může využívat pro netaženou nákladní dopravu, včetně nebezpečného zboží. Má však pouze jedno kotviště, a to pouze pro loď typu ro-ro. Denně může odbavit 120 přípojných vozidel. Obchodní a průmyslová komora Var uvádí, že terminál Toulon-Brégaillon je nevhodnější pro čistě nákladní dopravu, protože osobní doprava zde není možná, jelikož se nachází v zóně, kde se manipuluje s výbušninami.
- *Přístavní orgán v Nice* uvádí, že jeho přístavní infrastruktura nemůže odbavovat přepravu netaženého nákladu. Přepravu taženého nákladu však odbavovat lze. Tato infrastruktura má odbavovací prostory o 25 900 m², přístav však uvádí, že osobní doprava má přednost před jakoukoli jinou činností. K dispozici jsou čtyři kotviště. Přístavní orgán tvrdí, že je schopen pro spojení s Korsikou v oblasti přepravy taženého nákladu zaručit až čtyři zpáteční cesty denně.

(200) Jak je uvedeno ve 124. bodě odůvodnění, obchodní a průmyslová komora Korsiky poskytla během konzultace s uživateli také příspěvek volnou formou. Obchodní a průmyslová komora Korsiky poskytla několik informací týkajících se přepravy zboží v korsických přístavech.

(201) Obecně řečeno, obchodní a průmyslová komora Korsiky upozorňuje na kapacitní problémy, s nimiž se potýkají všechny korsické přístavy s výjimkou přístavu Propriano. Tato situace v letním období pravidelně vyžaduje výjimky od prefektur, které umožňují jízdu těžkých nákladních vozidel ve dnech s hustým silničním provozem („červené“ dny). Konkrétněji obchodní a průmyslová komora Korsiky uvádí, že:

- *Přístav Bastia* zaznamenal od roku 2010 velmi prudký nárůst přepravy zboží, který nezpomalila ani pandemie COVID-19. Kapacita přístavu Bastia však dosáhla bodu přetížení, kdy přeplněné odbavovací prostory, stále časově napjatější manipulační operace v omezeném časovém intervalu a na omezeném prostoru a přetížení toky vozidel znemožňují dopravcům dodávat zboží pravidelně a včas. Přestože přístav

⁽¹¹⁵⁾ Přístavní orgán v Marseille uvádí, že přesun nákladního automobilu od vjezdu do přístavu k námořnímu terminálu trvá méně než pět minut. Přístav dále uvádí, že postupy tranzitu a registrace v přístavu jsou plně digitalizovány, čímž je zajištěn plynulý tok dopravy.

⁽¹¹⁶⁾ Přístavní orgán v Toulonu uvádí, že jedno ze tří kotvišť, nábřeží Fournel, je v době od 8:30 do 18:30 hodin přednostně vyhrazeno pro výletní loď.

⁽¹¹⁷⁾ Obchodní a průmyslová komora Var ve své odpovědi uvádí: „Vzhledem k tomu, že společnost Corsica Ferries již odbavuje více než 1,3 milionu cestujících na Korsiku prostřednictvím svých služeb, které nespádají do režimu zakázek na veřejné služby, a více než 400 000 cestujících do jiných evropských ostrovních destinací (Sardinie, Menorca, Mallorca) prostřednictvím svých ostatních služeb jen v terminálu [Toulon-Port de Commerce] samotném, a vzhledem k tomu, že místní volení zástupci požadovali, aby se tyto počty omezily na objemy odbavené v letech 2019 až 2021 (tj. maximálně 2 miliony cestujících), zdá se velmi obtížné představit si, že by se k této stávající a dobře zavedené činnosti přidala další činnost v souladu s povinnostmi v rámci zakázky na veřejné služby (a zejména možnost odbavovat nákladní dopravu po celý rok).“

Bastia disponuje osmi kotvišti, nemůže současně přijmout osm plavidel, zejména kvůli technickým vlastnostem kotvišť (omezená délka a ponor). Ve svém příspěvku proto obchodní a průmyslová komora Korsiky požaduje zachování každodenních zpátečních cest mezi Bastií a Marseille a přidání dodatečných zpátečních cest, aby se doprava rozložila a nedocházelo k přetížení / ponechávání zboží na hraně nábřeží.

- *Přístavy Ajaccio a Porto-Vecchio* rovněž zaznamenávají prudký nárůst nákladní dopravy, přičemž zboží je stále častěji ponecháváno na hraně nábřeží z důvodu nedostatku místa na palubách lodí. Obchodní a průmyslová komora Korsiky vyzývá k zachování každodenních a týdenních zpátečních cest v obou přístavech s dodatečnými zpátečními cestami, aby se doprava rozložila a nedocházelo k přetížení / ponechávání zboží na hraně nábřeží.
- Podle obchodní a průmyslové komory Korsiky *přístav L'Île-Rousse* v porovnání s ostatními korsickými přístavy trpí nerovnováhou, neboť každá třetí týdenní zpáteční cesta je určena pro přepravu nebezpečného zboží, což představuje problém z hlediska hospodářské životaschopnosti spádové oblasti přístavu (Balagne), která je po Porto-Vecchio druhou nejoblíbenější turistickou destinací. Kromě toho má přístav L'Île-Rousse dvě kotviště, která nemohou být obsazena současně vzhledem k šířce jediného vlnolamu, který se používá pro obě kotviště, a k délce nábřeží. Podle obchodní a průmyslové komory Korsiky by se měl počet týdenních zpátečních cest zvýšit na tři plus jednu zvláštní zpáteční cestu pro přepravu nebezpečného zboží.
- V *přístavu Propriano* k výraznému přetížení nedochází.

3.4.3.1.1.3 Závěry zprávy společnosti Gecodia ke kvalitativní poptávce ze strany uživatelů nákladní dopravy

- (202) Francouzské orgány společnost Gecodia také požádaly, aby kromě veřejných konzultací provedla další analýzy poptávky uživatelů nákladní dopravy po námořním spojení s Korsikou.
- (203) Jak je uvedeno v 95. bodě odůvodnění, francouzské orgány v podpůrném dokumentu pro konzultaci s uživateli zdůraznily, že je třeba rozlišovat mezi přepravou taženého nákladu a přepravou netaženého nákladu, a to zejména z důvodu odlišných omezení v odbavení, která s sebou taková přeprava nese.
- (204) Studie vedená společností Gecodia toto rozlišení mezi taženým a netaženým nákladem potvrzuje. Společnost Gecodia rovněž provedla analýzu zeměpisného rozsahu poptávky uživatelů po námořní přepravě taženého a netaženého nákladu s cílem zjistit, zda existuje poptávka uživatelů po jednom nebo více přístavech na pevnině pro přepravu jejich nákladu mezi Korsikou a pevninou. Při provádění této analýzy byly zohledněny zejména tyto parametry:
- kapacitu přístavů pro pojetí provozu,
 - připomínky shromážděné během veřejných konzultací,
 - dodatečné náklady na průchod jedním nebo druhým přístavem v závislosti na místě odeslání nákladu z pevniny na Korsiku nebo na místě určení nákladu z Korsiky na pevninu a
 - zjištění trvalého a významného cenového šoku (pouze u taženého nákladu).

3.4.3.1.1.3.1 Oddělená poptávka ze strany uživatelů podle typu nákladní dopravy (tažený náklad a netažený náklad)

- (205) Zpráva společnosti Gecodia se domnívá, že existuje podstatný rozdíl mezi taženým a netaženým nákladem. Za prvé, netažený náklad implikuje, že návěs musí být odpojen od nákladního automobilu, aby mohl být naložen na plavidlo, což vyžaduje specializované vybavení a zásah přístavních dělníků. Za druhé, přístav musí mít dostatečnou kapacitu (odbavovací prostory) pro umístění návěsů před nakládkou. A konečně nakládku návěsů nemůže probíhat současně s naložením cestujících a nákladních automobilů, což znamená, že loď má dlouhou zastávku. Dlouhá zastávka však omezuje využití jednoho nábřeží, takže přístav musí mít nábřeží několik, aby mohl obsluhovat několik destinací současně. Zpráva společnosti Gecodia se opírá o výsledky konzultací s uživateli a s přístavy s cílem podpořit vhodnost tohoto rozlišení.

- (206) Zpráva společnosti Gecodia dále poukazuje na to, že z pohledu dopravců mají přeprava taženého a netaženého nákladu odlišné charakteristiky. Tam, kde přeprava taženého nákladu vyžaduje velký vozový park tahačů návěsů pro zajištění každodenní přepravy několika přípojných vozidel⁽¹¹⁸⁾, umožňuje přeprava netaženého nákladu optimalizovat vozový park tahačů v poměru k počtu návěsů, což dopravci umožňuje uskutečnit několik zpátečních cest s jediným tahačem mezi přístavem a logistickou základnou během jediného dne. Zpráva společnosti Gecodia uvádí, že během konzultace s uživateli dopravci obecně uváděli, že s tahačem pro netažený náklad vykonají čtyři až šest zpátečních cest za den.
- (207) Zpráva společnosti Gecodia proto dochází k závěru, že přechod od netaženého nákladu k taženému nákladu znamená pro dopravce značné náklady na zaměstnance a nákup dalších tahačů návěsů. Přeprava taženého a netaženého nákladu tedy zahrnuje dva různé typy poptávky.
- (208) Zpráva společnosti Gecodia však poukazuje na některé společné rysy taženého a netaženého nákladu. Zpráva společnosti Gecodia zejména uvádí, že se dodávky (taženého nebo netaženého nákladu) musí uskutečnit ráno před časem stanoveným zákazníkem dopravce, přičemž zpoždění dodávky nebo nutnost jejího přeložení podléhá sankci. Zpráva společnosti Gecodia proto zdůrazňuje, že je důležité přijímat lodě v přístavu co nejdříve (mezi 6:00 a 7:00 hodin), aby bylo možné doručit zboží příjemcům včas, a to bez ohledu na odesílatele (supermarkety, stavební firmy, zásilkové služby nebo hromadní zasilatelé). V případě netaženého nákladu je velmi časný příjem v přístavu nutný také pro nenaložené návěsy (vracející se na pevninu), a to z důvodu času potřebného k návratu vyložených návěsů do logistických základen (maloobchodníci nebo dopravci), jejich naložení a následnému návratu do přístavu. V obou případech musí být navíc zajištěno pravidelné námořní spojení, aby byly zaručeny dodávky zboží na Korsiku a návrat návěsů / nákladních automobilů na pevninu.

3.4.3.1.1.3.2 Poptávka po námořní přepravě netaženého nákladu výhradně v přístavu Marseille

- (209) Zpráva společnosti Gecodia se domnívá, že uživatelé přepravy netaženého nákladu využívají výhradně přístav Marseille, a že tento přístav proto není zaměnitelný s dalšími přístavy na pevnině v Toulonu a Nice.
- (210) *Za prvé*, zpráva společnosti Gecodia uvádí, že pouze přístavy Marseille⁽¹¹⁹⁾ a Toulon-Brégaillon mají potřebnou infrastrukturu pro přijímání tohoto typu přepravy, což neplatí pro přístavy Toulon-Port de Commerce a Nice. Toulon-Brégaillon má rovněž kapacitu omezenou na jediné kotviště, což by vzhledem k omezením, která vyplývají z doby trvání zastávek a doby odplutí pro netažený náklad, neumožnilo zajistit více než jednu plavbu na Korsiku denně⁽¹²⁰⁾. Zaměnitelnost mezi přístavy Marseille a Toulon-Brégaillon pro tento typ přepravy by tak mohla existovat nanejvýš na jedné trase.
- (211) *Za druhé*, podle zprávy společnosti Gecodia konzultace s uživateli do značné míry potvrzuje, že v případě netaženého nákladu dopravci při plánování svých cest alternativu k přístavu Marseille nezvažují nikdy nebo jen velmi zřídka. Nikdo z respondentů nevedl, že by jej zvýšení cen v přístavu Marseille o 5 až 10 % vedlo k přechodu do přístavu Toulon, protože cesta přes Toulon by mu neumožnila optimalizovat každodenní provoz.

⁽¹¹⁸⁾ Pro připomenutí, tažený náklad implikuje přepravu celého nákladního automobilu (tahač + návěs) s řidičem, zatímco netažený náklad implikuje pouze přepravu návěsu.

⁽¹¹⁹⁾ Zpráva společnosti Gecodia poznamenává, že přístav Marseille ve svém příspěvku uvádí, že má k dispozici téměř 210 000 metrů čtverečních plochy, třináct kotvišť, která mohou být určena pro dopravu mezi Korsikou a pevninou a všechna jsou vybavena moderním a digitalizovaným zařízením pro zajištění plynulého provozu.

⁽¹²⁰⁾ Zpráva společnosti Gecodia uvádí, že se průměrná rychlost nakládky přípojných vozidel na plavidla v přístavu Toulon-Brégaillon pohybovala mezi 15 a 20 přípojnými vozidly za hodinu, což je výrazně méně než v Marseille (35 přípojných vozidel), a že se dostupná denní kapacita odhaduje na 120 přípojných vozidel. Pro srovnání, medián počtu přípojných vozidel naložených v přístavu Marseille a směřujících do korsických přístavů v roce 2021 činil 237, tedy dvojnásobek.

- (212) Pokud jde o přístavní orgány, obchodní a průmyslová komora Nice Côte d'Azur uvedla, že spádová oblast přístavu je pouze místní a že „přístav Nice se svou infrastrukturou ve městě a slabou průmyslovou a obchodní strukturou je v nevýhodě a nikdy nebude schopen uspokojit poptávku po nákladní dopravě na Korsiku, protože Toulon a Marseille jsou potřebám přizpůsobeny lépe“. Zpráva společnosti Gecodia dále upozorňuje na prohlášení přístavu Toulon učiněné během konzultace s přístavy, podle něhož může přístav Toulon zaujímat pouze doplňkové postavení k přístavu Marseille, a to vzhledem k omezené spádové oblasti ve vnitrozemí kolem Toulonu a omezené kapacitě jeho námořních terminálů.
- (213) Za třetí, zpráva společnosti Gecodia uvádí, že se velcí distributoři při zajišťování dodávek do obchodů opírají především o regionální nebo celostátní sklady. V případě Korsiky je více než 90 % dodávek do korsických obchodních domů zasíláno prostřednictvím těchto logistických základů, takže většina zboží dováženého na Korsiku pochází z logistických center v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur⁽¹²¹⁾. Zpráva společnosti Gecodia vysvětluje, že se sklady a logistické platformy soustředí především na severozápadě a v okolí Marseille, jakož i v úvalu řeky Rhôny. V této souvislosti francouzské orgány odkazují na společnou studii, kterou v říjnu 2021 vypracovaly agentura pro územní plánování metropolitní oblasti Marseille a agentura pro územní plánování regionu Aix-Durance a která stanovila zeměpisnou polohu těchto skladů a platform⁽¹²²⁾. Tato studie ukazuje velmi vysokou koncentraci logistických toků směrem k Marseille. Zpráva společnosti Gecodia se proto domnívá, že výběr přístavu Marseille je do značné míry odůvodněn blízkostí přístavu k místům nakládky a přítomností vhodné infrastruktury.
- (214) Podle zprávy společnosti Gecodia má blízkost většiny logistických základů a skladů k přístavu Marseille dva důsledky. Za prvé, na základě simulátoru nákladů zveřejněného vnitrostátním silničním výborem by využití přístavu Toulon-Brégaillon pro všechny dopravce se sídlem v okolí Marseille nebo v úvalu řeky Rhôny znamenalo průměrné dodatečné náklady ve výši 11 EUR na běžný metr za jízdu návěsu ve srovnání s přístavem Marseille⁽¹²³⁾. Za druhé, kromě těchto dodatečných nákladů na silniční dopravu by se zvýšily produkční náklady dopravců. Vzhledem k větší vzdálenosti, kterou by bylo třeba překonat, by totiž dopravci byli nuceni snížit počet zpátečních cest na jeden tahač, které mohou vykonat za jeden den mezi svou logistickou základnou a přístavem odplutí/příplutí, na polovinu, což by znamenalo, že by museli pořídit další tahače, aby udrželi stejný objem činnosti.
- (215) Zpráva společnosti Gecodia dochází k závěru, že z hlediska uživatelů námořní přepravy netaženého nákladu není přístav Marseille zaměnitelný s přístavy Toulon nebo Nice, pokud jde o námořní spojení s Korsikou.

3.4.3.1.1.3.3 Specifická poptávka po námořní přepravě taženého nákladu v přístavu Marseille

- (216) Zpráva společnosti Gecodia se domnívá, že z hlediska uživatelů námořní přepravy taženého nákladu je přístav Marseille zaměnitelný pouze s terminálem Toulon-Port de Commerce (vylučuje se zaměnitelnost s Nice a ostatními terminály v Toulonu), a to pouze částečně, neboť někteří uživatelé námořní přepravy taženého nákladu tento terminál za alternativu k přístavu Marseille nepovažují.

⁽¹²¹⁾Podle zprávy společnosti Gecodia tuto skutečnost potvrzuje i stanovisko francouzského orgánu pro hospodářskou soutěž (stanovisko č. 20-A-11, body 337–345), v němž se uvádí, že „přístav Marseille se nachází v blízkosti hlavních logistických center v jižní Francii, což jej činí atraktivnějším pro námořní nákladní dopravu na Korsiku, zejména ve srovnání s Toulonem, který je od uvedených center vzdálenější“.

⁽¹²²⁾Studie o spojení mezi metropolitní oblastí Aix–Marseille–Provence a sousedními oblastmi, říjen 2021, s. 32–35, k dispozici mj. na adrese: <https://www.agam.org/rerelations-de-voisinage-metropole/> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽¹²³⁾Pro připomenutí, Toulon je od Marseille vzdálen přibližně 70 km.

- (217) *Za první*, zpráva společnosti Gecodia uvádí, že tažený náklad nevyžaduje žádnou zvláštní přístavní infrastrukturu, protože návěs je naložen řidičem přímo na plavidlo jako jediné vozidlo. Každý ze tří přístavů na pevnině tak může přijímat tažený náklad bez zvláštních omezení⁽¹²⁴⁾. Zpráva společnosti Gecodia však uvádí, že přístav Toulon během konzultace s přístavy uvedl, že by bylo obtížné přijímat více přepravy taženého nákladu během celého roku, protože kapacita přístavu je již z 80 % naplněna stávající přepravou ze strany společnosti Corsica Ferries, zatímco přístav Nice uvedl, že chce upřednostňovat osobní dopravu.
- (218) *Za druhé*, zpráva společnosti Gecodia uvádí, že žádný z respondentů v rámci konzultace s uživateli nevěděl, že by zvýšení cen v Marseille o 5–10 % vedlo k přesměrování jejich taženého nákladu do Toulonu (tím méně do Nice). Z dané konzultace tedy vyplývá, že dopravci při plánování svých cest neuvažují o alternativní trase. Výběr přístavu Marseille je do značné míry odůvodněn jeho blízkostí k místům nakládky dopravců a dostupnou přístavní infrastrukturou.
- (219) *Za třetí*, stejně jako v případě přepravy netaženého nákladu zpráva společnosti Gecodia vysvětluje, že vzhledem k blízkosti logistických základů většiny dopravců k přístavu Marseille (213. bod odůvodnění) by přesun některých uživatelů, jejichž logistické základny se nacházejí v blízkosti Marseille, do přístavu Toulon vedl k prodloužení vzdáleností a dodatečným nákladům na přepravu (4,5 EUR/bm). Tyto dodatečné náklady by mohly zvýšit produkční náklady dopravce až o 17 %⁽¹²⁵⁾. Zpráva společnosti Gecodia uvádí, že tato zjištění jsou v souladu s prohlášeními přístavů Nice a Toulon během konzultace s přístavy, podle nichž uvedené dva přístavy lákají pouze místní dopravu omezenou na bezprostředně navazující vnitrozemí. Francouzské orgány rovněž připomínají, že sazby v námořní dopravě, které platí dopravci, jsou v plné výši přenášeny na jejich zákazníky, a že tedy rozdíl v sazbách u jednoho přístavu pevnině oproti druhému nemá žádný vliv na produkční náklady dopravců.
- (220) *A konečně* zpráva společnosti Gecodia předkládá kvantitativní analýzu, která ukazuje, že zvýšení měsíční sazby za běžný metr taženého nákladu v Marseille nevedlo k přesunu tažené nákladní dopravy do přístavů v Toulonu. Zpráva společnosti Gecodia konkrétně zkoumala dvě nedávné situace přetrvávajících cenových šoků na trasách do Marseille⁽¹²⁶⁾, zatímco měsíční sazba za běžný metr zůstala v Toulonu v podstatě stabilní⁽¹²⁷⁾. Zpráva společnosti Gecodia vysvětluje, že v období od července 2018 do května 2019 nevedl šok v podobě růstu cen k reakci dopravců, neboť podíl přístavu Toulon na trhu zůstal v daném období stabilní.
- (221) Zpráva společnosti Gecodia tedy dochází k závěru, že přístavy Toulon a Marseille jsou pouze částečně zaměnitelné, pokud jde o námořní přepravu taženého nákladu mezi Korsikou a pevninskou Francií.

⁽¹²⁴⁾ Existuje však výjimka pro přepravu nebezpečných látek třídy 1 (výbušniny) a nebezpečných látek třídy 2 (stlačené, zkapalněné nebo rozpuštěné plyny), které jsou v terminálu Toulon-Port de Commerce a v přístavu Nice zakázány.

⁽¹²⁵⁾ Referenční hodnota produkčních nákladů pro silniční dopravu (regionální doprava, vnitrostátní údaje z prosince 2021 na základě cesty dlouhé 360 km, což je průměrná denní vzdálenost ujetá v regionální dopravě, přičemž se zohlední cesty do místa nakládky a cesty zpět na základnu dopravce). Tyto dodatečné náklady zohledňují náklady na kilometr s mýtným, hodinovou sazbou a denní sazbou (náklady na vlastnictví vozidla, daň/den, pojištění/den atd.). Francouzské orgány zdůrazňují, že průměrné dodatečné logistické náklady jsou nepřímo úměrné celkové délce cesty. Čím blíže je výchozí bod k Marseille, tím vyšší jsou celkové dodatečné logistické náklady.

⁽¹²⁶⁾ Tyto dvě situace odpovídají následujícím obdobím:

— mezi říjnem 2017 a říjnem 2018, což představuje průměrný meziroční nárůst měsíční sazby za běžný metr taženého nákladu o 6 %,

— mezi říjnem 2019 a říjnem 2020 průměrné roční snížení měsíční sazby za běžný metr taženého nákladu o 16 %.

⁽¹²⁷⁾ Na základě informací o sazbách účtovaných společností Corsica Ferries shromážděných pro zprávu společnosti Gecodia z internetových stránek společnosti Corsica Ferries v roce 2020.

3.4.3.1.2 Identifikace kvantitativní poptávky po námořní nákladní dopravě

3.4.3.1.2.1 Kvantitativní poptávka po námořní přepravě netaženého nákladu

(222) Zpráva společnosti Gecodia odhadovala budoucí roční poptávku po námořní přepravě taženého a netaženého nákladu v období 2023–2030 pro každou z tras mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy.

(223) Historická poptávka po přepravě netaženého nákladu byla stanovena na základě údajů získaných od rejdařských společností. Pro posouzení předpokládané poptávky v letech 2023–2030 byl na přepravu v roce 2019 použit roční nárůst zaznamenaný v letech 2010–2019 (2,3 % ročně). Předpokládaná poptávka byla stanovena takto:

Tabulka 17

Poptávka po přepravě netaženého nákladu podle námořní trasy (v běžných metrech) z Marseille zjištěná pro období 2018–2020 a odhadovaná pro období 2023–2030

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023 (zpráva společnosti Gecodia, tabulka 56)

3.4.3.1.2.2 Kvantitativní poptávka po námořní přepravě taženého nákladu

(224) Kvantitativní poptávka po námořní přepravě taženého nákladu byla odhadnuta na základě stejných parametrů jako kvantitativní poptávka po námořní přepravě netaženého nákladu (222. a 223. bod odůvodnění).

(225) Jak je vysvětleno v oddíle 3.4.2.1.1.3.3, zpráva společnosti Gecodia dospěla k závěru, že přístav Marseille a přístav Nice nejsou z hlediska námořní přepravy taženého nákladu zaměnitelné a že přístavy Marseille a Toulon jsou v daném ohledu zaměnitelné pouze částečně.

(226) Francouzské orgány se na základě zprávy společnosti Gecodia domnívaly, že podíl poptávky uživatelů přepravy taženého nákladu, kteří považují přístav Marseille za nezaměnitelný s přístavem Toulon, představuje 80 % historické poptávky po přepravě taženého nákladu mezi Marseille a Korsikou v roce 2019, zatímco zbývajících 20 % považuje Toulon za alternativu k přístavu Marseille.

(227) Francouzské orgány vysvětlily, že tento odhad 80 % vychází z prohlášení odborových svazů korsických dopravců a společnosti Corsica Linea, která byla učiněna v rámci tržní konzultace z roku 2020. Konkrétně odborový svaz (na nějž připadá [20–50] % objemu taženého nákladu v běžných metrech přepravovaného mezi Korsikou a pevninou) uvedl, že 84 % taženého nákladu pochází z departementu Bouches-du-Rhône (jehož hlavním domovským přístavem je Marseille) nebo je do něj určeno, společnost Corsica Linea uvedla hodnotu 85 %.

(228) Po stanovení odhadované specifické poptávky po přepravě taženého nákladu v přístavu Marseille francouzské orgány kvantifikovaly tuto poptávku pro nadcházející roky. Kvantitativní poptávku po přepravě netaženého nákladu od skupiny uživatelů, kteří neuvažují o žádné alternativě k přístavu Marseille (tj. 80 % odhadované poptávky pro období 2023–2030 mezi Marseille a Korsikou), uvádí Table 18.

Tabulka 18

Poptávka po přepravě taženého nákladu podle námořní trasy (v běžných metrech) z Marseille zjištěná pro období 2018–2020 a odhadovaná pro období 2023–2030

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023 (zpráva společnosti Gecodia, tabulka 57 pro období 2018–2020 a tabulka 60 pro období 2023, 2025 a 2030)

- (229) Vzhledem k tomu, že přeprava taženého nákladu vyžaduje také přepravu řidičů (kteří představují kategorii cestujících), francouzské orgány navíc identifikovaly také poptávku po přepravě řidičů. Francouzské orgány se domnívaly, že je poptávka ze strany řidičů úměrná objemu přepravovaného taženého nákladu a že je tento podíl v průběhu času konstantní.
- (230) S cílem odhadnout pro každou námořní trasu poměr počtu řidičů k počtu běžných metrů taženého nákladu vycházely francouzské orgány z průměrné hodnoty zjištěné pro období 2018–2021. Tento poměr byl použit na odhadovanou poptávku po přepravě taženého nákladu pro rok 2030. Podle francouzských orgánů je tedy poptávka po přepravě řidičů následující:

Tabulka 19

Námořní přeprava řidičů (počet řidičů) z Marseille zjištěná pro období 2018–2021 a odhadovaná pro období 2023–2030

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 27. července 2023

3.4.3.2 Určení tržní kapacity pro uspokojení poptávky uživatelů

- (231) Po odhadu kvalitativní a kvantitativní poptávky ze strany různých kategorií uživatelů námořní nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií se francouzské orgány pokusily určit, do jaké míry může tržní nabídka tuto poptávku uspokojit.

3.4.3.2.1 Výsledky konzultace s provozovateli

3.4.3.2.1.1 Položené otázky

- (232) Provozovatelé námořní dopravy museli odpovědět na stejné otázky uvedené v 163. až 165. bodě odůvodnění, pokud jde o služby nákladní dopravy, které by poskytovali v případě neexistence zakázky na veřejné služby. Provozovatelé námořní dopravy byli zejména požádáni o vyplnění souboru v programu Excel, v němž měli uvést oddělené informace o objemech taženého a netaženého nákladu, který by přepravovali.

3.4.3.2.1.2 Shrnutí obdržených odpovědí

- (233) Na konzultaci s provozovateli odpověděli tři provozovatelé: Společnosti Corsica Linea, La Méditerranéenne a Corsica Ferries.
- (234) Společnosti Corsica Linea a La Méditerranéenne prohlásily, že by v případě neexistence zakázky na veřejné služby nenabízely žádné komerční služby mezi Korsikou a pevninskou Francií.
- (235) Společnost Corsica Ferries předložila obchodní nabídku, kterou by zavedla v případě neexistence zakázky na veřejné služby v nákladní dopravě. Na podporu svých odpovědí na dotazník předložila společnost Corsica Ferries několik souborů v programu Excel, v nichž mimo jiné podrobně popsala kapacitu svých plavidel a komerční nabídku, kterou by naplňovala.
- (236) V odpovědi na otázku 2 konzultace s provozovateli, v níž byli provozovatelé požádáni o vyjádření názoru na vhodnost rozlišování mezi taženým a netaženým nákladem, společnost Corsica Ferries poukázala na umělou a neúčinnou povahu systematického rozlišování taženého a netaženého nákladu ze strany OTC, které záviselo spíše na velikosti, organizaci a volbě jednotlivých dopravců než na službách poskytovaných rejdařskými společnostmi. Společnost Corsica Ferries rovněž zdůraznila, že podle francouzských orgánů znamená tažený náklad, že na palubě plavidla musí být řidič, přičemž se však v rámci taženého nákladu rozlišuje mezi doprovázeným taženým nákladem (s řidičem) a nedoprovázeným taženým nákladem (bez řidiče).
- (237) Společnost Corsica Ferries ve své odpovědi uvedla, že by služba, kterou by nabízela v případě neexistence zakázky na veřejné služby, nerozlišovala mezi nabízenými přepravními kapacitami podle typu zamýšlené přepravy nákladu. Datový soubor v programu Excel, který předložila, tedy uváděl kumulativní kapacitu přepravy nákladu za společnost, tj. zahrnoval jak netažený, tak tažený náklad, aniž by mezi nimi rozlišoval.
- (238) Společnost Corsica Ferries rovněž vyjádřila stejné kritické připomínky, jako uvádí 169. bod odůvodnění.
- (239) V odpovědi na otázku 4 společnost Corsica Ferries uvedla, že by v případě neexistence zakázky na veřejné služby ode dne 1. ledna 2023 provozovala služby nákladní dopravy mezi všemi přístavy na pevnině (Marseille, Ajaccio, Toulon) a všemi korsickými přístavy s výjimkou přístavu Propriano. Konkrétně by nabízela denní a noční komerční služby (nákladní a osobní dopravy), které by zahrnovaly:
- každodenní zpáteční cestu mezi pevninskou Francií (nejméně pětkrát týdně z Toulonu a dvakrát týdně z Marseille) a přístavy Ajaccio i Bastia,
 - dvě zpáteční cesty měsíčně z Marseille a nejméně tři zpáteční cesty týdně z Toulonu do přístavů Porto-Vecchio i L'Île-Rousse,
 - žádné komerční spojení do Propriano, protože podle společnosti Corsica Ferries byl tento přístav zaměnitelný s přístavem Ajaccio, který společnost navrhla obsluhovat alespoň jednou denně z Marseille a Toulonu,
 - dodatečné služby námořní dopravy mezi přístavem Nice a Korsikou od července do září.
- (240) Společnost Corsica Ferries informovala francouzské orgány, že disponuje loďstvem o počtu třinácti plavidel, která nejsou přidělena na konkrétní trasu. Společnost rovněž uvedla, že 15 % plaveb na všech trasách bude probíhat během dne (odplutí mezi 6:00 a 16:00 hodin a příplutí mezi 14:00 a 24:00 hodin v obou směrech).

- (241) Pokud jde o kapacitu plavidel společnosti Corsica Ferries pro přepravu nákladu, poskytla francouzským orgánům informace, které uvádí Table 20.

Tabulka 20

Námořní nákladní doprava provozovaná společností Corsica Ferries podle námořních tras (v běžných metrech) z Marseille a Toulonu zjištěná pro období 2016–2019 a odhadovaná pro období 2023–2028 v případě neexistence zakázek na veřejné služby

<i>Marseille</i>	Roční průměr (2016–2019, v běžných metrech)	Roční průměr (2023–2028, v běžných metrech)	Nárůst (%)
Ajaccio	—	232 566	Nepoužije se
Bastia	—	270 297	Nepoužije se
Porto-Vecchio	—	47 371	Nepoužije se
Propriano	—	—	Nepoužije se
L'Île-Rousse	—	51 123	Nepoužije se
Celkem Marseille	—	601 357	Nepoužije se
<i>Toulon</i>	Roční průměr (2016–2019, v běžných metrech)	Roční průměr (2023–2028, v běžných metrech)	%
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805%
Propriano	—	—	Nepoužije se
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665%
Celkem Toulon	397 112	2 675 288	574 %
Celkem Marseille a Toulon	397 112	3 276 644	825 %

Zdroj: odpověď společnosti Corsica Ferries na tržní test služeb námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií (dne 22. února 2022)

- (242) Společnost Corsica Ferries rovněž uvedla, že by navrhovaná nabídka byla platná pouze v případě neexistence zakázky na veřejné služby mezi Korsikou a pevninou.

3.4.3.2.2 Analýza selhání trhu

- (243) Po analýze (retrospektivní a prospektivní) kapacity využívané společností Corsica Ferries dospěla závěrečná zpráva k závěru, že by v případě neexistence zakázek na veřejné služby tržní nabídka neuspokojila celou poptávku uživatelů po přepravě netaženého a taženého nákladu.
- (244) Pokud jde o přepravu netaženého nákladu, zpráva společnosti Gecodia se domnívá, že nabídka společnosti Corsica Ferries neodpovídá některým závěrům uvedeným ve zprávě, neboť společnost Corsica Ferries navrhla přepravovat netažený náklad na plavidlech typu ro-ro pro přepravu cestujících z přístavu Toulon pětkrát týdně na trasách Marseille–Ajaccio a Marseille–Bastia a třikrát týdně v případě vedlejších korsických přístavů. Avšak pouze i) Toulon–Brégaillon (a nikoliv Toulon–Port de Commerce) má potřebnou infrastrukturu pro odbavení netaženého nákladu a ii) Toulon–Brégaillon může přijímat pouze plavidla typu ro-ro, a to nanejvýš pro jednu trasu (210. bod odůvodnění).

- (245) Zpráva společnosti Gecodia dále konstatovala, že nabídka společnosti Corsica Ferries neodpovídá poptávce uživatelů po námořní přepravě netaženého nákladu, protože četnost týdenních spojení nabízených mezi Marseille a Korsikou je nedostatečná. Podle zprávy společnosti Gecodia se společnost Corsica Ferries zpočátku sama omezila na nabídku dvou zpátečních cest týdně mezi přístavem Marseille a přístavy Ajaccio a Bastia, ačkoli uživatelé požadovali pro přepravu netaženého nákladu zpáteční cesty téměř denně. Zpráva společnosti Gecodia dále uvedla, že je navrhovaná četnost mezi přístavem Marseille a přístavy L'Île-Rousse a Porto-Vecchio omezena na tři zpáteční cesty měsíčně, ačkoli uživatelé potřebovali námořní dopravu každý týden. A konečně zpráva společnosti Gecodia zjistila, že společnost Corsica Ferries nenavrhl žádnou komerční službu mezi přístavem Marseille a přístavem Propriano, přestože uživatelé potřebovali námořní dopravu každý týden.
- (246) Pokud jde o přepravu taženého nákladu, zpráva společnosti Gecodia ze stejných důvodů, jako jsou uvedeny v 244. a 245. bodě odůvodnění, dospěla k závěru, že společnost Corsica Ferries navrhla četnost spojení mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy, která je nedostatečná k uspokojení poptávky po přepravě taženého nákladu a neuvažuje o žádné alternativě k přístavu Marseille (tj. 80 % celkové přepravy taženého nákladu mezi Marseille a Korsikou). Francouzské orgány rovněž zdůraznily, že vzhledem k prohlášením obchodní a průmyslové komory Var o úrovni přetížení její infrastruktury a obtížnosti navýšení stávající přepravy taženého nákladu v terminálu Toulon-Port de Commerce se nabídka společnosti Corsica Ferries, která rovněž předpokládala zvýšení kapacity z Toulonu, jeví jako nereálná.

3.4.3.3 Závěr o existenci potřeby veřejné služby v námořní nákladní dopravě

- (247) Na základě výše uvedených skutečností dospěly francouzské orgány k závěru, že existuje potřeba veřejné služby v námořní přepravě taženého a netaženého nákladu odpovídající odhadované poptávce v letech 2023–2030 mezi Marseille a každým z pěti korsických přístavů, jak uvádí Table 21.

Tabulka 21

Potřeba veřejné služby v námořní nákladní dopravě (v běžných metrech) z Marseille odhadovaná na období 2023–2030

	Netažený náklad (v běžných metrech ročně)		Tažená nákladní doprava – oblast Marseille (zaměnitelnost není možná) (v běžných metrech ročně)		Náklad celkem (v běžných metrech ročně)	
	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
Celkem	1 627 197	1 907 961	322 587	378 247	1 949 784	2 286 208

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 5. dubna 2023

3.5 Nezbytnost a přiměřenost zakázek na veřejné služby

- (248) Poté, co francouzské orgány zjistily existenci několika potřeb veřejné služby v oblasti námořní nákladní a osobní dopravy, snažily se určit nezbytný právní nástroj a vhodné závazky veřejné služby k uspokojení uvedených potřeb, jimiž by byly co nejméně dotčeny základní svobody a řádné fungování vnitřního trhu (92. bod odůvodnění).

3.5.1 *Nezbytnost a přiměřenost zakázky na veřejné služby*

- (249) Francouzské orgány nejprve prozkoumaly možnost posílit režim ZVS z roku 2019 (62. bod odůvodnění) pro trasy nebo uživatele, u nichž byla identifikována potřeba veřejné služby v námořní dopravě. Domnívaly se však, že takový přístup má několik omezení.
- (250) *Za prvé*, francouzské orgány se domnívaly, že režim ZVS z roku 2019 nedokáže nahradit nedostatečnou soukromou nabídku, aby byla uspokojena identifikovaná poptávka. Domnívaly se, že při neexistenci zakázky na veřejné služby je nabídka společnosti Corsica Ferries v rámci režimu ZVS z roku 2019 z přístavu Marseille již nedostatečná k uspokojení všech potřeb, které Francie identifikovala (oddíly 3.4.2.3 a 3.4.3.3), a že posílení režimu ZVS z roku 2019 by proto nemělo žádný účinek.
- (251) *Za druhé*, francouzské orgány zjistily, že časy odplutí a příplutí plavidel mezi pevninskou Francií a Korsikou jsou důležitými charakteristikami poptávky po námořní nákladní a osobní dopravě (112., 190., 191. a 208. bod odůvodnění). Podle Francie nařízení o kabotáži neumožňovalo členským státům stanovit časy příplutí a odplutí plavidel v režimu ZVS. Podle čl. 4 odst. 2 nařízení se členské státy při ukládání závazků veřejných služeb omezují na požadavky týkající se obsluhovaných přístavů, pravidelnosti, plynulosti, četnosti a výkonnosti při poskytování služeb, uplatňovaných přepravních sazeb a obsluhy lodi posádkou.
- (252) *A konečně* se francouzské orgány domnívaly, že pokud by takový režim měl být doprovázen vyrovnávací platbou, neumožnil by korsické samosprávě kontrolovat náklady spojené s veřejnou službou, protože by nebyla schopna odhadnout uvedené náklady (které jsou vyrovnávány po poskytnutí služby) vzhledem k nejistému počtu plaveb, které by se uskutečnily.
- (253) Ze všech těchto důvodů se francouzské orgány domnívaly, že se uzavření zakázek na veřejné služby zdá nezbytné pro stanovení vhodných požadavků na veřejné služby v námořní dopravě s cílem uspokojit potřeby veřejné služby identifikované pro každou námořní trasu mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy.

3.5.2 *Nezbytnost a přiměřenost závazků veřejné služby uložených v rámci zakázek na veřejné služby*

- (254) Francouzské orgány se domnívaly, že identifikované potřeby veřejné služby vyžadují uzavření zakázek na veřejné služby, které stanoví následující závazky veřejné služby.
- (255) *Za prvé*, francouzské orgány se rozhodly udělit zakázku na veřejné služby na každou námořní trasu, na niž se vztahuje identifikovaná potřeba veřejné služby. Každá zakázka na veřejné služby musela obsahovat závazek provozovat služby námořní přepravy taženého a netaženého nákladu, jakož i přepravy cestujících (řidiči a cestující ze zdravotních důvodů) mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů bez zastávek. Zakázka na veřejné služby na trase Marseille – L'Île-Rousse musela navíc obsahovat závazek přepravy nebezpečného zboží (L'Île-Rousse je jediným korsickým přístavem, který je oprávněn takové zboží přijímat), zatímco na trase Marseille–Propriano musel být zahrnut závazek přepravy cestujících z řad rezidentů a nerezidentů, jakož i cestujících ze zdravotních důvodů a řidičů. Francouzské orgány vysvětlily, že tyto závazky vyplývají výhradně ze selhání trhu identifikovaných během konzultace s provozovateli.
- (256) *Za druhé*, francouzské orgány považovaly za nezbytné uložit v každé zakázce na veřejné služby zvláštní jízdní řády s večerními odplutími do/z korsických přístavů a ranními příplutími na Korsiku nebo do Marseille. Uvedené jízdní řády by byly plně v souladu s poptávkou uživatelů zjištěnou v rámci konzultací s uživateli (osobní/nákladní doprava) a se závěry zprávy společnosti Gecodia o organizaci logistického řetězce mezi Korsikou a pevninskou Francií (208. bod odůvodnění). Tyto povinnosti uvádí pro každou trasu Table 22.

Tabulka 22

Závazky týkající se jízdních řádů pro nákladní a osobní dopravu v zakázkách na veřejné služby v obou směrech (Marseille–Korsika a Korsika–Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Čas odplutí	Mezi 18:30 a 20:00 hodin				
Čas příplutí (následující den)	Mezi 6:00 a 8:00 hodin	Mezi 6:00 a 8:00 hodin	Mezi 7:00 a 8:00 hodin	Mezi 7:00 a 8:00 hodin	Mezi 6:00 a 8:00 hodin

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června 2023

- (257) Za třetí, francouzské orgány považovaly za nezbytné stanovit závazek týkající se četnosti, jehož cílem je zajistit pravidelnost služeb v souladu s identifikovanými potřebami (112. a 208. bod odůvodnění) a dostatečnou flexibilitu poskytování veřejné služby s ohledem na značné výkyvy poptávky. Francouzské orgány se domnívaly, že by zakázky na veřejné služby měly pro každou dotčenou námořní trasu obsahovat tři závazky týkající se četnosti:
- závazek zajistit minimální počet týdenních zpátečních cest,
 - závazek zajistit minimální počet ročních zpátečních cest,
 - závazek zajistit v určitých případech a na určitých námořních trasách dodatečné zpáteční cesty v rámci limitu stanoveného zakázkami na veřejné služby.
- (258) Tyto závazky týkající se četnosti pro každou zakázku na veřejné služby uvádí Table 23. Tyto četnosti jsou vyšší zejména u námořních tras obsluhujících přístavy Bastia a Ajaccio, neboť se v těchto dvou přístavech soustředí významný podíl osobní a nákladní dopravy na Korsiku (54., 55. a 59. bod odůvodnění).

Tabulka 23

Závazky týkající se četnosti pro nákladní a osobní dopravu v rámci zakázek na veřejné služby

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimální počet týdenních zpátečních cest mimo sezónu ⁽¹⁾ (základní provoz)	6	6	2–3	2–3	3
Minimální počet týdenních zpátečních cest v sezóně ⁽²⁾ (základní provoz)	7	7	3	3	3
Minimální počet ročních zpátečních cest (základní provoz)	365	365	156	156	156
Počet dodatečných ročních zpátečních cest	10	30	—	—	10

⁽¹⁾ Definováno jako období od listopadu do března.

⁽²⁾ Definováno jako období od dubna do října.

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června 2023

- (259) Fungování těchto závazků týkajících se četnosti lze ilustrovat na následujícím příkladu. Jak uvádí Table 23, koncesionář je povinen provozovat šest týdenních zpátečních cest na trase Marseille–Ajaccio mimo sezónu a sedm v sezóně. Minimální četnost týdenních zpátečních cest, kterou je třeba dodržet, tak zahrnuje 130 zpátečních cest mimo sezónu a 214 zpátečních cest v sezóně, což je celkem 344 zpátečních cest. Provozovatel je povinen uskutečnit 365 zpátečních cest ročně: rozdíl mezi požadovanými 365 zpátečními cestami za rok a požadovanými 344 zpátečními cestami na týdenním základě je počet zpátečních cest (19 zpátečních cest), které má provozovatel vykonat během roku (kromě minimálního požadovaného počtu týdenních zpátečních cest), ale které si může naplánovat na dny v roce, kdy si to přeje. Zvláštností těchto 19 zpátečních cest je však to, že je lze na žádost francouzských orgánů přeložit („**zpáteční cesty, které lze přeložit**“). K přeložení by mohlo dojít například v případě, že by orgány zjistily, že v daný den je poptávka velmi nízká a bylo by vhodné službu přesunout na jiný den. Tyto zpáteční cesty, které lze přeložit, se tedy vyznačují flexibilitou a poskytují francouzským orgánům pružný nástroj, který umožňuje přizpůsobit poskytování veřejné služby výkyvům v poptávce nebo nepředvídaným událostem.
- (260) Jinými slovy, francouzské orgány stanovily minimální počet ročních zpátečních cest, které je třeba uskutečnit, aby byla uspokojena kvantitativní a kvalitativní potřeba veřejné služby (osobní i nákladní dopravy), včetně povinnosti provozovatele i) uskutečnit pevné a minimální týdenní zpáteční cesty, aby byla zajištěna pravidelnost služeb námořní dopravy, a ii) zpáteční cesty, které lze přeložit, aby byla zajištěna flexibilita služeb pro uspokojení potřeby veřejné služby.
- (261) Kromě toho francouzské orgány považovaly za nezbytné zavést pro některé námořní trasy závazky dodatečných zpátečních cest, aby byl systém úplný. Tyto zpáteční cesty odpovídají počtu zpátečních cest, které by mohly být uskutečněny nad rámec minimálního počtu zpátečních cest za rok. Účelem dodatečných zpátečních cest je reagovat na mimořádnou dopravní špičku. Tyto cesty by byly organizovány výhradně na žádost francouzských orgánů, pokud by zjistily, že poptávka po nákladní dopravě v daný den (a pouze po nákladní dopravě – dodatečné zpáteční cesty se netýkají cestujících) přesahuje maximální přepravní kapacitu plavidel, která jsou v daný den k dispozici. Účelem dodatečných zpátečních cest je tedy zabránit tomu, aby zboží zůstávalo na hraně nábřeží, což by vedlo ke zpoždění při dodávkách na Korsiku. Jak uvádí Table 23, francouzské orgány naplánovaly dodatečné zpáteční cesty na třech trasách (Ajaccio, Bastia a L'Île-Rousse), kde je pravděpodobnost organizace takových zpátečních cest nejvyšší.
- (262) A konečně francouzské orgány považovaly za nezbytné stanovit minimální přepravní kapacitu plavidel na jednu plavbu. Tyto závazky odpovídají minimální kapacitě na plavbu, kterou musí provozovatel přepravit, aby uspokojil denní kvantitativní potřebu veřejné služby odhadovanou francouzskými orgány pro přepravu cestujících (rezidentů a nerezidentů na námořní trase Marseille–Propriano a cestujících ze zdravotních důvodů na všech trasách) a nákladu (taženého i netaženého, včetně řidičů).
- (263) S cílem získat minimální kapacitu pro přepravu cestujících na plavbu vycházely francouzské orgány z předpokládané roční poptávky očekávané v roce 2030 pro každou kategorii cestujících a trasu (Table 14 a Table 19), přičemž zohlednily počet plaveb vyžadovaných za rok (Table 23). Kromě toho francouzské orgány uvažovaly, že se pro přepravu cestujících ze zdravotních důvodů a řidičů cesta uskutečňuje každý den kromě víkendů v případě hlavních přístavů Ajaccio a Bastia a tři dny v týdnu v případě ostatních korsických přístavů. Konečný výsledek (počet cestujících na jednu plavbu) uvádí Table 24.

Tabulka 24

Závazky týkající se minimální kapacity pro osobní dopravu v zakázkách na veřejné služby

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Celkem
Cestující ze zdravotních důvodů na plavbu (základní provoz)	4	5	1	1	2	13
Řidiči na plavbu (základní provoz)	14	19	10	4	7	54
Cestující (s vyloučením cestujících ze zdravotních důvodů a řidičů) na plavbu (základní provoz)	—	—	—	186	—	186

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června a 28. července 2023

- (264) A konečně, s cílem zjistit poptávku ze strany ze zdravotních důvodů na plavbu (včetně doprovázejících osob) uvažovaly francouzské orgány, že se cesta uskutečňuje každý den kromě víkendů v případě hlavních přístavů Ajaccio a Bastia a tři dny v týdnu v případě ostatních korsických přístavů. Zvolená úroveň je upravena zaokrouhlením. Konečný výsledek (počet cestujících ze zdravotních důvodů na plavbu a námořní trasu) uvádí Table 25.

Tabulka 25

Odhadovaná poptávka cestujících ze zdravotních důvodů a doprovázejících osob cestujících lodí mezi Korsikou a Marseille (cestující na plavbu)

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

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 27. července 2023

- (265) Pokud jde o minimální kapacitu přepravy *nákladu* na plavbu, francouzské orgány uvedly, že ji stanovily takto.
- (266) Pro výpočet potřebných kapacit nákladní dopravy za týden vzaly francouzské orgány za referenční hodnotu odhadovanou týdenní potřebu veřejné služby v nákladní dopravě v červenci 2030 (což představuje maximální hodnotu potřeby veřejné služby identifikovanou v období, na něž se vztahují daná opatření). U tras do Ajaccio a Bastie francouzské orgány předpokládaly, že se 90 % nákladní dopravy uskuteční v pracovních dnech během týdne, zatímco u tras do ostatních tří korsických přístavů se toto číslo zvýšilo na 100 %. Kombinací požadovaného týdenního objemu nákladní dopravy a počtu uložených minimálních týdenních zpátečních cest (tj. šest zpátečních cest týdně v zimním období na trasách Marseille–Ajaccio a Marseille–Bastia a tři týdenní zpáteční cesty do ostatních přístavů) získaly francouzské orgány požadovanou minimální kapacitu na plavbu pro přepravu nákladu, jak uvádí Table 26.

Tabulka 26

Závazky týkající se minimální kapacity pro nákladní dopravu v zakázkách na veřejné služby

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimální objem nákladní dopravy (v běžných metrech) na plavbu (základní provoz)	1 470	1 860	1 040	520	700

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června a 28. července 2023

3.6 Postup při udělování zakázek na veřejné služby

3.6.1 Usnesení č. 22/050 ze dne 28. dubna 2022

- (267) V návaznosti na identifikaci potřeby veřejné služby a vzhledem k nutnosti využít k jejímu řádnému naplnění zakázku na veřejné služby zahájila korsická samospráva dne 28. dubna 2022 nabídkové řízení na zakázky na veřejné služby.
- (268) V tomto případě se korsická samospráva usnesením korsického shromáždění č. 22/050 ze dne 28. dubna 2022 rozhodla využívat zakázky na veřejné služby „po jednotlivých trasách“ pro provozování služeb námořní přepravy nákladu (včetně nebezpečného zboží) a cestujících mezi přístavem Marseille a přístavy Ajaccio (část 1), Bastia (část 2), Porto-Vecchio (část 3), Propriano (část 4) a L'Île-Rousse (část 5) na období sedmi let (s možností prodloužení o maximálně dvanáct měsíců, tj. maximálně na období osmi let) v období ode dne 1. ledna 2023 do 31. prosince 2030.
- (269) Oblast působnosti zakázek na veřejné služby zahrnovala všechny závazky veřejné služby uvedené v oddíle 3.5.2 tohoto rozhodnutí.
- (270) Ustanovení čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek ⁽¹²⁸⁾ stanovilo, že „minimální charakteristiky každé zakázky jsou tyto: maximální sazby platné pro korsické rezidenty a přepravu zboží, přepravní kapacita plavidel, jízdní řády a četnost služeb, doba trvání zakázky, maximální výše finanční vyrovnávací platby vyplácené ze strany OTC“.
- (271) Ustanovení čl. 9 odst. 2 pravidel pro podávání nabídek stanovilo, že „každá nabídka bude posouzena na základě kritérií, která umožní určit nejlepší nabídku z hlediska celkového ekonomického přínosu pro [korsickou samosprávu]. Tato způsobilost bude u konsorcií posuzována pro celek.“

Kritéria	Analýza podle kritérií	Váha
Kritérium 1: Technická hodnota nabídky		60 %
Dílčí kritérium 1	Technická kvalita plavidel: vhodnost loďstva navrženého uchazečem s ohledem na: <ul style="list-style-type: none"> — prezentaci loďstva (počet, přidělení na trasu, certifikace a kontrola lodí, klasifikace, stát vlajky, soulad s různými předpisy a úmluvami). Případné smlouvy o pronájmu musí být oznámeny, — vhodnost pro námořní a plavební podmínky a vzhledem k omezením v přístavu (rok dodání, typ, počet můstků a motorů, jednotkový výkon, rychlost, rychlost v nouzovém provozu). 	20 %

⁽¹²⁸⁾ Pravidla pro podávání nabídek byla součástí dokumentace k veřejné výzvě k podávání nabídek zveřejněné dne 6. května 2022 (272. bod odůvodnění).

Kritéria	Analýza podle kritérií	Váha
Dílčí kritérium 2	Četnost a jízdní řády: vhodnost loďstva uchazeče pro četnost a jízdní řády s ohledem na specifikace uvedené v příloze 1: — minimální četnost (cestující, řidiči, náklad), — dodatečné zpáteční cesty, — časy odplutí a příplutí.	15 %
Dílčí kritérium 3	Přizpůsobení loďstva potřebám uživatelů (běžné metry nákladu, délka, výška, pevnost můstku, počet přípojek pro kontejnery s řízenou teplotou pro všechny trasy a počet kajut a sedadel), kajuty a výtahy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	15 %
Dílčí kritérium 4	Kvalita služeb pro profesionální a soukromé uživatele: — služby pro uživatele (stravování, hotelové služby, zařízení pro volný čas, podmínky pro osoby s omezenou schopností pohybu a obecněji pro osoby cestující ze zdravotních důvodů, informační služby pro uživatele atd.), — služby nákladní dopravy (zpracování a řízení, komunikace), — bezpečnost na palubě loďstva (bezpečnostní pokyny, mimořádné situace), — kontinuita veřejné služby (včetně sociální a solidární služby [⁽¹⁾]): plán informování v případě narušení provozu, řešení stížností, ujednání o náhradě škody atd.).	10 %
Kritérium 2: Výše finanční vyrovnávací platby a solidnost podnikatelského plánu		30 %
Dílčí kritérium 1: Celková výše finanční vyrovnávací platby	Toto dílčí kritérium se analyzuje z hlediska celkové výše finanční vyrovnávací platby, kterou uchazeč navrhuje za poskytování služby po dobu trvání zakázky. Tato vyrovnávací platba se dělí na složku provozních nákladů, složku investičních nákladů a složku nákladů na pohonné hmoty.	20 %
Dílčí kritérium 2: Solidnost předběžného podnikatelského plánu uchazeče	Soulad nákladů a příjmů uvedených v předběžném provozním účtu (příloha 9 návrhu zakázky) s provozními předpoklady, které uchazeč použil a které vysvětlil ve finančním výkazu.	10 %
Kritérium 3: Sociální odpovědnost podniků (CSR) Budou představeny činnosti a úroveň angažovanosti uchazeče, jakož i způsoby jejich sledování z hlediska společenské odpovědnosti podniků: etická, sociální a environmentální výkonnost.		10 %
<p>(¹) Sociální a solidární služba, která se týká trasy do Bastie, je definována v čl. 25 odst. 3 zakázky na veřejné služby na uvedené trase jako služba, která zaručuje „námořní přepravu až 1 300 běžných metrů zboží denně“ a na jednotlivou plavbu (připomínky francouzských orgánů ze dne 7. června 2022).</p>		

3.6.2 Udělovací řízení

- (272) Veřejná výzva k podávání nabídek byla zveřejněna dne 6. května 2022 ⁽¹²⁹⁾ s termínem pro příjem žádostí a nabídek do 25. července 2022.
- (273) Před uplynutím lhůty pro podání nabídek položila společnost Corsica Ferries korsické samosprávě vícero otázek s cílem získat vysvětlení k několika bodům pravidel pro podávání nabídek. Vzhledem k tomu, že korsická samospráva na její otázky neodpověděla nebo na ně odpověděla nedostatečně, podala společnost Corsica Ferries u správního soudu v Bastii návrh na předběžná opatření, kterým se domáhala zrušení udělovacího řízení na zakázku na veřejné služby z důvodu porušení povinností korsické samosprávy v oblasti zveřejňování a zadávání, které byly veřejnému zadavateli uloženy ⁽¹³⁰⁾.
- (274) Usnesením č. 2200797 ze dne 20. července 2022 soudce pro předběžná opatření u správního soudu v Bastii z větší části usoudil, že problémy, na něž společnost Corsica Ferries upozornila, nespádají do působnosti soudu. Ve zbývajících částech soudce námítky společnosti Corsica Ferries zamítl s odůvodněním, že podle jeho názoru mohli uchazeči podat nabídku, která splňovala všechny technické požadavky stanovené v zadávací dokumentaci. Společnost Corsica Ferries následně podala proti předmětnému rozhodnutí odvolání ke Státní radě. Rozsudkem ze dne 25. listopadu 2022 prohlásila Státní rada odvolání za nepřipustné (Société Corsica Ferries, č. 466415).
- (275) Společnost Corsica Ferries se nakonec rozhodla neúčastnit se nabídkového řízení na zakázku na veřejné služby, neboť zejména usoudila, že nemá plavidla, která by splňovala všechny technické požadavky stanovené korsickou samosprávou v zakázkách na veřejné služby.
- (276) Korsická samospráva obdržela tři žádosti:
- od konsorcia Corsica Linea – La Méridionale: pro část 1,
 - od společnosti Corsica Linea: pro části 2, 3, 4 a 5,
 - od společnosti La Méridionale: pro části 3 a 4.
- (277) Výbor pro pověření veřejnou službou otevřel nabídky dne 26. července 2022. Na základě stanoviska uvedeného výboru ze dne 2. srpna 2022 byli k podání nabídky připuštěni tři uchazeči. Dne 31. srpna 2022 po analýze jejich nabídek výbor doporučil zahájit s uvedenými uchazeči jednací řízení.
- (278) Podle Francie vedla korsická samospráva s uchazeči tato jednání:
- první kolo jednání proběhlo ve dnech 6. a 7. září 2022: poté byli uchazeči požádáni o celkové zlepšení finančních aspektů jejich nabídek,
 - druhé kolo se konalo ve dnech 4., 5. a 6. října 2022: uchazeči byli poté požádáni o identifikaci dodatečných způsobů optimalizace finančních aspektů,
 - třetí kolo se konalo ve dnech 18. a 19. října 2022 a jeho cílem bylo konsolidovat finanční nabídku uchazečů a přezkoumat jejich návrhy na změny zakázky,
 - čtvrté kolo se konalo dne 7. listopadu 2022 s cílem dokončit návrh zakázky a potvrdit pokrok u finančních aspektů s cílem předložení konečných nabídek uchazečů,
 - dne 10. listopadu 2022 podali uchazeči své konečné nabídky.

⁽¹²⁹⁾ Oznámení č. 22-63447 v Úředním bulletinu oznámení veřejných zakázek (BOAMP), zveřejněné dne 6. května 2022, <https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22> a v TED pod referenčním číslem 2022/S 089-246001 téhož dne, <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML>.

⁽¹³⁰⁾ Společnost Corsica Ferries zejména tvrdila, že zadávací dokumentace obsahovala řadu nepřesností a rozporů, pokud jde o dobu trvání zakázek na veřejné služby, povahu investic, které má nést budoucí koncesionář, a přesnou povahu pravidel přidělených ze strany uchazečů. Společnost Corsica Ferries rovněž vyjádřila výtky k nepředvídatelnosti a nedostatečné ekonomické vyváženosti zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest, které vyžadovaly neopodstatněnou mobilizaci dvou až tří plavidel na každé trase. A konečně společnost tvrdila, že kritéria použitá pro výběr nabídek byla nepřesná a irelevantní.

- (279) Výbor pro pověření veřejnou službou odpovědný za předložení konečných nabídek zasedal dne 23. listopadu 2022.

3.6.3 *Usnesení č. 22/188 ze dne 20. prosince 2022*

- (280) Usnesením č. 22/188 ze dne 20. prosince 2022 schválilo korsické shromáždění výběr konsorcia Corsica Linea – La Méridionale pro část 1, společnosti Corsica Linea pro části 2, 4 a 5 a společnosti La Méridionale pro část 3. Table 27 uvádí výši finanční vyrovnávací platby na část.

Tabulka 27

**Celková částka finanční vyrovnávací platby za jednotlivé části zakázky na veřejné služby
(v milionech EUR)**

Korsické přístavy	Finanční vyrovnávací platba na období 2023–2030	Roční finanční vyrovnávací platba (průměr)
Část 1: Ajaccio	245,9	30,7
Část 2: Bastia	251,1	31,4
Část 3 Porto-Vecchio	132,2	16,5
Část 4 Propriano	122,6	15,3
Část 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Celkem	853,6	106,6

Zdroj: oznámení francouzských orgánů ze dne 27. prosince 2022

3.7 Příslušná ustanovení zakázek na veřejné služby

- (281) Účelem tohoto oddílu je popsat smluvní ustanovení zakázek na veřejné služby. Tato ustanovení jsou v podstatě společná pro všech pět zakázek na veřejné služby.

3.7.1 *Ustanovení o závazcích veřejné služby a jejich trvání*

3.7.1.1 *Obsah závazků veřejné služby*

- (282) Články 1 a 2 pěti zakázek na veřejné služby stanoví, že v rámci územní návaznosti mezi korsickými přístavy a přístavem Marseille je koncesionář pověřen plněním závazků služby obecného hospodářského zájmu (dále jen „SOHZ“), které se týkají:

- přepravy zboží (včetně nebezpečného zboží na trase do L'Île-Rousse) v podobě netaženého a taženého nákladu a
- přepravy i) cestujících ze zdravotních důvodů ⁽¹³¹⁾, ii) cestujících, kteří cestují jako řidiči v souvislosti s přepravou taženého nákladu, a iii) pouze na trase mezi Marseille a Propriánem cestujících z řad korsických rezidentů a nerezidentů.

- (283) Článek 1 rovněž stanoví, že jakákoli služba nákladní nebo osobní dopravy poskytovaná koncesionářem, která nespadá do rozsahu SOHZ, spadá do rozsahu „komerční služby nebo služby mimo rámec SOHZ“.

- (284) Článek 4 stanoví, že smluvními dokumenty, které zavazují strany, jsou zakázka a její přílohy (a na základě článku 1 i jejich případné změny). V případě rozporu má zakázka přednost před přílohami.

⁽¹³¹⁾ V čl. 26 odst. 1 zakázek na veřejné služby se uvádí, že se jedná o korsické rezidenty cestující ze zdravotních důvodů.

3.7.1.2 Opatření k provádění závazků veřejné služby

- (285) V příloze 1 pěti zakázek na veřejné služby jsou podrobně popsány charakteristiky souvisejících námořních služeb. Ty jsou popsány v oddíle 3.5.2 tohoto rozhodnutí.
- (286) Článek 17 zakázek na veřejné služby stanoví, že pokud jde o přepravu zboží a každou plavbu, nesmí koncesionář ponechat přípojná vozidla na hraně nábřeží, pokud o to dopravce nepožádá nebo pokud není kapacita lodí zvláště vytížena, aby bylo zajištěno uspokojení poptávky profesionálních uživatelů a zaručena územní návaznost. Dané ustanovení dodává, že „za účelem optimalizace organizace provozu může veřejný zadavatel přeložit zpáteční cesty v souladu s celkovým počtem zpátečních cest za rok uvedeným v příloze 1 zakázky. K tomuto přeložení dojde v rámci zasedání technického výboru uvedeného v čl. 10 odst. 2“ (viz též 290. bod odůvodnění).
- (287) Článek 18 zakázek na trasy zahrnující přístavy Ajaccio, Bastia a L'Île-Rousse stanoví, že „s ohledem na potřebu poskytovat veřejnou službu může veřejný zadavatel požádat koncesionáře, aby *ad hoc* uskutečnil dodatečné zpáteční cesty, jejichž maximální počet a podmínky stanoví příloha 1. Provádění těchto dodatečných zpátečních cest bude zkoumat technický výbor podle čl. 10 odst. 2“. Podle francouzských orgánů se tyto zpáteční cesty v praxi uskuteční pouze tehdy, pokud francouzské orgány na týdenním zasedání technického výboru zjistí, že je kapacita plavidel plně vytížena a že existuje dodatečná poptávka pro nejméně 40 přípojných vozidel. Po zasedání technického výboru koncesionář formalizuje dopisem své návrhy na dodatečné zpáteční cesty v souladu s potřebou vyjádřenou veřejným zadavatelem a obdrží poštou potvrzení o všech sjednaných dodatečných zpátečních cestách. Minimální lhůta pro oznámení pověřené společnosti ze strany veřejného zadavatele se odhaduje „do týdne“, aby se co nejvíce přiblížila vzorcům závazků; francouzské orgány uvedly, že v praxi je poptávka po přepravě nákladu zpravidla známa nejméně patnáct dní předem.
- (288) Článek 20 zakázek na veřejné služby stanoví, že koncesionář může s výhradou souhlasu veřejného zadavatele k plnění zakázky nahradit jedno plavidlo jiným plavidlem, kterým koncesionář disponuje, zejména za předpokladu, že náhradní plavidlo splňuje ustanovení uvedená v příloze 1.
- (289) Článek 22 zakázek na veřejné služby vyžaduje, aby plavidla využívaná k provádění zakázky a služby poskytované koncesionářem splňovaly normy přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podmínky přijímání těchto osob stanoví příloha 5 zakázek na veřejné služby.

3.7.1.3 Kontrola dodržování závazků veřejné služby

- (290) Ustanovení čl. 10 odst. 2 zakázek na veřejné služby stanoví, že technický monitorovací výbor složený mimo jiné ze zástupců OTC, koncesionáře, správce přístavní infrastruktury a nákladních dopravců zasedá každý týden za účelem sledování výkonu služby a úprav, které mohou být zapotřebí.
- (291) Ustanovení čl. 11 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví, že v případě vyšší moci nebo nepředvídaných událostí budou strany spolupracovat na určení opatření, která mají obnovit hospodářskou rovnováhu zakázek na veřejné služby.

3.7.1.4 Doba trvání zakázek na veřejné služby

- (292) Článek 3 zakázek na veřejné služby uvádí, že zakázka vstupuje v platnost dne 1. ledna 2023 a její platnost končí dne 31. prosince 2029. Dodává, že se strany mohou dohodnout na případném prodloužení maximálně o dvanáct měsíců, zejména v případě, že na konci platnosti zakázky nebude udělena nová koncese. Maximální možná doba trvání zakázky je tedy osm let.

3.7.2 Ustanovení týkající se vyrovnávací platby poskytované příjemcům v souvislosti se zakázkami na veřejné služby

3.7.2.1 Obecné parametry

(293) Článek 30 zakázek na veřejné služby stanoví obecné zásady týkající se vyrovnávací platby za závazky SOHZ. Konkrétně uvádí, že:

- koncesionář je placen z příjmů z provozování SOHZ a nese náklady s tím spojené. Je oprávněn nabízet služby námořní nákladní nebo osobní dopravy na komerčním základě, pokud jsou splněny podmínky pro poskytování SOHZ. Příjmy z provozování komerčních služeb si ponechává koncesionář,
- maximální finanční vyrovnávací platba, kterou OTC vyplácí koncesionáři za jeho závazky SOHZ, nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na poskytování SOHZ s přihlédnutím k přiměřenému zisku (v souladu s pravidly rámce Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby ⁽¹³²⁾ (dále jen „**rámec pro SOHZ**“)),
- finanční vyrovnávací platba se vypočítá na základě metody přidělování nákladů a představuje rozdíl mezi očekávanými náklady a příjmy koncesionáře souvisejícími s poskytováním SOHZ (jak je uvedeno v příloze 9 zakázek na veřejné služby, která obsahuje předpokládaný provozní účet koncesionáře), s výhradou ustanovení čl. 35 odst. 1, čl. 37 odst. 1 a článku 40 o ověření případné nadměrné vyrovnávací platby,
- náklady na SOHZ, které je třeba zohlednit při výpočtu vyrovnávací platby, zahrnují veškeré přímé náklady nezbytné k poskytnutí SOHZ a přiměřený příspěvek na nepřímé náklady společné SOHZ a komerční činnosti,
- odhadované náklady a příjmy jsou založeny na věrohodných a pozorovatelných parametrech,
- vnitropodnikové účetnictví koncesionáře musí uvádět náklady a příjmy spojené s SOHZ odděleně od nákladů a příjmů spojených s ostatními službami. Používání nákladového účetnictví a klíčů pro přidělování nákladů je nutné k určení:
 - nákladů souvisejících s činnostmi v rámci SOHZ a nákladů souvisejících s komerční činností,
 - rozdělení u činností v rámci SOHZ na nákladní a osobní dopravu na dotčených trasách vzhledem k tomu, že povaha dopravy nevyklučuje použití plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících.

(294) Článek 31 zakázek na veřejné služby vyžaduje, aby byla ekonomická bilance každé trasy uvedena v příloze 9 předložené koncesionářem, která určuje předpokládané plnění zakázek na veřejné služby, a to na vlastní riziko koncesionáře.

3.7.2.2 Parametry týkající se příjmů a nákladů spojených s poskytováním SOHZ

3.7.2.2.1 Příjmy

(295) Článek 32 zakázek na veřejné služby stanoví, že koncesionář obdrží přímo veškeré příjmy plynoucí z poskytování SOHZ, zejména:

- příjmy z přepravy zboží v souladu se sazebníkem stanoveným v čl. 33 odst. 2 zakázek na veřejné služby,

⁽¹³²⁾ Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

- příjmy z přepravy cestujících z řad korsických rezidentů cestujících ze zdravotních důvodů v souladu se sazebníkem stanoveným v čl. 33 odst. 3 zakázek na veřejné služby ⁽¹³³⁾,
 - vedlejší příjmy mimo jiné ze zvláštních služeb, které koncesionář poskytuje z vlastní iniciativy řidičům nákladní dopravy nebo korsickým rezidentům cestujícím ze zdravotních důvodů (stravování, zavazadla, hry atd.).
- (296) Kromě toho článek 32 zakázek na veřejné služby stanoví, že v období 2023–2028 musí být přebytek obchodního výsledku ze služeb mimo rámec SOHZ v porovnání s přílohou 9 přednostně využit koncesionářem na financování investic, které podporují technická řešení ke snížení emisí skleníkových plynů a obecněji sledují cíle zlepšení kvality životního prostředí v rámci SOHZ, jak je stanoveno v čl. 11 odst. 2 zakázek na veřejné služby. Přebytky nevyužité v daném rozpočtovém roce se kapitalizují do doby, než se uskuteční investice, nebo do konce platnosti zakázky. Nevyužité přebytky budou veřejnému zadavateli vráceny v plné výši po řádném nebo předčasném ukončení platnosti zakázky. Využití těchto přebytků přezkoumá environmentální, hospodářský a právní výbor uvedený v čl. 10 odst. 1 zakázek na veřejné služby.
- (297) Ustanovení čl. 33 odst. 2 zakázek na veřejné služby stanoví, že je sazebník pro přepravu zboží v rámci SOHZ uveden v příloze 8, která stanoví následující sazby a to, že v případě taženého nákladu je do sazebníku zahrnuta plavba prvního řidiče:

Tabulka 28

Maximální sazby za přepravu zboží v rámci zakázek na veřejné služby

Pro jednotlivou cestu	Sazby za přepravu nákladu (v EUR, bez daní)
Běžný metr v případě plavidla typu ro-ro nebo konvenční nákladní dopravy	40
„Vývoz“ nebo „Surovina“ za běžný metr	20
„Vývoz +“ za běžný metr	15
Jiný druh nákladu	Sazby volně určuje koncesionář v souladu s režimem ZVS z roku 2019.

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června 2023

- (298) Ustanovení čl. 33 odst. 3 zakázek na veřejné služby uvádí, že sazebník pro přepravu korsických rezidentů v rámci SOHZ je sazebníkem vyplývajícím z uplatňování režimu ZVS z roku 2019. Kromě toho sazby uplatňované na cestující, kteří nejsou korsickými nerezidenty, v rámci SOHZ určuje koncesionář volně, nesmí však překročit maximální sazby stanovené uvedeným režimem.

⁽¹³³⁾ Francouzské orgány však ve svých připomínkách ze dne 28. července 2023 uvedly, jak již bylo zmíněno, že na trase zahrnující přístav Propriano jsou do oblasti působnosti veřejné služby zahrnuti také korsičtí rezidenti a nerezidenti. Pověřená společnost proto obdrží také příjmy ze služeb spojených s přepravou uvedených cestujících. Kromě toho obdrží pověřená společnost také příjmy ze služeb spojených s přepravou řidičů taženého nákladu.

Tabulka 29

Sazby platné pro osobní dopravu v rámci zakázek na veřejné služby

Jednotlivá cesta na osobu (nebo jednotku)	Maximální sazby pro korsické rezidenty (v EUR, bez daní)		Sazby pro cestující, kteří nejsou korsickými rezidenty
Cestující	Dospělá osoba	35	Výši sazeb určuje koncesionář volně (nesmí však překročit maximální sazby stanovené usnesením č. 19/128) (!).
	Dítě	20	
Ubytování	Vnější kajuta	51	
	Vnitřní kajuta	46	
	Křeslo	7	
Vozidlo	O délce 4,5 m či méně	46	
	O délce mezi 4,5 m a 5 m	51	
	O délce nad 5 m	56	

(!) Srov. poznámku pod čarou 138.

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června 2023

3.7.2.2.2 Náklady a finanční vyrovnávací platba

- (299) Ustanovení čl. 34 odst. 1 smlouvy o zakázkách na veřejné služby stanoví, že koncesionář nese veškeré provozní náklady nesouvisející s pohonnými hmotami (včetně nákladů na zaměstnance, přístavních poplatků a potravin určených k prodeji) a že se na dané provozní náklady použije marže stanovená v příloze 9.
- (300) Ustanovení čl. 34 odst. 2 smlouvy o zakázkách na veřejné služby stanoví, že se investiční náklady spojené s plavidly stanovy na základě loďstva přiděleného koncesionářem k provozování tras, na něž se vztahují zakázky na veřejné služby.
- (301) Ustanovení čl. 35 odst. 1 smlouvy o zakázkách na veřejné služby stanoví, že se finanční vyrovnávací platba za provoz a investice (dále jen „CFEI“), kterou OTC každoročně vyplácí koncesionáři, skládá ze dvou složek:
- složky z titulu provozních nákladů (dále jen „CFE“), která odpovídá provozním nákladům vyplývajícím z poskytování SOHZ (s výjimkou nákladů na pohonné hmoty a investice), po odečtení příjmů z poskytování SOHZ uvedených v článku 31 a v příloze 9. CFE zohledňují zvýšení efektivity, které koncesionář očekává po dobu trvání zakázky. V praxi mechanismus efektivity zajišťuje, že je výše CFE vypočítána tak, že zvýšení nákladů v důsledku reálné inflace není plně kompenzováno,
 - složky z titulu investičních nákladů (dále jen „CFI“) odpovídající odpisům a/nebo leasingovým poplatkům a/nebo nákladům na pronájem plavidla určeného k poskytování SOHZ, jak je vypočteno v příloze 9.
- (302) Ustanovení čl. 35 odst. 3 zakázek na veřejné služby stanoví, že se příloha 9 každoročně aktualizuje s ohledem na změny reálné inflace, a popisuje metodu výpočtu této aktualizace, přičemž se zohledňuje zejména zvýšení efektivity.
- (303) Ustanovení čl. 36 odst. 2 zakázek na veřejné služby stanoví, že náklady na pohonné hmoty nezbytné pro poskytování služeb námořní dopravy (s výjimkou dodatečných zpátečních cest) podléhají mechanismu zajištění pro pohonné hmoty po dobu až 24 měsíců. Po uplynutí tohoto období bude koncesionář odpovědný za sjednání nové zajišťovací smlouvy, přičemž si vyžádá alespoň tři nabídky. Koncesionář zašle nabídky veřejnému zadavateli a uvede poskytovatele služeb, kterého chce využít. Odchylně může OTC po skončení platnosti původní smlouvy o zajištění pro pohonné hmoty rozhodnout o zavedení mechanismu umožňujícího sdílení nákladů na pohonné hmoty (za podmínek uvedených v čl. 11 odst. 1 zakázek na veřejné služby). Tento mechanismus nahradí novou zajišťovací smlouvu, kterou má uzavřít koncesionář. Kromě toho nejsou změny v nákladech na pohonné hmoty zohledněny v sazebníku. Jednotkové náklady na pohonné hmoty zahrnuté do předběžného provozního účtu (příloha 9) za příslušné období a související mechanismus jsou popsány v příloze 10.

- (304) Ustanovení čl. 37 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví, že OTC musí každý rok zaplatit koncesionáři finanční vyrovnávací platbu za náklady na pohonné hmoty spojené s poskytováním SOHZ (dále jen „CFC“). Maximální finanční vyrovnávací platbu za CFC stanoví příloha 9.
- (305) Ustanovení čl. 38 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví maximální paušální vyrovnávací platbu za dodatečné zpáteční cesty („CFsup“). Tato vyrovnávací platba se skládá ze tří složek:
- složky z titulu provozních nákladů („CFEsup“), která odpovídá provozním nákladům vyplývajícím z uskutečnění dodatečné zpáteční cesty (s výjimkou poplatků za pohonné hmoty), po odečtení příjmů z dodatečné zpáteční cesty. Zohledňuje provozní náklady a příjmy v rámci SOHZ, přičemž bere v úvahu přiměřený zisk, jak stanoví příloha 9,
 - složky z titulu investičních nákladů („CFIsup“), která odpovídá odpisům a/nebo leasingovým poplatkům a/nebo nákladům na pronájem plavidla použitého k uskutečnění dodatečných zpátečních cest (podle výpočtu v příloze 9),
 - složky z titulu nákladů na pohonné hmoty („CFCsup“), která odpovídá nákladům na pohonné hmoty, jež nese koncesionář za uskutečnění dodatečné zpáteční cesty (výše CFCsup je pro rok 2023 stanovena v příloze 9 a v následujících letech bude upravena podle ceny pohonných hmot).
- (306) Kromě toho čl. 38 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví, že pokud se dodatečná zpáteční cesta uskuteční, vyrovnávací platba za ni odpovídá nižší z těchto částek: i) předpokládaná výše vyrovnávací platby za zpáteční cestu uvedená v příloze 9 (předběžný provozní účet) a ii) částka vyplývající z aktualizovaného provozního účtu, který zahrnuje skutečné čisté náklady vzniklé při uskutečnění dodatečné zpáteční cesty a je součástí výroční zprávy předkládané OTC ze strany pověřených společností (podle článku 46 zakázek na veřejné služby).

3.7.2.3 Parametry týkající se přidělování nákladů spojených s poskytováním SOHZ

- (307) Ustanovení čl. 35 odst. 1 a čl. 37 odst. 1 zakázek na veřejné služby rovněž stanoví, že pokud koncesionář využívá plavidla k nabízení komerčních činností mimo rámec SOHZ, použije se pro stanovení účtování nákladů a stanovení výše paušální finanční vyrovnávací platby klíč pro přidělování nákladů uvedený v příloze 9. Tento klíč pro přidělování nákladů je pevně stanoven na dobu trvání zakázky a je pro strany závazný.
- (308) Podle informací poskytnutých francouzskými orgány⁽¹³⁴⁾ bylo přidělování nákladů na SOHZ a na komerční služby provedeno (a prezentováno uchazečům v rámci nabídkového řízení na zakázky na veřejné služby) na základě následujících zásad, které podle Francie již Komise uznala v předchozích případech⁽¹³⁵⁾:
- náklady přímo spojené s přepravou cestujících nebo nákladu jsou přidělovány SOHZ na základě počtu cestujících nebo objemu nákladu (v běžných metrech), který jsou koncesionáři povinni zajistit v rámci závazků týkajících se kapacity stanovených v zakázkách na veřejné služby,
 - společné náklady (např. na zaměstnance, údržbu, pohonné hmoty, náklady na pronájem lodi, odpisy atd.), které tvoří většinu provozních nákladů koncesionářů, se účtují na vrub SOHZ v poměru ke kapacitě (vyjádřené v m³ objemu) vyhrazené na plavidle pro činnosti v rámci SOHZ⁽¹³⁶⁾.

⁽¹³⁴⁾ Přípomínky francouzských orgánů podané dne 5. dubna 2023.

⁽¹³⁵⁾ Rozhodnutí Komise 2011/98/EC ze dne 28. října 2009 o státní podpoře C 16/08 (ex NN 105/05 a NN 35/07) prováděné Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku – Dotace společností CalMac a NorthLink za služby námořní dopravy ve Skotsku (Úř. věst. L 45, 18.2.2011, s. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj)). a rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 70/17/KOL ze dne 29. března 2017 o smlouvě o pobřežní námořní přepravě zajišťované společností Hurtigruten v letech 2012–2019 (Norsko) [2018/887] (Úř. věst. L 158, 21.6.2018, s. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj>).

⁽¹³⁶⁾ Pro odhad výše vyrovnávací platby *ex ante* se náklady přidělují na základě vyhrazené kapacity. Kontroly *ex post* budou prováděny u skutečně využitě kapacity. To znamená, že pokud je vyhrazená kapacita služby obecného hospodářského zájmu využívána pro dopravu, která nesouvisí se službou obecného hospodářského zájmu, výše vyrovnávací platby se odpovídajícím způsobem sníží. Pokud však kapacita SOHZ zůstane nevyužita, provozovatel přesto obdrží vyrovnávací platbu za její zpřístupnění.

- (309) Jak uvádí Table 30, v rámci zakázek na veřejné služby přidělili koncesionáři na činnosti v rámci SOHZ v průměru [60–75] % provozních nákladů, s výjimkou zakázky na veřejné služby týkající se trasy Marseille–Propriano, kde bylo na SOHZ přiděleno 100 % nákladů.

Tabulka 30

Podíl nákladů přidělených na SOHZ v rámci zakázek na veřejné služby

Náklady	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Posádka ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Zaměstnanci na pevnině ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Náklady na komerční činnosti – cestující ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Náklady na komerční činnosti – osobní automobily ⁽⁴⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Náklady na komerční činnosti – náklad ⁽²⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Odbavení ⁽²⁾ ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Přístavní poplatky ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Správa cestujících ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Potraviny (určené k prodeji) ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Potraviny pro posádku ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Dodávky ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Komunikace ⁽⁴⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Pojištění ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
IT ³	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Cla a poplatky ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Strukturální náklady společnosti, která je koncesionářem ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Údržba a servis ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Náklady na dostupnost plavidel ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Náklady na pronájem plavidel ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Náklady na pohonné hmoty ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Vážený průměr	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %

⁽¹⁾ Náklady přímo spojené s přepravou cestujících.

⁽²⁾ Náklady přímo spojené s přepravou nákladu.

⁽³⁾ Společné náklady.

⁽⁴⁾ Náklady přímo spojené s komerční službou (s výjimkou trasy Marseille–Propriano).

⁽⁵⁾ Výdaje na odbavení odpovídají nákladům na přístavní dělníky odpovědné za odbavení přípojních vozidel při odplutí a příplutí během zastávek. Ze své podstaty jsou tyto náklady v plném rozsahu přiděleny nákladní dopravě.

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 28. června 2023

3.7.2.4 Parametry pro výpočet přiměřeného zisku

- (310) Článek 39 zakázek na veřejné služby stanoví, že se přiměřený zisk určuje v souladu s rámcem pro SOHZ a odpovídá tomuto poměru (vypočtenému v příloze 9 zakázek na veřejné služby): běžné příjmy z SOHZ před zdaněním a úroky / obrát SOHZ (včetně finanční vyrovnávací platby, kterou obdržela pověřená společnost). Pro každou trasu platí, že přiměřený zisk nesmí překročit 2,13 % po dobu trvání zakázky, pokud další nezávislá studie provedená v případě narušení trhu neodůvodní revizi této sazby.
- (311) Sazba 2,13 % je odvozena z finančních nabídek společností Corsica Linea a La Mériionale, které na základě plánovaných výkazů zisků a ztrát odhadují pro všechny trasy provozní marži pro činnosti související s SOHZ v rozmezí 0,69 % (část 4: Propriano) a 2,13 % (část 3: Porto-Vecchio). Kromě toho francouzské orgány poskytly Komisi výsledky externí studie, kterou zadala Francie⁽¹³⁷⁾ a která na základě vzorku rejdářských společností srovnatelných se společnostmi Corsica Linea a La Mériionale⁽¹³⁸⁾ odhadla referenční provozní marži ve výši 7,8 %.

3.7.2.5 Parametry pro sledování neexistence nadměrné vyrovnávací platby

- (312) Článek 7 zakázek na veřejné služby stanoví, že veřejný zadavatel (tj. OTC a korsická samospráva) kontroluje, zda výše vyrovnávací platby vyplacené koncesionáři podle zakázky nevede k nadměrné vyrovnávací platbě, a nařizuje koncesionáři, aby vrátil případnou nadměrnou vyrovnávací platbu spolu s úroky z prodlení v souladu s čl. 35 odst. 1, čl. 37 odst. 1 a článkem 40.
- (313) V souladu s článkem 46 zakázek na veřejné služby musí koncesionář ve své výroční zprávě předložit OTC provozní účet ve stejném formátu jako předběžný provozní účet. Srovnání předběžného a konečného provozního účtu musí být doplněno vysvětlením zjištěných rozdílů. Skutečně vyplacená vyrovnávací platba musí být koncesionářem vrácena, pokud analýza provedená OTC prokáže, že je vyšší než vyrovnávací platba nezbytná k pokrytí čistých nákladů na závazky veřejné služby, s přihlédnutím k přiměřenému zisku, v souladu s čl. 35 odst. 1, čl. 37 odst. 1, články 39 a 40 zakázek na veřejné služby.
- (314) Ustanovení čl. 35 odst. 1, čl. 37 odst. 1 a článku 40 zakázek na veřejné služby stanoví, že s cílem zabránit riziku nadměrné vyrovnávací platby provede OTC každoroční kontrolu výpočtu vyrovnávací platby na základě výroční zprávy o službách, aby posoudila případný rozdíl mezi výpočtem založeným na klíči uvedeném v příloze 9 a výpočtem založeným na klíči pro přidělování nákladů, který by vyplýval ze skutečného provozu (skutečné náklady a příjmy, skutečný provoz plavidel atd.). V případě rozdílu mezi výpočtem vyplývajícím ze skutečného provozu a výpočtem uvedeným v předběžném provozním účtu (příloha 9) si může koncesionář ponechat polovinu vyplaceného přebytku vyrovnávací platby až do výše 5 % vyrovnávací platby a přebytek bude vrácen OTC v souladu s opatřeními, o nichž rozhodne, spolu s úroky z prodlení. V žádném případě nesmí vyrovnávací platba překročit částku vyplývajíc z přílohy 9.
- (315) Ustanovení čl. 35 odst. 2 a čl. 37 odst. 2 zakázek na veřejné služby uvádí, že neuskutečnění plavby má bez ohledu na příčinu za následek snížení vyrovnávací platby odpovídající úsporám koncesionáře v oblasti CFEI a CFC v důsledku neposkytnutí služby obecného hospodářského zájmu. Výše snížení nesmí být záporná.
- (316) Pokud náhrada plavidla podle článku 20 zakázek na veřejné služby (288. bod odůvodnění) vede ke zvýšení nákladů původně stanovených v předběžném provozním účtu, který tvoří přílohu 9, nese uvedené zvýšení koncesionář. Pokud náhrada vede ke snížení uvedených nákladů, provedou veřejný zadavatel a koncesionář po předložení výroční zprávy podle článku 46 zakázek na veřejné služby nezbytné finanční úpravy.

⁽¹³⁷⁾ Přípomínky francouzských orgánů podané dne 5. dubna 2023 („Referenční hodnota ziskovosti námořní dopravy kvantifikovaná v rámci udělovacího řízení na zakázky na veřejné služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií“, OTC, dne 20. listopadu 2022).

⁽¹³⁸⁾ Vzorek zahrnuje tyto společnosti: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink a Viking Line. Tam, kde byly údaje k dispozici, se srovnávací studie vztahuje na roky 2017–2019.

- (317) Článek 38 zakázek na veřejné služby dodává, že koncesionář musí ve své výroční zprávě „uvést skutečné náklady na každou dodatečnou zpáteční cestu, které odpovídají rozdílu mezi skutečnými náklady a příjmy souvisejícími s touto zpáteční cestou. Veřejný zadavatel vyplatí vyrovnávací platbu nazvanou skutečná vyrovnávací platba za plavbu i [„**Cri**“]), která odpovídá minimální částce mezi skutečnými náklady na tuto dodatečnou zpáteční cestu a maximální vyrovnávací platbou za dodatečnou zpáteční cestu v období, kdy se plavba uskuteční.“

3.8 Stížnost společnosti Corsica Ferries

- (318) Dne 23. března 2023 podala společnost Corsica Ferries Komisi stížnost proti opatřením uděleným společnostem la Méridionale a Corsica Linea.
- (319) Společnost Corsica Ferries ve své stížnosti tvrdila, že dotčená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Stížnost klade zvláštní důraz na skutečnost, že dotčená opatření poskytují uvedeným společnostem výhodu, neboť nesplňují žádné ze čtyř kritérií stanovených judikaturou ve věci Altmark⁽¹³⁹⁾. Společnost Corsica Ferries rovněž tvrdila, že opatření jsou neslučitelná s vnitřním trhem, neboť porušují ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady⁽¹⁴⁰⁾ 2014/23/EU o udělování koncesí (dále jen „**směrnice o koncesích**“) „ve spojení s články 49 a 56 SFEU“.
- (320) Dopisy ze dne 13. října a 20. prosince 2023 společnost Corsica Ferries poskytla doplňující informace ke stížnosti, které podle jejího názoru prokazují, že neexistuje potřeba veřejné služby a že jsou závazky služby uloženy v rámci zakázek na veřejné služby nepřiměřené. Tyto doplňující informace budou společně se stížností ze dne 23. března 2023 v tomto rozhodnutí označovány jako „**stížnost**“.
- (321) Dopis ze dne 13. října 2023 odkazuje na informace týkající se plaveb, které společnost Corsica Linea uskutečnila v létě 2023 mimo rámec zakázek na veřejné služby a v jejich rámci.
- (322) V dopise ze dne 20. prosince 2023 společnost Corsica Ferries poskytla výsledky studie ze dne 14. prosince 2023, kterou zadala společnosti Berkeley Research Group (dále jen „**studie BRG 1**“).
- (323) Studie BRG 1 uvádí, že jejím cílem je posoudit, zda je vhodné zahrnout do oblasti působnosti zakázek na veřejné služby na trasách do Ajaccia a Bastie potřebu veřejné služby pro přepravu více než dvanácti cestujících na jednu plavbu. Studie BRG 1 se zabývá pouze potřebou přepravy řidičů, kterou posuzovala Francie, a nezahrnuje žádné další potřeby veřejné služby, které Francie identifikovala.
- (324) Studie BRG 1 dále uvádí, že se studie vzhledem k nedostatku informací poskytnutých francouzskými orgány o posouzení potřeby veřejné služby v rámci zakázek na veřejné služby opírala o zprávy a studie týkající se předchozích zakázek na veřejné služby s cílem opětovně určit metodiku, kterou Francie zřejmě použila.
- (325) Ve svých připomínkách podaných Komisi v rámci formálního vyšetřovacího řízení společnost Corsica Ferries obsah stížnosti do značné míry zopakovala. Obsah stížnosti je proto uveden v oddíle, který tyto připomínky představuje (oddíl 5.1).

3.9 Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

- (326) *Za prvé*, Komise dospěla k předběžnému názoru, že zakázky na veřejné služby představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (327) Komise se domnívala, že zakázky na veřejné služby poskytl koncesionářům mimo jiné výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískali. Přesněji řečeno, dotčené zakázky na veřejné služby nesplňovaly všechna kritéria stanovená v judikatuře ve věci Altmark pro vyloučení takové výhody.

⁽¹³⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽¹⁴⁰⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj>).

- (328) Komise nejprve vyjádřila pochybnosti, zda zakázky na veřejné služby odpovídají skutečné potřebě veřejné služby v souvislosti s námořní přepravou taženého nákladu (první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark).
- (329) Komise měla za to, že francouzské orgány *a priori* dostatečně neprokázaly, že jsou přístavy Marseille a Toulon zaměnitelné pouze částečně, pokud jde o námořní přepravu taženého nákladu (310. až 312. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (330) Komise konstatovala, že se francouzské orgány při kvantifikaci dané částečné zaměnitelnosti opíraly pouze o obecná prohlášení účastníků trhu (227. bod odůvodnění). Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila o uvedeném posouzení pochybnosti, neboť francouzské orgány podkladové údaje neověřily. Komise požádala francouzské orgány, aby poskytly přesvědčivější důkazy, které by posouzení této specifické poptávky po přístavu Marseille ze strany některých uživatelů námořní přepravy taženého nákladu odůvodnily.
- (331) Komise dále vyjádřila pochybnosti o přiměřenosti a nezbytnosti některých závazků veřejné služby uložených zakázkami na veřejné služby pro uspokojení identifikovaných potřeb veřejné služby (337. až 340. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). Komise dospěla k názoru, že se minimální kapacita pro přepravu (taženého a netaženého) nákladu požadovaná francouzskými orgány a povinnost příjemců opatření uskutečnit minimální počet ročních zpátečních cest nezdá být dostatečně odůvodněná s ohledem na potřeby veřejné služby identifikované ve zprávě společnosti Gecodia. Komise měla obavy, že by tyto závazky mohly vést k tomu, že by kapacita pro přepravu nákladu nabízená koncesionáři byla výrazně vyšší než kvantitativní potřeba veřejné služby.
- (332) Komise rovněž dospěla k předběžnému názoru, že opatření nesplňují čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark. Domnívala se, že udělovací řízení na zakázku na veřejné služby, které vedly francouzské orgány, nebylo dostatečně konkurenční, aby zajistilo, že vyrovnávací platba poskytnutá příjemcům zakázky na veřejné služby představuje nejmenší náklady pro územně správní celek. Komise se rovněž domnívala, že výše uvedené vyrovnávací platby nebyla stanovena v poměru k nákladům, které by vznikly typickému, dobře řízenému podniku s dostatečnými prostředky k plnění uložených závazků veřejné služby.
- (333) Komise rovněž předběžně dospěla k názoru, že opatření jsou přičitatelná státu a že jsou financována ze státních prostředků. Opatření byla rovněž selektivní ve prospěch příjemců a představovala překážku obchodu uvnitř EU a narušení hospodářské soutěže na liberalizovaném trhu.
- (334) *Za druhé*, Komise konstatovala, že francouzské orgány nepředložily dostatečné důkazy o slučitelnosti zakázek na veřejné služby s rámcem pro SOHZ. Kromě pochybností, které Komise vyjádřila ohledně oblasti působnosti zakázek na veřejné služby, zpochybnila také soulad řízení při udělování zakázky na veřejné služby s právními předpisy EU o koncesích.

4. PŘIPOMÍNKY FRANCIE

- (335) Francouzské orgány podaly své připomínky dopisem ze dne 27. března 2024. Připomínky se týkají i) posouzení existence potřeby veřejné služby a ii) souladu se směrnicí o koncesích.

4.1 Existence potřeby veřejné služby

- (336) V reakci na předběžné posouzení existence skutečné potřeby veřejné služby, které provedla Komise, se francouzské orgány vyjádřily k pěti bodům.

4.1.1 Francie správně odhadla specifickou kvantitativní poptávku uživatelů přepravy taženého nákladu v přístavu Marseille

- (337) Jak je uvedeno v 227. bodě odůvodnění, francouzské orgány odhadly, že podíl uživatelů přepravy taženého nákladu, kteří neuvažují o žádné alternativě k přístavu Marseille pro cestu na Korsiku, představuje 80 % celkové historické poptávky po přepravě taženého nákladu mezi Marseille a Korsikou.

- (338) Vzhledem k pochybnostem, které Komise vyjádřila v 329. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, přistoupily francouzské orgány k podrobnějším analýzám, které provedla společnost Gecodia, s cílem poskytnout kvantitativní důkazy o úrovni zaměnitelnosti přístavů Marseille a Toulon, pokud jde o poptávku po námořní přepravě taženého nákladu.
- (339) *Za první*, podle francouzských orgánů analýza umístění sídel, skladů a logistických základen dopravců, kteří reprezentují 80,8 % objemu taženého nákladu přepravovaného na trasách mezi Marseille a Korsikou, ukazuje, že se jejich zařízení nacházejí v bezprostřední blízkosti přístavu Marseille, což odůvodňuje to, že daný přístav upřednostňují.
- (340) *Za druhé*, společnost Gecodia analyzovala toky taženého nákladu 122 zákazníků společnosti Corsica Linea (reprezentujících 85 % její přepravy taženého nákladu) a 62 zákazníků společnosti La Méridionale (reprezentujících 78 % její přepravy taženého nákladu). Z analýzy vyplývá, že 83 % (v případě společnosti Corsica Linea) a 88 % (v případě společnosti La Méridionale) těchto toků lze vysledovat do logistických základen v blízkosti přístavu Marseille, což znamená, že daný přístav je upřednostňován.
- (341) *Za třetí*, společnost Gecodia analyzovala provoz 32 dopravců taženého nákladu (z nichž někteří mají několik logistických základen v blízkosti Marseille nebo Toulonu) mezi Korsikou a pevninskou Francií, kteří využívají přístav Marseille a/nebo přístav Toulon, což reprezentuje přibližně 65 % objemu přepravy taženého nákladu mezi Korsikou a přístavy Marseille a Toulon v letech 2017–2019 a 2021 ⁽¹⁴¹⁾.
- (342) Za účelem získání těchto údajů zaslaly francouzské orgány rejdařským společnostem žádost o informace týkající se seznamu jejich hlavních zákazníků a souvisejících objemů taženého nákladu (v běžných metrech). Tyto údaje byly agregovány s cílem získat reprezentativní počet hlavních dopravců v celé oblasti Marseille a Toulonu. Aby bylo možné co nejpřesněji propojit toky s logistickou základnou odeslání, využily francouzské orgány informace získané během rozhovorů vedených v rámci konzultace s uživateli.
- (343) V takto sestaveném seznamu je u každého zákazníka uvedeno umístění logistické základny, vzdálenost mezi logistickou základnou a přístavy Toulon a Marseille a roční objem taženého nákladu (v běžných metrech) přepraveného v každém přístavu v období 2017–2021. U některých zákazníků je také specifikován druh přepravovaného zboží (např. přeprava vojenského vybavení, výrobků podléhajících rychlé zkáze, stavebních materiálů nebo nebezpečného zboží). Francouzské orgány rovněž shromáždily další kvalitativní informace specifické pro jednotlivé dopravce a relevantní pro posouzení zaměnitelnosti obou přístavů. Někteří uživatelé například uvedli, že v minulosti využívali přístav Toulon z důvodu omezené kapacity přístavu Marseille.
- (344) Z analýzy těchto údajů podle francouzských orgánů vyplývá, že většina dopravců využívá pouze přístav, který je nejbližší jejich logistické základně (22 dopravců z 32). Z analýzy vyplývá, že navzdory tomu, že ostatních deset dopravců má logistickou základnu blíže k Marseille, využívají výhradně nebo velmi často přístav Toulon. Francouzské orgány vysvětlily, že někteří dopravci uvedli, že využívají přístav Toulon, protože mají dálniční spojení do Toulonu, které jim umožňuje vyhnout se metropolitní oblasti Marseille (severní obchvat), zatímco jiní přesunuli svou základnu/sklad z regionu Marseille do regionu Toulon, což vedlo k přesunu přepravních toků do přístavu Toulon.
- (345) Podle francouzských orgánů z analýzy shromážděných informací vyplývá, že je výběr přístavu ze strany uživatele značně ovlivněn blízkostí přístavu k logistické základně dopravce po silnici. Podle orgánů vedou uživatelé se základnami blíže Marseille k přesunu dopravy do Toulonu především omezení v zásobování.
- (346) Podle francouzských orgánů všechny tyto informace potvrzují, i) že je přístav pro přepravu taženého nákladu vybírán především na základě umístění logistických základen dopravců a ii) že více než 80 % objemu taženého nákladu přepravovaného pověřenými společnostmi lze přiřadit k logistické základně nacházející se v oblasti Marseille. Uživatelé tedy skutečně upřednostňují přístav Marseille a pro tyto uživatele není přístav Marseille zaměnitelný s přístavem Toulon.

⁽¹⁴¹⁾S výjimkou roku 2020 z důvodu dopadu pandemie COVID-19 na obchodní toky.

4.1.2 *Závazky veřejné služby týkající se minimálního objemu přepravovaného nákladu byly přiměřené potřebě veřejné služby, kterou identifikovala Francie*

- (347) Francouzské orgány uvádějí, že minimální kapacita uložená v zakázkách na veřejné služby v nákladní dopravě není nepřiměřená identifikované potřebě veřejné služby. Uvádějí tři důvody.
- (348) *Za prvé*, podle Francie není možné použít přístup založený na průměrných hodnotách přepravy vzhledem k vysoké kolísavosti poptávky.
- (349) Francouzské orgány připomínají, že minimální přepravní kapacita na jednotlivou plavbu stanovená v zakázkách na veřejné služby zohledňuje i) připomínky z konzultace s uživateli (pravidelné přetížení na některých trasách), ii) rozložení potřeby veřejné služby na jednotlivé plavby, dny a měsíce (zaznamenané na základě historických údajů pro rok 2019 a předpovědí na období 2023–2030) a iii) předpokládané rozložení potřeby veřejné služby na jednotlivé měsíce (použité pro výpočet minimální týdenní kapacity a minimální kapacity na jednotlivou plavbu pro uspokojivé pojetí dopravy). Francie rovněž zdůrazňuje, že je nutné uspokojit potřebu veřejné služby, aby přípojná vozidla nezůstávala na hraně nábřeží, čímž se zaručí plynulost dopravy (žádné přetížení), kvalita (žádné sankce pro dopravce za zpoždění nebo narušení dodávek pro společnosti na Korsice) a bezpečnost (na hraně nábřeží nezůstane zboží, které by mohlo být odcizeno nebo se zkažit).
- (350) V tomto ohledu francouzské orgány během konzultace s uživateli konstatovaly, že v posledních letech narůstají problémy uživatelů nákladní dopravy s vytíženou kapacitou plavidel, zejména na trasách do Bastie a Ajaccia. Podle Francie toto vytížení znamená, že na všech plavbách nelze uspokojit veškerou poptávku dopravců. Francouzské orgány v tomto ohledu konstatují, že údaje koncesionářů o rezervacích pro zakázky na veřejné služby na období 2021–2022 potvrdily, že zboží bylo ponecháváno na přístavním nábřeží. Nakládka byla odmítnuta u více než 35 % zboží na trase Marseille–Bastia a u více než 20 % zboží na trase Marseille–Ajaccio.
- (351) Přístup francouzských orgánů je proto zaměřen na to, aby zavedené služby mohly pokrýt poptávku po nákladní dopravě přijatelným a přiměřeným způsobem.
- (352) V daném ohledu francouzské orgány zdůrazňují, že oproti tomu, co je uvedeno v 338. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, nebyla minimální kapacita požadovaná pro každou plavbu stanovená „*tak, aby veřejná služba mohla kdykoli reagovat na špičku poptávky pozorovanou v historických údajích (v rámci předchozích zakázek na veřejné služby)*“.
- (353) Naopak, podle francouzských orgánů z informací zaslanych Komisi vyplývá, že pozorovaná historická dopravní špička téměř každý měsíc překračuje minimální kapacitu stanovenou v zakázkách na veřejné služby. Například na trase Marseille–Bastia je minimální kapacita stanovená na 1 860 běžných metrů na plavbu. Analýza historických údajů z roku 2019 však ukazuje, že k překročení tohoto objemu dochází nejméně jednou měsíčně po dobu osmi měsíců v roce, zatímco prognózy ukazují, že tato kapacita bude v roce 2025 systematicky překračována. Francouzské orgány navíc vysvětlují, že v roce 2023, tedy v prvním roce provádění zakázek na veřejné služby, byl objem požadovaný pro minimální kapacitu překročen alespoň jednou měsíčně, s výjimkou prosince.
- (354) Podle Francie tak rozložení dopravy v průběhu roku brání tomu, aby byla minimální kapacita stanovená na základě průměrných ročních objemů předpokládaných ve studii společnosti Gecodia pro období 2023–2030. Takový přístup by mohl vést k situaci, kdy by plavidla pravidelně neměla kapacitu dostačující pro pokrytí poptávky po nákladní dopravě.
- (355) Table 31 uvádí počet plaveb, u nichž by poptávka byla vyšší než průměrná minimální kapacita v letech 2019 a 2030, přičemž tato kapacita byla stanovená na základě průměrných ročních objemů předpokládaných ve zprávě společnosti Gecodia pro období 2023–2030. Ukazuje se, že na trasách mezi Marseille a Ajacciem, Bastií a Porto Vecchio by poptávka překročila požadovanou minimální kapacitu při každé druhé plavbě, kdy by byla zaznamenána poptávka převyšující minimální požadovanou kapacitu (každá čtvrtá plavba na trasách mezi Marseille a Proprianem a L'Île-Rousse).

Tabulka 31

Počet plaveb s poptávkou převyšující průměrnou minimální kapacitou stanovenou na základě průměrných ročních objemů předpokládaných ve studii společnosti Gecodia pro období 2023–2030

	Počet ročních plaveb plánovaných v zakázkách na veřejné služby	Průměrná minimální kapacita na plavbu (v běžných metrech) ⁽¹⁾	Počet plaveb s poptávkou převyšující průměrnou minimální kapacitu			
			2019		2030	
			Počet plaveb	% ročních plaveb	Počet plaveb	% ročních plaveb
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⁾ Průměrná minimální kapacita na plavbu, předpokládaná pro období 2023–2030, se vypočítá jako podíl roční potřeby veřejné služby (Tabulka 21) a ročních zpátečních cest stanovených v zakázkách na veřejné služby (Tabulka 23).

Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 4. února 2024

- (356) *Za druhé*, mobilizace loďstva s vyšší kapacitou, než odpovídá průměrnému provozu zjištěnému během roku, představuje podle Francie běžnou tržní praxi ⁽¹⁴²⁾. Francouzské orgány uvedly, že provedly analýzu organizace loďstev zajišťujících pravidelná námořní spojení v Evropě. Na Sardinii a Baleárských ostrovech se jmenovitá kapacita plavidel pohybuje mezi 1 500 běžnými metry a 1 900 běžnými metry, což zcela odpovídá kapacitě plavidel provozujících spojení s Korsikou v rámci zakázek na veřejné služby.
- (357) *Za třetí*, pokud je francouzským orgánům známo, neexistují v západním Středomoří žádné případy, kdy by byla na stejnou zpáteční cestu namísto většího plavidla mobilizována dvě menší plavidla, a to ani v rámci pověření veřejnou službou, ani v rámci volného trhu.

4.1.3 Přístavy Ajaccio a Propriano nejsou zaměnitelné

- (358) Francouzské orgány se domnívají, že společnost Corsica Ferries ve své stížnosti nepředkládá žádné závažné důkazy na podporu svého tvrzení, že jsou přístavy Propriano a Ajaccio zaměnitelné. Následující faktory podle Francie svědčí o opaku.
- (359) Především pouhá silniční vzdálenost mezi oběma přístavy není dostatečným ukazatelem zaměnitelnosti: vzhledem k chybějícím rychlostním silnicím a topografií trasy mezi Ajacciem a Proprianem trvá cesta po silnici mezi oběma přístavy téměř 1 hodinu a 30 minut, v případě přetížení trasy více než 2 hodiny. Francie v tomto ohledu odkazuje na údaje o vzdálenostech a jízdních dobách mezi korsickými přístavy, které poskytla a které jsou uvedeny v oddíle 2.2.

⁽¹⁴²⁾ Francouzské orgány odkazují zejména na příklady zakázek na veřejné služby uzavřených v Itálii a Norsku.

(360) Kromě toho se infrastruktura v přístavu Ajaccio již blíží bodu přetížení a neexistují zde dostatečně velké odbavovací prostory, které by umožnily soustředit větší toky nákladu, než se předpokládá pro období 2023–2029.

(361) Francouzské orgány v každém případě připomínají, že je korsická silniční infrastruktura velmi přetížená, zejména v době dopravní špičky a během turistické sezóny, a že na Korsice dochází k vysoké úmrtnosti na silnicích (viz oddíl 2.1). Organizovat veřejnou námořní dopravu tak, aby se zvýšil silniční provoz, by bylo v rozporu s v oblasti bezpečnosti uloženým korsické samosprávě.

4.1.4 *Služby nabízené společnostmi Corsica Linea a La Méridionale mimo rámec zakázek na veřejné služby jsou v souladu s režimem ZVS a nezpochybňují potřebu veřejné služby identifikovanou Francií*

(362) Oproti tvrzení společnosti Corsica Ferries v její stížnosti mají francouzské orgány za to, že je třeba rozlišovat mezi dodatečnými zpátečními cestami, jejichž princip a podmínky jsou stanoveny v zakázkách na veřejné služby, a komerčními plavbami, které jsou volně nabízeny (mimo zakázky na veřejné služby) jedním nebo druhým koncesionářem v rámci režimu ZVS z roku 2019.

(363) Podle Francie se na dotyčné komerční plavby zakázky na veřejné služby nevztahují ani je nezakazují a nezpochybňují posouzení veřejné služby ze strany Francie.

(364) Francie uvádí, že komerční plavby provozované společností Corsica Linea v letech 2023 a 2024 z přístavu Marseille byly i) sezónními plavbami nabízenými během jarních a letních školních prázdnin; ii) plavbami, na nichž se přepravují pouze cestující, s vyloučením nákladu, a iii) nebyly za ně vypláceny vyrovnávací platby, protože byly uskutečněny mimo rámec zakázek na veřejné služby. Pokud jde o plavby provozované společností La Méridionale z přístavu Toulon v roce 2024, Francie připomíná, že i) uvedené plavby byly navrženy po změně majetkové struktury společnosti v roce 2023; ii) přepravovaly pouze cestující, s vyloučením nákladu, a iii) nebyly za ně vypláceny vyrovnávací platby, protože byly uskutečněny mimo rámec zakázek na veřejné služby.

4.1.5 *Při konzultaci s uživateli nedošlo k žádnému metodickému zkreslení*

(365) Oproti tomu, co Komise naznačuje v rozhodnutí o zahájení řízení, se francouzské orgány domnívají, že v rámci veřejné konzultace s uživateli nedošlo k žádnému metodickému zkreslení.

(366) Poukazují především na to, že konzultace s uživateli byla široce propagována v místním a odborném tisku (noviny *Le Marin*), na internetových stránkách korsické samosprávy a na sociálních sítích.

(367) Domnívají se také, že položené otázky nezpůsobily zkreslení ve prospěch přístavu Marseille.

(368) Pokud jde o konzultaci s uživateli v oblasti námořní osobní dopravy, otázky se zaměřily na zjištění možné zaměnitelnosti mezi přístavy na pevnině z pohledu uživatelů. Zpráva společnosti Gecodia rovněž dospěla k závěru, že přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska poptávky ze strany cestujících z řad korsických rezidentů a nerezidentů zaměnitelné.

(369) Pokud jde o konzultaci s uživateli námořní nákladní dopravy, otázky se systematicky týkaly všech tras z Marseille a Toulonu.

4.2 **Zakázky na veřejné služby jsou v souladu se směrnicí o koncesích**

4.2.1 *Doba, která uplynula mezi udělením jednotlivých částí koncesionářům a vstupem zakázek na veřejné služby v platnost, neměla žádný účinek způsobující uzavření trhu*

(370) Francouzské orgány na úvod připomínají, že ani směrnice o koncesích, ani francouzské právo nestanoví striktní lhůtu mezi udělením koncese a vstupem této koncese v platnost.

- (371) V každém případě se domnívají, že dané krátké období nemělo účinek způsobující uzavření trhu ze tří důvodů.
- (372) *Za prvé*, původní harmonogram vypracovaný Francií, zveřejněný v oznámení výzvy k podávání nabídek ze dne 6. května 2022 pro udělení zakázky na veřejné služby, stanovil lhůtu dvou měsíců mezi udělením a vstupem v platnost⁽¹⁴³⁾. Uvedená lhůta byla tedy delší než lhůta stanovená pro přidělení zakázek na veřejné služby v judikatuře ve věci SNCM II (23 dnů)⁽¹⁴⁴⁾.
- (373) *Za druhé*, po obdržení žádostí a nabídek dne 25. července 2022 francouzské orgány zjistily, že uchazeči, kteří podali žádost a nabídku ve stanovených lhůtách, byli odcházející koncesionáři zakázek na veřejné služby na období 2021–2022, a to společnosti La Méridionale a Corsica Linea. Vzhledem k tomu, že na zakázky na veřejné služby nepodal žádný nový účastník, nemohla mít lhůta kratší než dva měsíce (původně stanovená ve výzvě k podávání nabídek) mezi udělením zakázek na veřejné služby a zahájením provozu účinek způsobující uzavření trhu.
- (374) *Za třetí*, jelikož vstup zakázek na veřejné služby v platnost následoval bezprostředně po skončení platnosti zakázek na veřejné služby 2021–2022, byly na dané lhůty všechny zúčastněné hospodářské subjekty upozorněny ihned po zahájení řízení, a to prostřednictvím zadávací dokumentace pro uživatele a provozovatele. Všichni provozovatelé proto o předpokládaném datu zahájení opatření věděli. Francouzské orgány navíc poznamenávají, že se po zveřejnění výzvy k podávání nabídek dne 6. května 2022 žádný z potenciálních uchazečů nepřihlásil s žádostí o změnu harmonogramu, ačkoli je to podle nich běžná praxe při udělování koncesí.

4.2.2 Doba trvání udělovacího řízení nevedla k nerovnému zacházení s uchazeči

- (375) V reakci na pochybnosti vyjádřené Komisí ve 424. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení⁽¹⁴⁵⁾ francouzské orgány uvedly následující připomínky.
- (376) *Za prvé*, čl. 39 odst. 3 a 5 směrnice o koncesích vyžaduje minimální lhůtu 30 dnů pro podání žádostí a nabídek ode dne, kdy bylo odesláno oznámení o zahájení koncesního řízení; pokud lze nabídky podávat elektronickými prostředky, může být tato lhůta zkrácena na 25 dnů. Při dodržení těchto minimálních lhůt může veřejný zadavatel stanovit lhůty pro podání žádostí a nabídek volně.
- (377) *Za druhé*, francouzské orgány připomínají, že po zveřejnění výzvy k podávání nabídek dne 6. května 2022 se žádný z potenciálních uchazečů nepřihlásil s žádostí o změnu harmonogramu.

4.2.3 Minimální požadavky nebyly v průběhu nabídkového řízení změněny a podepsané zakázky na veřejné služby splňují minimální požadavky

- (378) *Za prvé*, francouzské orgány chtěly upřesnit rozsah minimálních požadavků, které se v tomto případě vztahují na zakázky na veřejné služby. *Za druhé* vysvětlily, že se stanovené minimální požadavky v průběhu nabídkového řízení nezměnily. *Za třetí* zopakovaly, že podepsané zakázky na veřejné služby splňují minimální požadavky.

⁽¹⁴³⁾ Přidělení zakázek na veřejné služby bylo původně naplánováno na 28. října 2022.

⁽¹⁴⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 1. března 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

⁽¹⁴⁵⁾ Pro připomenutí, 424. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení: „[...] Komise se domnívá, že francouzské orgány neposkytly všechna nezbytná vysvětlení, aby bylo možné konstatovat, že jsou zakázky na veřejné služby v souladu se zásadami rovného zacházení, nediskriminace a transparentnosti. Vyzývá všechny zúčastněné strany, aby se k této záležitosti vyjádřily, zejména aby objasnily, zda povinnost mobilizovat plavidla s minimální kapacitou pro přepravu cestujících a kapacitou kajut ve lhůtě stanovené ve výzvě k podávání nabídek představuje porušení rovného zacházení.“

4.2.3.1 Rozsah minimálních požadavků

- (379) Francouzské orgány upřesňují, že v tomto případě byly minimální požadavky stanoveny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek (270. bod odůvodnění). Podle nich byl obsah minimálních požadavků tento:
- a) „Maximální sazby pro korsické rezidenty a pro přepravu zboží: viz sazby prezentované v rámci usnesení korsického shromáždění AC č. 19-128, kterým se mění režim závazků veřejné služby v námořní přepravě cestujících a zboží mezi přístavy Marseille, Toulon, Nice a korsickými přístavy.
 - b) Přepravní kapacita plavidel: viz nosnost plavidel.
 - c) Jízdní řády a četnost služeb: viz jízdní řády stanovené korsickou samosprávou a OTC a minimální četnost, které korsická samospráva a OTC ukládají provozovatelům.
 - d) Doba trvání zakázky: viz doba trvání zakázek na veřejné služby stanovená v článku 2 každé zakázky – „zakázka vstupuje v platnost dne 1. ledna 2023 a končí dne 31. prosince 2029“ – s možností prodloužení maximálně o dvanáct měsíců, zejména pokud po skončení platnosti zakázky nebude udělena nová koncese.
 - e) Maximální výše finanční vyrovnávací platby ze strany OTC: viz finanční vyrovnávací platba uvedená v čl. 2 odst. 5 pravidel pro podávání nabídek⁽¹⁴⁶⁾.
- (380) Dále byly v příloze 1 zakázek na veřejné služby stanoveny minimální požadavky týkající se i) přepravní kapacity plavidel a ii) jízdních řádů a četnosti služeb.
- (381) Podle francouzských orgánů je tedy třeba čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek vykládat ve světle přílohy 1 pouze ve vztahu k těmto dvěma minimálním požadavkům, přičemž je upřesněno, že:
- minimální četnost odkazovala na četnost služeb,
 - jízdní řády odkazovaly na jízdní řády stanovené Francií s tím, že uchazeči mohou navrhnout časy odplutí a příplutí volně, pokud dodrží časové intervaly uložené Francií,
 - minimální kapacita přepravy cestujících a nákladu odkazovala na přepravní kapacitu plavidel.
- (382) Francouzské orgány tedy dospěly k závěru, že pouze pět prvků uvedených v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek, z nichž dva byly upřesněny v příloze 1, představuje minimální požadavky podle článku 37 směrnice o koncesích a vylučuje jakoukoli jinou charakteristiku.

4.2.3.2 Příloha 1 zakázek na veřejné služby nebyla jako celek minimálním požadavkem

- (383) Francouzské orgány ve svých připomínkách tvrdí, že příloha 1 zakázek na veřejné služby nebyla uvedena v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek, a proto nemohla jako celek představovat minimální požadavek. Uvedená příloha sice stanovila minimální charakteristiky týkající se i) přepravní kapacity plavidel a ii) jízdních řádů a četnosti služeb, ale obsahovala také řadu technických požadavků, které nebyly minimálními požadavky podle čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Přípomínky francouzských orgánů ze dne 27. března 2024.

⁽¹⁴⁷⁾ Francouzské orgány uvádějí, že tomu tak bylo zejména v případě počtu ročních zpátečních cest, dodatečných zpátečních cest a počtu kajut pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na plavidlo.

(384) Francouzské orgány rovněž vysvětlují, že v průběhu udělovacího řízení chtěl OTC zajistit, aby byly splněny všechny technické požadavky stanovené v příloze 1. Proto například OTC přijal závazek společnosti Corsica Linea k nápravě absence kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na lodi Paglia Orba ⁽¹⁴⁸⁾.

4.2.4 *Existence dodatečných zpátečních cest a zpátečních cest, které lze přeložit, neporušila zásadu rovného zacházení s uchazeči*

4.2.4.1 *Dodatečné zpáteční cesty a zpáteční cesty, které lze přeložit, nebyly minimálním požadavkem*

(385) Pokud jde o dodatečné zpáteční cesty, francouzské orgány připomínají, že se jedná o zpáteční cesty, které může veřejný zadavatel zavést s ohledem na potřebu poskytovat veřejnou službu na každé trase. Účelem těchto cest je tedy uspokojit potřebu veřejné služby, která je větší než stanovená minimální kapacita, a zabránit tomu, aby zboží zůstávalo na hraně nábřeží. Zavádění těchto cest se řídí článkem 18 zakázek na veřejné služby. Nepředstavovaly proto minimální požadavek podle čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek.

(386) Pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, francouzské orgány připomínají, že jejich jediným cílem byla optimalizace organizace dopravy. Zavádění těchto cest se řídí článkem 17 zakázek na veřejné služby. Nepředstavovaly proto minimální požadavek podle čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek.

4.2.4.2 *Přijetí návrhů uchazeče, které stanovily termíny dodatečných zpátečních cest a zpátečních cest, které lze přeložit, nevedlo k porušení rovného zacházení s uchazeči*

(387) Francouzské orgány připomínají, že v souladu s články 17 a 18 zakázek na veřejné služby je pro zavedení dodatečných zpátečních cest a zpátečních cest, které lze přeložit, nutné zasedání technického výboru podle čl. 10 odst. 2 zakázek na veřejné služby. Technický výbor umožňuje koncesionáři, kterého se zavedení těchto zpátečních cest týká, oznámit případné problémy, které by z nich vyplývaly. Francie se proto domnívá, že existuje proces konzultací mezi korsickou samosprávou, OTC a koncesionářem, který umožní koncesionáři před zavedením zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest informovat o případných problémech, které by mohl mít, zejména pokud jde o plavidlo (plavidla), které má být mobilizováno.

(388) Francouzské orgány dále uvádějí, že se lhůta pro oznámení počítá „do týdne“ pro dodatečné zpáteční cesty (článek 18 zakázek na veřejné služby), což umožňuje koncesionáři v případě potřeby uspokojit dodatečnou poptávku s ohledem na jeho strukturu závazků.

(389) Z toho podle francouzských orgánů vyplývá, že se zásada původně stanovená v zakázkách na veřejné služby nezměnila: o dodatečných zpátečních cestách a zpátečních cestách, které lze přeložit, rozhoduje OTC, nikoli koncesionáři. Návrhy předložené koncesionáři OTC při zavádění těchto zpátečních cest nijak nezavazují. V tomto ohledu Francie uvádí příklad trasy Marseille–Bastia, kde v roce 2023, během prvního roku provádění zakázky na veřejné služby, OTC rozhodl o změně pěti dodatečných zpátečních cest navržených společností Corsica Linea v jejím předběžném programu, a to tak, že tři z nich naplánoval na jiné termíny a další dvě zrušil, protože nákladní doprava v termínech navržených společností Corsica Linea nebyla zapotřebí.

⁽¹⁴⁸⁾ Francouzské orgány vysvětlují, že v nabídce společnosti Corsica Linea bylo navrženo plavidlo Paglia Orba, které mělo pouze jednu kajutu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace namísto dvou kajut požadovaných v příloze 1. Tento bod však byl s uchazečem projednán během fáze jednání, na jejichž konci se uchazeč zavázal nahradit plavidlo jedním ze sedmi plavidel, která by mohla být přidělena na spojení, pokud by byly zapotřebí dvě kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace s ohledem na potřebu veřejné služby (v souladu s článkem 20 zakázek na veřejné služby, který povoluje náhradu lodi v průběhu plnění), a provést práce na instalaci druhé kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Francouzské orgány dále připomínají, že Paglia Orba je náhradní plavidlo používané *ad hoc*, zejména v případě, kdy je hlavní používané plavidlo z technických důvodů vyřazeno z provozu (připomínky francouzských orgánů ze dne 27. července 2023). Podle Francie byly tyto návrhy, které mají omezený rozsah a nenarušují podmínky hospodářské soutěže, považovány za schopné splnit stanovené technické a funkční specifikace. Podle názoru francouzských orgánů v žádném případě neporušily minimální požadavek stanovený v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek.

5. PŘÍPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (390) Během formálního vyšetřovacího řízení podaly své připomínky čtyři zúčastněné strany: společnosti Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale a skupina Stef.

5.1 **Připomínky společnosti Corsica Ferries**

- (391) V níže uvedených pododdílech je uveden obsah připomínek podaných společnostmi Corsica Ferries v rámci formálního vyšetřovacího řízení. Jak je uvedeno v 325. bodě odůvodnění, tyto připomínky z velké části opakují obsah stížnosti. Níže uvedené pododdíly proto v případě potřeby odkazují i na stížnost.

5.1.1 *Skutkové aspekty*

- (392) Společnost Corsica Ferries úvodem uvádí dvě připomínky k popisu údajů týkajících se přepravy taženého nákladu uvedenému v rozhodnutí o zahájení řízení ⁽¹⁴⁹⁾.

- (393) *Za prvé* se domnívá, že věcný popis taženého nákladu zcela opomíjí rozdíl mezi doprovázeným taženým nákladem a nedoprovázeným taženým nákladem. Podle společnosti Corsica Ferries pouze doprovázený tažený náklad implikuje nástup řidiče na palubu plavidla, a tedy existenci potenciální poptávky po osobní dopravě (447. až 449. bod odůvodnění).

- (394) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries konstatuje, že Komise analyzovala změny na trhu nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninou na základě historických údajů za období 2016–2021. Analýza takového období poskytuje zavádějící údaje o skutečné dynamice trhu. Podle společnosti Corsica Ferries se v roce 2016 na trhu objevila společnost Corsica Linea, kterou nepřímo vlastní konsorcium korsických podnikatelů zahrnující patnáct hlavních aktérů korsického dodavatelského řetězce. Společnost Corsica Ferries tvrdí, že od roku 2016 každoročně přichází o nákladní dopravu ve prospěch společnosti Corsica Linea ⁽¹⁵⁰⁾. Společnost Corsica Ferries poznamenává, že údaje za období 2013–2019 tak ukazují roční pokles nákladní dopravy z přístavu Toulon ve srovnání s přístavem Marseille. Podle společnosti Corsica Ferries to zejména ukazuje, že vzhledem ke složení jejich akcionářů je společnost Corsica Linea schopna přesunout část poptávky po nákladní dopravě z Toulonu do Marseille.

5.1.2 *Nesoulad s prvním kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark*

5.1.2.1 K identifikaci poptávky uživatelů

5.1.2.1.1 K metodice, kterou francouzské orgány použily k identifikaci poptávky uživatelů

- (395) Společnost Corsica Ferries nesouhlasí s předběžným posouzením Komise, že metodika, kterou francouzské orgány použily k identifikaci existence poptávky uživatelů, není stížena zjevně nesprávným posouzením.

- (396) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries poukazuje na to, že výsledky konzultace s uživateli a zpráva společnosti Gecodia, na jejichž základě Francie zakázka na veřejné služby uzavřela, nebyly dosud zveřejněny ani oznámeny společnosti Corsica Ferries. Společnost Corsica Ferries v této souvislosti konstatuje, že se výbor pro přístup ke správním dokumentům (dále jen „CADA“) vyjádřil ke zjevně nadměrné povaze redigování provedeného

⁽¹⁴⁹⁾ Oddíl 2.1.1 – Námořní přeprava zboží.

⁽¹⁵⁰⁾ Podle společnosti Corsica Ferries jí uskutečněná přeprava nákladu z přístavu Toulon v roce 2016 poklesla o 15,58 %, v roce 2017 o 7,49 % a v roce 2018 o 6,09 %, zatímco společnost Corsica Linea zaznamenala v roce 2016 nárůst přepravy o 15,91 %, v roce 2017 o 16,31 % a v roce 2018 o 3,10 %.

korsickou samosprávou⁽¹⁵¹⁾. Vzhledem k zjevné netransparentnosti ze strany Francie nelze společnosti Corsica Ferries vytýkat, že své připomínky zcela nebo zčásti založila na studiích trhu provedených v letech 2018, 2019 a 2020, jakož i na studii BRG 1.

- (397) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries připomíná, že důkazní břemeno podle prvního kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark leží na členském státě. Je tedy na francouzských orgánech, aby předložily objektivní, ověřitelné a dostatečně věrohodné důkazy, které by mohly zvrátit závěry a zjištění správních a evropských soudů, jakož i francouzského orgánu pro hospodářskou soutěž v rámci sporů týkajících se předchozích zakázek na veřejné služby.
- (398) Komise tedy nemohla, jak to učinila v rozhodnutí o zahájení řízení, jednoduše odmítnout výtky společnosti Corsica Ferries pouze z toho důvodu, že se částečně zakládaly na studiích trhu a rozhodnutích přijatých v souvislosti s předchozími zakázkami na veřejné služby uzavřenými na námořní spojení s Korsikou. Komise by tím porušila zásadu řádné správy, jak ji ukládá čl. 41 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie.
- (399) *Za třetí*, společnost Corsica Ferries vyjadřuje výtky k metodice a použití údajů získaných v rámci konzultace s uživateli.
- (400) Společnost Corsica Ferries především konstatuje, že se zveřejněné dotazníky týkaly pouze tras mezi Marseille a Korsikou. Proto byly nutně nevyvážené, což vedlo k nenapravitelnému metodologickému zkreslení. Jediné otázky, které se týkaly jiných tras než tras zahrnujících Marseille, byly čistě srovnávací, aby vysvětlily, proč si respondent vybral trasu Marseille–Korsika namísto spojení s jiným přístavem na pevnině. Společnost Corsica Ferries v této souvislosti podotýká, že Komise, která nicméně v rozhodnutí o zahájení řízení (283. bod odůvodnění) na toto možné metodické zkreslení upozornila, nevyvodila potřebné závěry, když neshledala posouzení zjevně nesprávným.
- (401) Společnost Corsica Ferries rovněž poukazuje na to, že odpovědi byly omezující, a tak usměrňovaly reakce uživatelů a neumožňovaly jim reagovat volně. Obdržené odpovědi proto nemohly pomoci charakterizovat potřebu veřejné služby.
- (402) Kromě toho se společnost Corsica Ferries domnívá, že počet obdržených odpovědí byl nedostatečný (987 použitelných odpovědí od cestujících z téměř 3 milionů cestujících ročně, 42 odpovědí od cestujících ze zdravotních důvodů a 5 odpovědí od uživatelů námořní nákladní dopravy). Pokud jde o iniciativy francouzských orgánů týkající se přímých telefonických konzultací s uživateli námořní nákladní dopravy, společnost Corsica Ferries konstatuje, že nebyl oznámen ani zveřejněn žádný dokument. Podle společnosti Corsica Ferries bylo nutné prověřit totožnost oslovených dopravců a otázky, které jim byly položeny.

⁽¹⁵¹⁾ Společnost Corsica Ferries předložila dvě stanoviska výboru CADA, a to stanovisko ze dne 15. února 2024 jako přílohu 3 svých připomínek a stanovisko ze dne 11. ledna 2024 jako přílohu 4 svých připomínek. Příloha 3 se týká žádosti společnosti Corsica Ferries o přístup ke zprávě společnosti Gecodia, kterou zaslala OTC. OTC poskytl společnosti Corsica Ferries nedůvěrnou verzi uvedené zprávy. Ve svém stanovisku ze dne 15. února 2024 se výbor CADA domnívá, že ačkoli zpráva společnosti Gecodia obsahuje určité množství důvěrných informací, jejichž zveřejnění by mohlo narušit důvěrnost v obchodních vztazích (např. odpovědi rejdářských společností na konzultaci s provozovateli), nedůvěrná verze, která byla zaslána společnosti Corsica Ferries, byla nadměrně redigována. Příloha 4 se týkala žádosti společnosti Corsica Ferries o přístup k pěti zakázkám na veřejné služby a jejich přílohám, jejichž nedůvěrná verze jí zaslala korsická samospráva. Ve svém stanovisku ze dne 11. ledna 2024 se výbor CADA domníval, že některé redigované části obsahu zakázek na veřejné služby (smluvní informace týkající se finanční vyrovnávací platby vyplácené ze strany OTC v případě, že se plavba neuskuteční, ustanovení týkající se výpočtu přiměřeného zisku) a některé přílohy (příloha týkající se předběžného provozního účtu) lze poskytnout, jiné však nikoli (přílohy 1, 2, 3, 10 a 12).

- (403) A konečně společnost Corsica Ferries uvedla, že existují důkazy o pokusu společnosti Corsica Linea manipulovat s dotazníky, které francouzské orgány umístily na internet, neboť společnost Corsica Linea zaslala svým zaměstnancům výslovné pokyny, v nichž je i) žádala, aby se ve velkém počtu účastnili konzultace s uživateli, a ii) uvedla odpovědi, které je třeba zaškrtnout⁽¹⁵²⁾. Výsledky konzultace s uživateli proto nelze považovat za použitelné.

5.1.2.1.2 K identifikaci poptávky uživatelů po námořní osobní dopravě

5.1.2.1.2.1 K identifikaci kvalitativní poptávky cestujících

- (404) Společnost Corsica Ferries ve stížnosti poukázala na to, že přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska osobní dopravy na Korsiku zcela zaměnitelné, jak rozhodla Evropská komise⁽¹⁵³⁾, Tribunál Evropské unie⁽¹⁵⁴⁾, francouzský orgán pro hospodářskou soutěž⁽¹⁵⁵⁾, odvolací správní soud v Marseille⁽¹⁵⁶⁾ a správní soud v Bastii⁽¹⁵⁷⁾.

- (405) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení se společnost Corsica Ferries domnívá, že se francouzské orgány při identifikaci poptávky cestujících dopustily dvou chyb.

5.1.2.1.2.1.1 Přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska cestujících ze zdravotních důvodů zaměnitelné

- (406) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že je závěr, že přístavy Toulon a Marseille nejsou zaměnitelné, pokud jde o cestující ze zdravotních důvodů, stížen zjevně nesprávným posouzením, a to ze tří důvodů.

- (407) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že by pojem „cestující ze zdravotních důvodů“ měl být vykládán přísně. Domnívá se, že francouzské orgány identifikovaly specifickou poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů pouze z důvodu existence právního rámce upravujícího úhradu nákladů pacientů na dopravu, který omezuje volbu druhu dopravy ze strany cestujících.

- (408) Společnost Corsica Ferries to chápe tak, že pro účely identifikace potřeby veřejné dopravy je třeba vzít v úvahu pouze poptávku po přepravě cestujících ze zdravotních důvodů, jejichž cesty jsou způsobilé k úhradě ze systému sociálního zabezpečení. Podle společnosti Corsica Ferries však existuje mnoho případů, kdy rezident může ze zdravotních důvodů cestovat do pevninské Francie, ale jeho cesta není způsobilá k úhradě. Podle společnosti Corsica Ferries v uvedených případech neexistuje žádné právní omezení pro druh dopravy, který má být použit.

⁽¹⁵²⁾ Společnost Corsica Ferries poskytla v příloze 5 svých připomínek několik dokumentů:

- anonymní ručně psaný dopis určený předsedovi představenstva společnosti Corsica Ferries, který popisuje pokus vedení společnosti Corsica Linea požádat své zaměstnance, aby „předstírali, že jsou rezidenty“, aby mohli odpovědět na konzultaci s uživateli,
- interní sdělení společnosti Corsica Linea („měsíční aktualizace prosinec 2021“), které se týkalo několika témat souvisejících s obchodní strategií společnosti Corsica Linea, včetně aktualizace zakázek na veřejné služby a v němž se hovořilo o harmonogramu zahájení veřejných konzultací ze strany OTC a o výzvě k podávání nabídek na zakázky na veřejné služby, a v němž bylo uvedeno, že společnost Corsica Ferries podala stížnosti Komisi,
- dopis zástupců odborů určený předsedům představenstva společností Corsica Linea a La Méridionale, v němž je informují o předběžném oznámení o stávce z důvodu údajného odporu francouzského státu a Komise vůči veřejné službě námořního spojení s Korsikou ve jménu volného pohybu služeb,
- interní e-mail od zaměstnance společnosti Corsica Linea, který sdílel internetový odkaz na konzultaci s uživateli, s „navrhovanými“ odpověďmi, které odůvodňovaly pokračování veřejné služby.

⁽¹⁵³⁾ Rozhodnutí 2013/435/EU, 160. bod odůvodnění.

⁽¹⁵⁴⁾ Rozsudky ze dne 1. března 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, a SNCM II, tamtéž.

⁽¹⁵⁵⁾ Stanovisko francouzského orgánu pro hospodářskou soutěž č. 12-A-05 ze dne 17. února 2012 o námořní dopravě mezi Korsikou a pevninou.

⁽¹⁵⁶⁾ Rozsudek č. 17MA01582 odvolacího správního soudu v Marseille ze dne 22. února 2021.

⁽¹⁵⁷⁾ Rozsudek správního soudu v Bastii č. 1100533 ze dne 7. dubna 2015, SNCM.

- (409) Podle společnosti Corsica Ferries však francouzské orgány neomezily potřebu veřejné služby v zakázkách na veřejné služby pouze na cestující ze zdravotních důvodů, jejichž náklady na dopravu byly způsobilé k úhradě ze systému sociálního zabezpečení. Tato potřeba se týká i cestujících ze zdravotních důvodů obecně, i když někteří z nich, jejichž cestovní náklady nejsou způsobilé k úhradě v rámci systému zdravotního pojištění, nejsou omezeni druhem dopravy, který má být použit, ani přístavem příplutí na pevnině.
- (410) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries poukazuje na to, že se francouzské orgány opíraly o platné právní předpisy s cílem prokázat, že mezi přístavy Marseille a Toulon neexistuje zaměnitelnost, pokud jde o poptávku cestujících ze zdravotních důvodů ⁽¹⁵⁸⁾. Takový závěr by byl zjevně nesprávný.
- (411) Společnost Corsica Ferries tvrdí, že navzdory tvrzení francouzských orgánů žádný právní či regulační požadavek nestanoví, že úhrada nákladů na dopravu závisí na vzdálenosti mezi přístavem příplutí a zdravotnickým střediskem.
- (412) Společnost Corsica Ferries odkazuje na článek L. 322-5 CSS, který stanoví: „náklady na dopravu jsou hrazeny na základě lékařského předpisu [...] Lékařský předpis musí specifikovat druh dopravy, který je nejvhodnější pro zdravotní stav pacienta, a zda je tento stav neslučitelný se společnou přepravou, kterou se rozumí společná přeprava nejméně dvou pacientů. V souladu s předpisem jsou náklady na dopravu hrazeny na základě nejlevnější cesty s ohledem na přepravní podmínky a počet přepravovaných pacientů.“
- (413) Společnost Corsica Ferries se rovněž domnívá, že francouzské orgány nesprávně vyložily článek R. 310-10-5 CSS (139. bod odůvodnění). Ačkoli podle společnosti Corsica Ferries uvedené ustanovení stanoví, že se úhrada cestovních výdajů vypočítá na základě vzdálenosti mezi bydlištěm pacienta a léčebným zařízením předepsaným lékařem, vztahuje se pouze na určité druhy cest (konkrétně na cesty uvedené v čl. R. 322-10 odst. 1 písm. a) až f) CSS, jak je uvedeno v 139. bodě odůvodnění). Podle společnosti Corsica Ferries mezi ně nepatří cesta pravidelnou lodní dopravou nebo letadlem. Článek R. 310-10-5 CSS se tedy netýká cesty pravidelnou lodní dopravou nebo letadlem ani otázky vzdálenosti mezi přístavem příplutí nebo letištěm příletu pacienta a léčebným zařízením.
- (414) Podle společnosti Corsica Ferries tak sice může být druh dopravy (letecká nebo lodní) skutečně omezen lékařským předpisem, stejně jako samotné místo léčby, ale v případě dopravy pravidelnou leteckou nebo lodní dopravou nejsou přístav příplutí nebo letiště příletu nijak omezeny a ani nejsou lékařským předpisem uloženy.
- (415) Naproti tomu se podmínka stanovená v článku L. 322-5 CSS, podle níž se cestovní výdaje hradí na základě nejlevnější cesty, vztahuje na všechny cesty a druhy dopravy.
- (416) Podle společnosti Corsica Ferries si tak i cestující ze zdravotních důvodů, kterým lékař předepsal námořní přepravu, mohou zvolit trasu do Toulonu nebo Marseille; volba se musí provádět na základě ceny, a nikoliv na základě vzdálenosti přístavu příplutí od léčebného zařízení. Tento závěr potvrzují i informace na úředním formuláři, který musí předepisující lékař vyplnit pro účely úhrady nákladů na plánovanou dopravu ⁽¹⁵⁹⁾.
- (417) V každém případě se společnost Corsica Ferries domnívá, jak je uvedeno v její stížnosti, že zaměnitelnost přístavů Marseille a Toulon z hlediska cestujících ze zdravotních důvodů potvrzují okolnosti po vypuknutí pandemie COVID-19, kdy vnitrostátní orgány razantně omezily osobní dopravu mezi Korsikou a pevninou, když povolovaly pouze přepravu určitých osob (zdravotnického personálu, vojenského personálu, hasičů a techniků). Společnost Corsica Ferries tvrdí, že v daném období byla jediným provozovatelem, který měl povolení k přepravě cestujících mezi Toulonem a Korsikou, protože se koncesionáři, společnosti Corsica Linea a La Méridionale, rozhodli provozovat pouze služby námořní nákladní dopravy mezi Marseille a Korsikou.

⁽¹⁵⁸⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení, 296. bod odůvodnění.

⁽¹⁵⁹⁾ V příloze 6 svých připomínek předložila společnost Corsica Ferries vzorový formulář žádosti o předchozí schválení dopravy, který je rovnocenný lékařskému předpisu. Tento formulář obsahuje upozornění, které předepisujícím lékařům poskytuje informace o pravidlech pro úhradu nákladů na dopravu.

- (418) *Za třetí*, společnost Corsica Ferries vysvětluje, že vzhledem k tomu, že právní předpisy o úhradě nákladů na dopravu ze zdravotních důvodů nenutí cestující ze zdravotních důvodů, aby si zvolili plavbu do přístavu Marseille, není pro cestující nevhodné cestovat do přístavu Toulon namísto do přístavu Marseille, pokud jde o jejich zdravotní potřeby. Společnost Corsica Ferries se domnívá, že pro cestující ze zdravotních důvodů, kteří cestují se svým vozidlem (a kteří tedy již absolvovali dvanáctihodinovou plavbu lodí), není důležité, zda dorazí do Marseille nebo do Toulonu, protože tato dvě města jsou od sebe vzdálena 45 minut jízdy osobním automobilem.

5.1.2.1.2.1.2 Přístavy Ajaccio a Propriano jsou z hlediska cestujících zaměnitelné

- (419) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že závěr, že přístavy Ajaccio a Propriano nejsou z hlediska cestujících zaměnitelné, je stížen zjevně nesprávným posouzením ze tří důvodů.
- (420) *Za první*, vzdálenost mezi Ajacciem a Proprianem je pouze 70 km, což znamená, že pro cestující, kteří se vydávají na plavbu s osobním automobilem (tj. podle společnosti Corsica Ferries 92 % cestujících), není podstatný rozdíl, zda cestují z přístavů Ajaccio nebo Propriano.
- (421) *Za druhé*, pokud jde o dobu trvání cesty, společnost Corsica Ferries tvrdí, že je nesprávné se domnívat, že doba cesty přibližně jedna hodina brání tomu, aby byly oba přístavy zaměnitelné.
- (422) Společnost Corsica Ferries připomíná, že francouzské orgány považují přístavy Nice a Toulon za zaměnitelné (i když cesta trvá přibližně 1 hodinu a 30 minut), stejně jako přístavy Marseille a Nice (pro cestující z řad nerezidentů, i když cesta trvá téměř 2 hodiny a 20 minut). Stejný princip by měl platit i pro vzdálenost mezi Ajacciem a Proprianem.
- (423) Společnost Corsica Ferries se rovněž domnívá, že Ajaccio a Propriano mají společnou spádovou oblast, a jako příklad uvádí situaci obyvatel obce Grosseto-Prugna, pro něž je Ajaccio vzdáleno 32 km (40 minut jízdy) a Propriano 35 km (45 minut jízdy).
- (424) Společnost Corsica Ferries dále odkazuje na stížnost, v níž vysvětlila, že zaměnitelnost mezi přístavy Ajaccio a Propriano je potvrzena závazky týkajícími se četnosti, které jsou uloženy v rámci zakázek na veřejné služby. Zatímco mezi Marseille a Ajacciem musí koncesionáři provozovat trasu denně, mezi Marseille a Proprianem musí provozovat pouze tři zpáteční cesty týdně. Podle společnosti Corsica Ferries musí cestující, kteří se obvykle nalodí v přístavu Propriano, cestovat do Ajaccia ve dnech, kdy není zpáteční cesta v přístavu Propriano k dispozici.
- (425) *A konečně* společnost Corsica Ferries odkazuje na informace uvedené ve stížnosti týkající se existence právních precedentů charakterizujících zaměnitelnost obou přístavů. Ve stížnosti poukázala na to, že vnitrostátní orgány samy uznaly zaměnitelnost obou přístavů v rámci znaleckého posudku, který nařídil odvolací správní soud v Marseille ve svém rozhodnutí o předběžné otázce č. 17MA01582-17MA01583 ze dne 12. února 2018, aby určil výši vyrovnávací platby, kterou má korsická samospráva zaplatit za škodu, která společnosti Corsica Ferries vznikla v důsledku protiprávní podpory vyplacené v rámci zakázky na veřejné služby na období 2007–2013 ⁽¹⁶⁰⁾.
- (426) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost Corsica Ferries zpochybňuje postoj Komise v tomto bodě, že uvedené precedenty nejsou relevantní, protože se netýkají tohoto případu, a poukazuje na to, že i) se všechny precedenty týkaly námořního spojení s Korsikou a podobných závazků veřejné služby a ii) týkaly se nedávného období, během něhož na trhu námořního spojení nedošlo k podstatným změnám, které by tyto závěry zpochybnily.

⁽¹⁶⁰⁾ Společnost Corsica Ferries uvádí, že soudní znalec jmenovaný vnitrostátním soudem za účelem posouzení škody, která vznikla společnosti Corsica Ferries, dospěl k závěru, že přístavy Ajaccio a Propriano jsou zaměnitelné, aniž by to dotčené strany (tedy korsická samospráva a společnost Corsica Ferries) zpochybnily. Společnost Corsica Ferries přikládá ke svým připomínkám jako přílohu 8 dopis dotčeného soudního znalce určený společnosti Corsica Ferries, v němž ji informuje o stavu šetření prováděného znalcem. V dopise se připomínají zejména body, na nichž se strany shodly, včetně zaměnitelnosti přístavů Propriano a Ajaccio, a zdůrazňuje se, že znalec očekává, že shromáždí denní údaje o dodatečném spojení týkající se let 2007–2009 (pro přístav Ajaccio) a 2007–2013 (pro přístav Propriano).

- (427) Společnost Corsica Ferries připomíná, že francouzské orgány neprovedly analýzu zaměnitelnosti korsických přístavů v rámci zakázek na veřejné služby, a že tedy důkazní břemeno spočívá na Francii, která musí na základě objektivních a ověřitelných údajů prokázat, že přístavy Ajaccio a Propriano v roce 2023 již nebudou zaměnitelné.

5.1.2.1.2.2 K identifikaci kvantitativní poptávky ze strany cestujících

- (428) Společnost Corsica Ferries zpochybňuje způsob, jakým francouzské orgány kvantifikovaly poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů, a to ze dvou důvodů.

- (429) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že předpoklad Francie ohledně počtu doprovázejících osob (tj. že je každý cestující ze zdravotních důvodů mladší 19 let nebo starší 75 let systematicky doprovázen) není založen na žádných objektivních a ověřitelných údajích. Podle společnosti Corsica Ferries to znamená, že třetina poptávky související s cestujícími ze zdravotních důvodů pochází od doprovázejících osob a nikoli od cestujících ze zdravotních důvodů.

- (430) Tato hypotéza vychází především z předpokladu, který je v rozporu s pravidly, jimiž se řídí krytí cest ze zdravotních důvodů v rámci systému zdravotního pojištění. Článek R. 322-10-7 CSS stanoví, že „*náklady na veřejnou dopravu vynaložené osobou doprovázející pojištěnce nebo oprávněnou osobu jsou hrazeny, pokud zdravotní stav pojištěnce nebo oprávněné osoby vyžaduje pomoc třetí osoby nebo pokud je mladší šestnácti let*“.

- (431) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že se míra 10 % pro lodní dopravu, kterou používají francouzské orgány, zdá být značně nadhodnocená s ohledem na jediné objektivní údaje poskytnuté francouzskými orgány na základě vzorku 8 000 žádostí o předchozí schválení zaslaných CPAM 2A (158. bod odůvodnění). Z těchto údajů vyplývá, že se pouze 4 % žádostí týkají námořní dopravy. Podle společnosti Corsica Ferries je proto třeba snížit odhadovaný objem poptávky po přepravě ze strany cestujících ze zdravotních důvodů o více než polovinu, a to použitím sazby 4 % namísto 10 %, kterou používají francouzské orgány.

5.1.2.1.3 K identifikaci poptávky uživatelů po námořní přepravě taženého nákladu, pokud se k přístavu Marseille nezdá být žádná alternativa

5.1.2.1.3.1 K identifikaci kvalitativní poptávky uživatelů po tažené nákladní dopravě

- (432) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že se francouzské orgány dopustily zjevně nesprávného posouzení, když usoudily, že mezi přístavy Toulon a Marseille existuje pouze částečná zaměnitelnost.

- (433) Společnost Corsica Ferries ve své stížnosti zastávala názor, že přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska přepravy řidičů zcela zaměnitelné. Pro řidiče jedoucího s tahačem a návěsem, jehož logistické uzly se nacházejí v oblasti Marseille nebo v úvalu řeky Rhôny (Miramas, Salon, Avignon), je tedy jedno, zda musí jet do Marseille nebo do Toulonu, které jsou od sebe vzdáleny 45 minut. Situace řidiče jedoucího s tahačem a návěsem je tedy totožná se situací cestujícího jedoucího osobním automobilem.

- (434) Společnost Corsica Ferries ve stížnosti rovněž uvedla, že z Toulonu přepravuje stejný počet řidičů jako společnost Corsica Linea a La Méridionale z Marseille⁽¹⁶¹⁾.

- (435) Společnost Corsica Ferries ve svých připomínkách zpochybňuje zejména dva body uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení: riziko přetížení kapacity v přístavu Toulon a nedostatečnou zaměnitelnost, která byla zjištěna během konzultace s uživateli.

5.1.2.1.3.1.1 Neexistence rizika přetížení kapacity přepravy taženého nákladu v přístavu Toulon

- (436) V daném ohledu vnesla společnost Corsica Ferries tři argumenty.

⁽¹⁶¹⁾ Společnost Corsica Ferries například uvádí, že v roce 2020 přepravila mezi Toulonem a Ajacciem 5 947 řidičů (4 984 v roce 2021), zatímco mezi Marseille a Ajacciem to bylo 5 232 řidičů (6 973 v roce 2021).

- (437) Za prvé, údajné přetížení kapacity přístavu Toulon je podle jejího názoru v rozporu se skutečným stavem kapacity přístavu zjištěným v minulosti. Společnost Corsica Ferries uvádí, že v letech 2013 až 2015 bylo v přístavu Toulon odbaveno o 50 % více nákladu než dnes. Stávky, které postihly přístav Marseille v červnu 2019 a lednu 2020, navíc v uvedených dvou měsících vedly k prudkému nárůstu nákladní dopravy v přístavu Toulon, aniž by došlo k problému s přetížením.
- (438) Za druhé a především, podle společnosti Corsica Ferries přístavní správa v Toulonu zpochybňuje údajné přetížení přístavu. Společnost Corsica Ferries uvádí, že požádala obchodní a průmyslovou komoru Var o informace o skutečné kapacitě přepravy taženého nákladu v přístavu Toulon. Podle společnosti Corsica Ferries přístav Toulon ve své odpovědi uvedl, že má k dispozici kapacitu ve třech svých terminálech za předpokladu stálé nabídky ze strany společnosti Corsica Ferries⁽¹⁶²⁾. Kromě toho podle společnosti Corsica Ferries obchodní a průmyslová komora Var potvrdila, že v roce 2014 bylo v přístavu Toulon-Port de Commerce odbaveno pro nakládku a vykládku až 42 008 přípojných vozidel, což odpovídá 600 000 běžným metrům⁽¹⁶³⁾. Vzhledem k tomu, že přístav Toulon v roce 2022 odbavil 320 000 běžných metrů, odhaduje společnost Corsica Ferries, že je přístav schopen pojmout dalších téměř 280 000 běžných metrů z celé Francie⁽¹⁶⁴⁾.

5.1.2.1.3.1.2 Konzultace s uživateli nejsou dostatečným důkazem pro identifikaci poptávky po přepravě taženého nákladu, pokud se k přístavu Marseille nezdá být žádná alternativa

- (439) Společnost Corsica Ferries poznamenává, že podle francouzských orgánů z konzultace s uživateli vyplývá, že pokud jde o tažený náklad, dopravci při plánování svých cest nezvažují alternativní trasu. Společnost Corsica Ferries se k tomuto tvrzení vyjadřuje následovně.
- (440) Podle společnosti Corsica Ferries se především jedná o obecné a nepodložené tvrzení založené na výpovědích několika aktérů ze vzorku s nejistou statistickou reprezentativností.
- (441) Za druhé, společnost Corsica Ferries poukazuje na to, že konzultovaní dopravci jsou ve střetu zájmů, neboť jsou akcionáři společnosti Corsica Linea (394. bod odůvodnění). Tato situace ovlivňuje analýzu zaměnitelnosti přístavů Toulon a Marseille, neboť uživatelé námořní přepravy taženého nákladu nejednají jako racionální hospodářské subjekty, které se při výběru řídí porovnáváním nabídek. Rozhodují se spíše na základě svých zájmů jako akcionářů společnosti Corsica Linea, a proto ani neuvažují o alternativě.
- (442) Kromě toho společnost Corsica Ferries zpochybňuje, že je blízkost přístavu Marseille jedním z hlavních důvodů, proč si dopravci vybírají právě tento přístav, a nikoli přístav Toulon. Společnost Corsica Ferries se domnívá, že francouzské orgány nepředložily žádné důkazy na podporu svého tvrzení, že logistické základny dopravců a zákazníků v oblasti námořního spojení s Korsikou jsou geograficky blíže Marseille než Toulonu. Podstatná část přepravy taženého nákladu využívala přístav Toulon, než byla po vstupu společnosti Corsica Linea na trh v roce 2016 přeměrována do přístavu Marseille. Podle společnosti Corsica Ferries nelze vzhledem k blízkosti dálniční sítě a poloze přístavu Toulon omezit jeho spádovou oblast pouze na departement Var, neboť přístav odbavuje tažený náklad z celého regionu a z údolí řeky Rhôny.

⁽¹⁶²⁾ Ve své odpovědi společnosti Corsica Ferries (která je uvedena v příloze 10 připomínek společnosti Corsica Ferries) obchodní a průmyslová komora Var vysvětluje, že terminál Toulon Côte-d'Azur může v zimě pojmout až 80 přípojných vozidel denně a v létě přibližně 20; terminál Brégaillon-sud 120 přípojných vozidel (ale pouze pro plavidla typu ro-ro); zatímco terminál Seyne-sur-Mer nemá nábřeží pro plavidla typu ro-ro. Terminál Seyne-sur-Mer by vyžadoval úpravy (výstavbu nábřeží pro plavidla typu ro-ro nebo doplnění plovoucího pontonu), které by umožnily pojmout až 50 přípojných vozidel.

⁽¹⁶³⁾ Ve své odpovědi společnosti Corsica Ferries obchodní a průmyslová komora Var uvádí, že „v terminálu [Toulon-Port de Commerce] bylo v roce 2014 dosaženo maximálního počtu přípojných vozidel za posledních patnáct let, když bylo naloženo a vyloženo 42 008 přípojných vozidel. Vzhledem k tomu, že jsou toky vyrovnané, odpovídá to přibližně 21 000 naložených přípojných vozidel ročně“.

⁽¹⁶⁴⁾ V odpovědi na otázku společnosti Corsica Ferries, která ji žádala o potvrzení, že spádová oblast přístavu Toulon (z hlediska jeho dostupnosti a polohy) není omezena na vnitrozemí kolem Toulonu nebo departement Var, nýbrž zasahuje do všech ostatních sousedních departementů (příloha 9 připomínek společnosti Corsica Ferries), obchodní a průmyslová komora Var uvedla, že „přístav Toulon je dostupný po dálnicích A50, A57 a A570, které zajišťují spojení z východu na západ a ze severu na jih. [...]“. Přístav nyní odbavuje nákladní dopravu z regionu Sud a obecněji z francouzského území. [...]“ (Příloha 10 připomínek společnosti Corsica Ferries).

(443) A konečně, i když vezmeme v úvahu, že některým dopravcům vznikají dodatečné náklady na silniční dopravu z důvodu větší vzdálenosti mezi jejich základnou a přístavem Toulon, není toto kritérium samo o sobě relevantní: společnost Corsica Ferries považuje za klíčové kritérium celkové náklady na dopravu do cílového místa (tj. náklady na silniční dopravu a náklady na námořní dopravu). Společnost Corsica Ferries v každém případě zpochybňuje dodatečné náklady ve výši 17 % celkových nákladů na cestu, které považuje za nadhodnocené. Nová studie společnosti BRG, kterou společnost Corsica Ferries předložila (dále jen „studie BRG 2“), ukazuje, že dodatečné náklady nepřesahují více než 5–6 % celkových produkčních nákladů dopravce, což je samo o sobě kompenzováno nižšími cenami služeb námořní přepravy taženého nákladu v přístavu Toulon ve srovnání s přístavem Marseille ⁽¹⁶⁵⁾.

5.1.2.1.3.2 K identifikaci kvantitativní poptávky uživatelů po námořní přepravě taženého nákladu, pokud se k přístavu Marseille nezdá být žádná alternativa

5.1.2.1.3.2.1 Nesoulad v odhadované kvantitativní poptávce po přepravě taženého nákladu, pokud se k přístavu Marseille nezdá být žádná alternativa

(444) Společnost Corsica Ferries sdílí pochybnosti Komise o kvantifikaci vynucené poptávky po přepravě taženého nákladu v přístavu Marseille, která se odhaduje na 80 % historické poptávky po přepravě taženého nákladu mezi Marseille a Korsikou, a poukazuje na to, že tato míra není založena na žádných objektivních a ověřitelných údajích.

(445) Kromě toho společnost Corsica Ferries upozorňuje na skutečnost, že v předchozím tržním testu provedeném v říjnu 2020 dospěly francouzské orgány k přesně opačnému závěru, a to i) k míře zaměnitelnosti mezi Toulonem a Marseille ve výši 80 % v případě poptávky po přepravě taženého nákladu a ii) k míře 20 % v případě poptávky po přepravě nákladu, která není zaměnitelná ⁽¹⁶⁶⁾. Takto výrazný rozdíl mezi předchozími a předmětnými zakázkami na veřejné služby vyvolává podle společnosti Corsica Ferries pochybnosti o správnosti odhadů francouzských orgánů, zejména proto, že mezi oběma obdobími nedošlo na trhu k žádné podstatné změně.

5.1.2.1.3.2.2 Pochybení v kvantifikaci poptávky po přepravě řidičů doprovázejících tažený náklad

(446) Společnost Corsica Ferries zpochybňuje metodu, kterou francouzské orgány používají k odhadu počtu řidičů, založenou na jednotném poměru řidič/bm taženého nákladu, který se použije na celkovou poptávku po přepravě taženého nákladu v roce 2030. V daném ohledu vznesla společnost čtyři argumenty.

(447) *Za prvé*, podle společnosti Corsica Ferries Francie nezohlednila v rámci kategorie taženého nákladu rozdíl mezi doprovázeným a nedoprovázeným taženým nákladem. Údajná potřeba veřejné služby pro řidiče je tedy založena na neodůvodněném předpokladu. Společnost Corsica Ferries v této souvislosti odkazuje na studii BRG 1 uvedenou ve stížnosti.

⁽¹⁶⁵⁾ Společnost Corsica Ferries v příloze 2 svých připomínek předkládá studii BRG 2, která se týká posouzení potřeby veřejné služby v oblasti námořního spojení s Korsikou ze strany korsické samosprávy, je datována dnem 21. dubna 2024 a byla provedena jménem společnosti Corsica Ferries. Dodatečné náklady na silniční dopravu se pro průměrnou cestu z logistických oblastí v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur do přístavu Marseille odhadují pro nákladní automobil o 12 běžných metrech ve výši předpokládané denní sazby 191 EUR a hodinových, kilometrických a denních nákladů stanovených vnitrostátním silničním výborem pro kategorii „kloubové vozidlo pro dopravu v rámci regionu – nafta“. Co se týče sazeb v námořní dopravě, studie používá průměrné sazby ve výši 32,4 EUR/bm zjištěné v Toulonu v roce 2023, zatímco v přístavu Marseille je to 42,5 EUR/bm (což odpovídá maximální sazbě stanovené v režimu ZVS z roku 2019 na trase Marseille–Korsika).

⁽¹⁶⁶⁾ Společnost Corsica Ferries předkládá jako přílohu 11 svých připomínek analytickou zprávu o trhu námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií, která je přílohou usnesení korsického shromáždění č. 20/166 ze dne 5. listopadu 2020, kterým bylo schváleno využití zakázek na veřejné služby na období 2021–2022. Dotyčnou zprávu vypracovala společnost Gecodia podle stejného vzoru jako zprávu společnosti Gecodia. Ve zprávě byla posouzena zaměnitelnost přístavů Toulon, Marseille a Nice pro přepravu taženého nákladu na Korsiku a z ní z hlediska poptávky na základě dvou kritérií (kapacita přístavů pojmout danou dopravu a dodatečné náklady na proplutí jedním nebo druhým přístavem). Na straně 36 zprávy společnost Gecodia uzavírá takto: „*případná potřeba veřejné služby se pro [tažený náklad] vypočítá takto: ačkoli je 20 % přepravy taženého nákladu v přístavu Marseille strukturálně vázáno na tento přístav, nebrání to možnému zjištění částečné zaměnitelnosti mezi přístavy na pevnině pro tento segment trhu, pokud budou předloženy důkazy v tomto smyslu, zejména prostřednictvím širší veřejné konzultace s odesílateli a dopravci. Zbytek přepravy se soustředí v přístavech Marseille a Toulon*“.

- (448) Studie BRG 1 se domnívá, že je třeba rozlišovat mezi taženým nákladem, který může být buď doprovázený (tj. řidič se nalodí na plavidlo se svým nákladním automobilem), nebo nedoprovázený (řidič naloží nákladní automobil na plavidlo a jiný řidič jej vyzvedne v přístavu příplutí). Jinými slovy, na rozdíl od nedoprovázeného taženého nákladu implikuje doprovázený tažený náklad námořní přepravu řidiče. Podle studie BRG 1 poptávka po přepravě nedoprovázeného nákladu pochází od stálých zákazníků s významnými potřebami a strukturovanou logistikou, která jim umožňuje návrat řidičů, kteří ponechávají nákladní automobily na palubě plavidel, a/nebo přepravu řidičů, kteří potřebují vyzvednout nákladní automobily, když plavidla dorazí. Naopak poptávka po přepravě doprovázeného taženého nákladu pochází od zákazníků s *ad hoc* potřebami.
- (449) Podle studie BRG 1 tyto rozdíly v profilech a potřebách zákazníků znamenají, že oba toky musí být z hlediska poptávky analyzovány odděleně. Doprovázený tažený náklad lze snadno přesunout z jednoho přístavu do druhého; jinými slovy, přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska uživatelů pro tuto dopravu dokonale zaměnitelné, což pro přepravu nedoprovázeného taženého nákladu neplatí⁽¹⁶⁷⁾.
- (450) Francouzské orgány však takové rozlišení neprovedly. Podle studie BRG 1 provedla Francie celkovou analýzu zeměpisné zaměnitelnosti přístavů na pevnině pro přepravu taženého nákladu. Nebylo proto provedeno posouzení potřeby veřejné služby v oblasti přepravy řidičů na základě analýzy zaměnitelnosti specifické pro přepravu doprovázeného taženého nákladu.
- (451) *Za druhé*, podle společnosti Corsica Ferries tím, že francouzské orgány použily poměr řidičů a běžných metrů taženého nákladu na odhadovanou poptávku pro rok 2030, což je rok, kdy se odhaduje nejvyšší poptávka, nutně nadhodnotily skutečnou poptávku po přepravě řidičů v předchozích letech.
- (452) *Za třetí*, podle společnosti Corsica Ferries je poměr řidičů/bm taženého nákladu nesprávný. Společnost Corsica Ferries v tomto ohledu odkazuje na studii BRG 2, z níž vyplývá, že na rozdíl od toho, co je uvedeno ve 115. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, francouzské orgány nezakládají daný poměr na průměrné hodnotě zjištěné pro období 2018–2021. Poměr použitý francouzskými orgány je výrazně vyšší než poměr uvedený v historických údajích⁽¹⁶⁸⁾, což vede k nadhodnocení údajné potřeby řidičů o přibližně 11 % na trase mezi Marseille a Ajacciem a o 7 % na trase mezi Marseille a Bastií.
- (453) *Za čtvrté*, francouzské orgány se dopustily metodického pochybení, když použily jednotnou míru růstu ve výši 2,3 % ročně pro všechny trasy, na něž se vztahují zakázky na veřejné služby, ačkoli analýza potřeb veřejné služby měla být provedena pro každou trasu zvlášť, podle specifických vlastností každé trasy.
- (454) Společnost Corsica Ferries v daném ohledu připomíná, že na základě tabulky 16 v rozhodnutí o zahájení řízení se v letech 2018 až 2023 přeprava taženého nákladu na trasách Marseille–Ajaccio a Marseille–Bastia trvale snižovala, zatímco na trasách mezi Marseille a ostatními třemi korsickými přístavy v letech 2018 až 2023 stagnovala. Obecněji, oficiální údaje o tocích mezi Korsikou a pevninskou Francií (všechny přístavy dohromady) ukazují, že nákladní doprava od roku 2010 celkově stagnuje. Míra 2,3 % tedy není založena na nejnovějších objektivních údajích, což vede k nadhodnocení potřeb přepravy řidičů o téměř 22 %.

⁽¹⁶⁷⁾ Studie BRG 1 poukazuje na to, že nedoprovázený tažený náklad představuje pro dopravce značná logistická omezení, protože musí zajistit další vozidlo / nákladní automobil, aby vyzvedl řidiče, který ponechal nákladní automobil na palubě plavidla nebo si pro něj přijel. Tento druh taženého nákladu proto nelze snadno přesunout z jednoho přístavu do druhého, na rozdíl od doprovázeného taženého nákladu, který taková omezení nemá.

⁽¹⁶⁸⁾ Studie BRG 2 se na základě tabulek 16 a 17 uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení domnívá, že průměrné poměry řidičů/bm taženého nákladu v období 2018–2020 činí 0,054 pro trasu mezi Marseille a Ajacciem (ve srovnání s 0,060 používanými francouzskými orgány); 0,056 pro trasu mezi Marseille a Bastií (ve srovnání s 0,060 používanými francouzskými orgány); 0,065 pro trasu mezi Marseille a Porto-Vecchio (ve srovnání s 0,070 používanými francouzskými orgány); 0,082 pro trasu mezi Marseille a Propriano (ve srovnání s 0,1 používanými francouzskými orgány) a 0,081 pro trasu mezi Marseille a L'Île-Rousse (ve srovnání s 0,080 používanými francouzskými orgány).

5.1.2.2 K analýze selhání trhu

- (455) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že se francouzské orgány dopustily zjevně nesprávného posouzení při zkoumání selhání trhu, které odůvodňuje uzavření zakázek na veřejné služby. V daném ohledu poukazuje na čtyři okolnosti.
- (456) *Za první*, společnost Corsica Ferries obecně připomíná, že charakterizace potřeby veřejné služby vyžaduje předchozí stanovení hypotetického srovnávacího scénáře, aby bylo možné analyzovat úroveň soukromé nabídky, která by byla navržena, a poté určit, zda by uvedená nabídka byla dostatečná k uspokojení poptávky. Podle společnosti Corsica Ferries se soukromá nabídka v hypotetickém srovnávacím scénáři neomezuje na nabídku zjištěnou *ex ante* na trhu, ale musí být posuzována dynamicky, předvídaním, jaká by byla soukromá nabídka v případě neexistence zakázky na veřejné služby.
- (457) Společnost Corsica Ferries rovněž upozorňuje, že hypotetický srovnávací scénář musí být transparentní, objektivní a založený na věrohodných předpokladech. V daném ohledu leží důkazní břemeno na orgánech veřejné moci, které musí předložit dostatečně přesvědčivé a věrohodné důkazy.
- (458) V souladu s tím je podle společnosti Corsica Ferries Komise povinna pečlivě a nezávisle přezkoumat informace poskytnuté orgány veřejné moci a provést důkladnou a pečlivou analýzu těchto informací⁽¹⁶⁹⁾. Přezkum prováděný Komisí může, a pokud to okolnosti případu vyžadují, musí zahrnovat prospektivní analýzu⁽¹⁷⁰⁾.
- (459) V tomto případě se společnost Corsica Ferries domnívá, že francouzské orgány nestanovily hypotetický srovnávací scénář a že Komise zřejmě plně nepřezkoumala, jak bylo požadováno, spolehlivost, hodnověrnost a dostatečnost poskytnutých informací týkajících se soukromé nabídky, která by byla nabízena v případě neexistence zakázek na veřejné služby.
- (460) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že dotazníky předložené během konzultace s provozovateli byly zkrácené.
- (461) Dotazníky především pouze vyzývaly hospodářské subjekty, aby popsaly, jak by služby námořní dopravy, které nabízejí nebo hodlají nabízet, mohly splnit požadavky územní návaznosti Korsiky, aniž by tyto požadavky vymezily.
- (462) Kromě toho společnost Corsica Ferries poukazuje na existenci střetu zájmů, který zkracuje odpovědi poskytnuté v rámci konzultace s provozovateli týkající se nákladní dopravy. Společnost Corsica Linea odpověděla na konzultaci s provozovateli, přestože její akcionáři, tvoření hlavními zákazníky v oblasti námořního nákladního spojení s Korsikou, měli zájem na zachování dotované veřejné služby (394. bod odůvodnění). V tomto ohledu společnost Corsica Ferries připomíná, že existence střetu zájmů brání osobě v takové situaci v účasti na správním rozhodovacím procesu nebo zasahování do něj podle článků 101 a 102 SFEU a článku 14 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES⁽¹⁷¹⁾ o službách na vnitřním trhu.

⁽¹⁶⁹⁾ Společnost Corsica Ferries odkazuje na rozsudky ze dne 18. ledna 2017, Andersen v. Komise, T-92/11 RENV., ECLI:EU:T:2017:14, bod 57; ze dne 22. října 2008 ve spojených věcech T-309/04, T-317/04, T-329/04 a T-336/04, TV2/Dánsko a další v. Komise, ECLI:EU:T:2008:457, bod 183, a ze dne 3. prosince 2014 ve věci T-57/11, Castelnou Energía v. Komise, ECLI:EU:T:2014:1021, bod 136.

⁽¹⁷⁰⁾ Rozsudek ze dne 3. prosince 2014 ve věci T-57/11, Castelnou Energía v. Komise, ECLI:EU:T:2014:1021, bod 34.

⁽¹⁷¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu (Úř. věst. L 376, 27.12.2006, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj>). Článek 14 zejména stanoví: „Členské státy nesmějí přístup k činnosti poskytování služeb nebo její výkon na svém území podmiňovat splněním kteréhokoli z těchto požadavků: [...] přímé nebo nepřímé zapojení konkurenčních hospodářských subjektů, mimo jiné v rámci poradních orgánů, do udělování povolení nebo přijímání jiných rozhodnutí příslušných orgánů, s výjimkou profesních subjektů a sdružení nebo jiných organizací v roli příslušného orgánu; tento zákaz se netýká konzultací s organizacemi, jako jsou obchodní komory nebo sociální partneři, v jiných otázkách, než jsou jednotlivé žádosti o povolení, ani konzultací široké veřejnosti.“

- (463) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že obdobně jako v případě pravidel pro zadávání veřejných zakázek ⁽¹⁷²⁾ leží důkazní břemeno v tomto směru na francouzských orgánech, které se musí aktivně zapojit do předcházení střetům zájmů a jejich odhalování v rámci jakéhokoli správního řízení, včetně poradního řízení. K prokázání existence potřeby veřejné služby se tedy vyžadovalo, aby se Francie opírala o dostatečně věrohodné a ověřitelné objektivní informace a předcházela jakémukoli zásahu ze strany subjektů, které se ocitly ve střetu zájmů.
- (464) Za třetí, společnost Corsica Ferries se domnívá, že odpovědi společností Corsica Linea a La Méridionale na konzultaci s provozovateli jsou v podstatě nevěrohodné. Vysvětluje, že je nepřiměřené se domnívat, že by v případě neexistence zakázek na veřejné služby uvedené dvě společnosti jednoduše ukončily veškeré námořní spojení s Korsikou. Odkazuje zejména na stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž ⁽¹⁷³⁾ a připomíná, že společnost Corsica Linea disponuje loďstvem o počtu devíti plavidel a zaměstnává více než 1 100 zaměstnanců a společnosti La Méridionale disponuje loďstvem o počtu čtyř plavidel a zaměstnává více než 600 zaměstnanců.
- (465) Takové ukončení činnosti by bylo o to méně věrohodné vzhledem k tomu, že koncesionáři již nabízejí komerční služby, které jsou provozovány zcela mimo zakázky na veřejné služby. Společnost Corsica Ferries uvádí příklady týkající se společností Corsica Linea ⁽¹⁷⁴⁾ a La Méridionale ⁽¹⁷⁵⁾. Bere rovněž na vědomí důkazy předložené Komisi v souvislosti se stížností, konkrétněji studii BRG 1. Studie uvedla, že v červnu 2022 společnost Corsica Linea předložila dopravní plán, v němž vyjádřila svůj záměr uskutečnit v roce 2023 řadu plaveb v rámci režimu ZVS, a to z přístavu Marseille do Propriana ⁽¹⁷⁶⁾, Ajaccia ⁽¹⁷⁷⁾ a L'Île-Rousse ⁽¹⁷⁸⁾. Uvedený záměr, oznámený v létě 2022, ukazuje, že se Francie mylí, když předpokládá, že by v případě neexistence zakázek na veřejné služby nebyla z Marseille nabízena žádná soukromá kapacita.
- (466) Společnost Corsica Ferries se rovněž domnívá, že skutečnost, že jsou odpovědi koncesionářů na konzultaci s provozovateli totožné, i) ukazuje na střet zájmů, který se jich týká, neboť oba mají jasný zájem na snížení budoucí soukromé nabídky, aby bylo zajištěno pokračování dotovaného režimu zakázek na veřejné služby, a ii) vyvolává obavy ohledně koordinace mezi těmito dvěma společnostmi před jejich odpovědí na konzultaci s provozovateli.
- (467) A konečně společnost Corsica Ferries poznamenává, že je nedůsledné, když se Komise domnívá, že obecná a nepodložená prohlášení provozovatelů námořní dopravy jsou nedostatečná pro odůvodnění některých závěrů (tj. pokud jde o odhadovaný objem vynucené přepravy taženého nákladu poskytované společností Corsica Linea v přístavu Marseille, který Komise zpochybnila v 311. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), ale dostatečná, pokud jde o posouzení prospektivní soukromé nabídky.

⁽¹⁷²⁾ Společnost Corsica Ferries odkazuje na rozsudek Soudního dvora ze dne 12. března 2015 ve věci C-538/13, eVigilo Ltd v. Litva, ECLI:EU:C:2015:166, body 33–43 a 47.

⁽¹⁷³⁾ Společnost Corsica Ferries zdůrazňuje, že orgán pro hospodářskou soutěž v bodě 369 svého stanoviska uvedl, že „[...] je obtížné se domnívat, že by rejdářské společnosti, které jsou v současné době pověřeny veřejnou službou, společnosti Corsica Linea a La Méridionale, nebyly schopny pomocí analytických účetních nástrojů, které mají k dispozici pro posouzení svých nákladů v rámci zakázek na veřejné služby, navrhnout objektivní odhad kapacity, kterou by mohly nabídnout, pokud by provozovaly tytéž trasy v rámci ZVS nebo mimo něj“.

⁽¹⁷⁴⁾ Společnost Corsica Ferries předkládá dopis od OTC ze dne 31. července 2023 (příloha 12 jejích připomínek), který potvrzuje, že v létě 2023 mělo být na trase Marseille–Propriano uskutečněno 41 plaveb nespádajících pod zakázky na veřejné služby a 28 plaveb nespádajících pod zakázky na veřejné služby na trasách Marseille–Ajaccio (12 plaveb) a Marseille – L'Île-Rousse (16 plaveb). Společnost Corsica Ferries uvádí, že v roce 2024 realizovala společnost Corsica Linea mimo zakázky na veřejné služby nejméně 114 plaveb.

⁽¹⁷⁵⁾ Podle společnosti Corsica Ferries se společnost La Méridionale rozhodla od dubna 2024 provozovat mezi Toulonem a L'Île-Rousse tři noční spojení týdně. Společnost La Méridionale také rozšířila svá spojení mimo zakázky na veřejné služby a v červenci a srpnu 2024 plánovala mezi Marseille a Ajacciem dvanáct dodatečných plaveb.

⁽¹⁷⁶⁾ Devatenáct zpátečních cest.

⁽¹⁷⁷⁾ Pět zpátečních cest.

⁽¹⁷⁸⁾ Deset zpátečních cest.

- (468) A konečně společnost Corsica Ferries odmítá tvrzení Komise uvedené v 326. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení týkající se námořních služeb poskytovaných společnostmi Corsica Linea a La Méditerranéenne mimo zakázky na veřejné služby⁽¹⁷⁹⁾. Společnost Corsica Ferries se domnívá, že požadavek na věrohodný hypotetický srovnávací scénář, který ukládá judikatura, neznamená, že by měla být zohledněna pouze potenciální soukromá nabídka splňující podmínky zakázek na veřejné služby. Požadavek na věrohodný hypotetický srovnávací scénář naopak zahrnuje analýzu celé soukromé nabídky, která by byla přiměřeně nabízena v případě neexistence zakázek na veřejné služby, aby ji bylo možné porovnat s odhadovanou poptávkou.

5.1.2.3 K nezbytnosti a přiměřenosti zakázek na veřejné služby

- (469) Společnost Corsica Ferries souhlasí s předběžným názorem Komise, že se minimální přepravní kapacita stanovená v zakázkách na veřejné služby zdá být nepřiměřená potřebě veřejné služby (331. bod odůvodnění).
- (470) Společnost Corsica Ferries v tomto bodě odkazuje na obsah stížnosti. Ve stížnosti bylo uvedeno, že existence zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest porušuje nařízení o kabotáži a neodpovídá potřebě veřejné služby. Nařízení zakazuje členským státům měnit rozsah zakázky na veřejné služby podle svého uvážení a bez odůvodnění. V daném případě však Francie nemohla identifikovat potřebu veřejné služby, protože neupřesnila i) období, během něhož měly být uvedené zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty uskutečněny, a ii) přesný počet dodatečných zpátečních cest, které měly být uskutečněny (uvedené zpáteční cesty jsou nepovinné).
- (471) Kromě toho společnost Corsica Ferries ve stížnosti poukázala na to, že na každé z pěti tras, kterých se týkají dotčená opatření, jsou pravidelné zpáteční cesty z velké části dostačující k pokrytí potřeby veřejné služby odhadované Francií na období 2023–2030, takže se zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty zdají být nadbytečné. Společnost Corsica Ferries rovněž dodala, že společnosti Corsica Linea a La Méditerranéenne ve svých nabídkách podaných korsickým orgánům již samy identifikovaly dny, kdy budou uskutečňovány zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty po celou dobu trvání zakázek na veřejné služby, takže uvedené zpáteční cesty neodpovídají potřebě veřejné služby, kterou Francie dříve identifikovala. Tyto plavby by se navíc uskutečňovaly výhradně v letním období a byly by nabízeny především o víkendech, tj. pro turisty (protože řidiči nákladních automobilů mají v neděli jízdu zakázanou).
- (472) V neposlední řadě měla společnost Corsica Ferries ve stížnosti pochybnosti o tom, zda jsou koncesionáři schopni plnit závazky veřejné služby obsažené v zakázkách na veřejné služby. Ve svém e-mailu ze dne 13. října 2023 společnost Corsica Ferries uvádí, že si společnost Corsica Linea za účelem uskutečňování plaveb v červenci a srpnu 2023 pronajala plavidlo Kalliste, které patřilo společnosti La Méditerranéenne a které však společnost La Méditerranéenne musela dát k dispozici OTC na jeho žádost pro dodatečné zpáteční cesty v rámci zakázek na veřejné služby týkajících se námořního spojení s Porto-Vecchio a Bastií. Bez uvedeného plavidla by však společnost La Méditerranéenne nebyla schopna reagovat na smluvní pokyny OTC, pokud by se v období od července do srpna 2023 ukázala potřeba takových dodatečných plaveb.
- (473) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení se však společnost Corsica Ferries domnívá, že Komise v uvedeném rozhodnutí nevyvodila ze svých vlastních zjištění všechny závěry.
- (474) Za prvé, minimální kapacita uložená pro nákladní a osobní dopravu byla stanovena na základě maximální odhadované špičkové poptávky do roku 2030, takže záměrem je, aby kapacita do roku 2023 uspokojila předpokládanou poptávku pro rok 2030. Kapacita se proto jeví jako nepřiměřená potřebě veřejné služby posuzované pro roky před rokem 2030. Podle společnosti Corsica Ferries měla být minimální kapacita zakázky na veřejné služby stanovena tak, aby pokryla odhadovanou průměrnou poptávku v letech 2023 až 2030.

⁽¹⁷⁹⁾ Pro připomenutí, 326. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení: „Kromě toho pouhá skutečnost, že jedna z pověřených společností, společnost Corsica Linea, nabízela v období od července do září 2023 doplňkové komerční služby mimo rámec zakázek na veřejné služby (205. bod odůvodnění), nepředstavuje důkaz, že by uvedený provozovatel v případě neexistence těchto zakázek zjevně poskytoval komerční služby za stejných podmínek, jako uložily francouzské orgány v rámci zakázek na veřejné služby, ani že by tyto služby byly skutečně poskytovány za stejných podmínek, jako byly uloženy v rámci zakázky na veřejné služby.“

- (475) *Za druhé*, podle společnosti Corsica Ferries Komise při analýze kapacit zavedených zakázkami na veřejné služby s ohledem na potřebu veřejné služby nezohlednila dodatečné zpáteční cesty. Vzhledem k tomu, že jsou tyto dodatečné zpáteční cesty určeny k uspokojení špičkové poptávky, měly být zohledněny při určování minimální přepravní kapacity na plavbu uložené v rámci zakázek na veřejné služby.
- (476) *Za třetí*, společnost Corsica Ferries zpochybňuje předběžné posouzení Komise ohledně neexistence závazku používat v rámci zakázek na veřejné služby plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících ⁽¹⁸⁰⁾.
- (477) Společnost Corsica Ferries uvádí, že počet dvanácti cestujících je dělítkem mezi i) osobními plavidly, která mohou přepravovat i zboží (plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících), a ii) nákladními plavidly (ro-ro), jejichž kapacita pro cestující je omezena na dvanáct osob ⁽¹⁸¹⁾.
- (478) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že ačkoli povinnost mobilizovat plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících není v zakázkách na veřejné služby výslovně stanovena, nutně vyplývá z minimálních kapacit uložených v příloze 1 zakázek na veřejné služby, které musely být dodrženy pro každou plavbu. Francouzské orgány však uložením minimální kapacity 18 cestujících na trase Marseille–Ajaccio (4 cestujících ze zdravotních důvodů a 14 řidičů) a 24 cestujících na trase Marseille–Bastia (5 cestujících ze zdravotních důvodů a 19 řidičů) v podstatě uložily mobilizaci plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vyloučily použití plavidel typu ro-ro.
- (479) Povinnost uložená koncesionářům, aby byli schopni systematicky přijímat více než dvanáct cestujících na jednu plavbu, s vyloučením použití plavidel typu ro-ro, tedy podle společnosti Corsica Ferries není odůvodněná a je nepřiměřená.

5.1.3 Nesoulad s druhým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark

- (480) Podle společnosti Corsica Ferries znamená druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, jehož účelem je zajistit spolehlivost a ověřitelnost výpočtu vyrovnávací platby, splnění zejména dvou požadavků: i) parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, musejí být stanoveny transparentním postupem a ii) musejí být objektivní povahy.
- (481) *Za první*, společnost Corsica Ferries konstatuje, že parametry vyrovnávací platby nebyly stanoveny transparentním způsobem.
- (482) Konstatuje, že řízení při udělování zakázky na veřejné služby poskytoval uchazečům plnou volnost při určování klíčů pro přidělování nákladů pro výpočet finanční vyrovnávací platby a že příloha 9 zakázek na veřejné služby, která obsahuje konkrétní tabulku, v níž je pro každou položku výdajů koncesionáře uvedeno procento přidělené na činnost v rámci SOHZ, vůbec zveřejněna nebyla. Pro společnost Corsica Ferries je tedy při neexistenci dostatečné transparentnosti ze strany Francie věcně nemožné účinně ověřit použité klíče pro přidělování nákladů a uplatňovat k nim výtky.
- (483) Podobně společnost Corsica Ferries uplatňuje výtky k nedostatečné transparentnosti analýzy klíčů navržených ze strany koncesionářů, kterou provedly francouzské orgány, a to i v rozhodnutí o zahájení řízení. Podle společnosti Corsica Ferries tato nedostatečná transparentnost představuje vážný problém, pokud jde o zásadu kontradiktornosti, a brání zúčastněným stranám v tom, aby mohly účinně předložit své připomínky.
- (484) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že parametry použité pro výpočet vyrovnávací platby nejsou objektivní.

⁽¹⁸⁰⁾ Pro připomenutí, v 343. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že „nutnost používat plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících (tj. plavidla schopná pojmout více než dvanáct cestujících) není závazkem obsaženým v zakázkách na veřejné služby, které naopak umožňují provozovat službu s využitím loďstva kombinujícího plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a plavidla typu ro-ro. Skutečnost, že použití plavidel ro-ro pro přepravu cestujících může být z hlediska kapitálových a provozních nákladů dražší než u plavidel typu ro-ro, je irelevantní, pokud potřeba veřejné služby nákladní dopravy vede k takovému počtu cestujících (včetně řidičů), že je použití plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících nezbytné.“

⁽¹⁸¹⁾ Podle pravidla 2 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (dále jen „úmluva SOLAS“) je osobní loď plavidlo určené k přepravě více než 12 cestujících, zatímco nákladní loď je plavidlo, které není osobní lodí, tj. s přepravní kapacitou menší než 12 cestujících.

- (485) Společnost Corsica Ferries nejprve poznamenává, že z informací uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení vyplývá, že se klíče pro přidělování nákladů používané koncesionáři u jednotlivých nákladových položek liší podle příslušných námořních tras. Podle společnosti Corsica Ferries však uvedené rozdíly nemají smysl, protože i) závazky veřejné služby uložené v každé zakázce na veřejné služby jsou stejné povahy (pouze jejich rozsah se liší podle přístavů) a ii) zahrnují mobilizaci stejného typu plavidla (v tomto případě plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících).
- (486) Společnost Corsica Ferries v tomto ohledu odkazuje na studii ze dne 21. dubna 2024, kterou jménem společnosti Corsica Ferries vypracovala společnost BRG a která se týkala ekonomické analýzy opatření pro stanovení vyrovnávacích plateb v rámci zakázek na veřejné služby (dále jen „studie BRG 3“). Uvedená studie poukazuje na to, že se v původních nabídkách podaných ze strany koncesionářů klíče pro přidělování nákladů mezi jednotlivými uchazeči lišily, přestože se jednalo o stejnou trasu a potřeba veřejné služby byla v obou případech stejná. Studie BRG 3 naopak poukazuje na to, že společnost Corsica Linea ve svých původních nabídkách používala pro všechny trasy v zásadě stejné klíče pro přidělování nákladů, přestože se objem činností souvisejících s SOHZ a komerčními službami na jednotlivých trasách značně lišil. Uvedené výkyvy tedy ukazují, že použité klíče pro přidělování nákladů neodrážejí nebo přinejmenším systematicky neodrážejí podíl SOHZ a komerčních činností na nákladech koncesionářů.
- (487) Studie BRG 3 obecněji vysvětluje, že ačkoli je možné přidělovat náklady účetně, je takové přidělování částečně arbitrární a neodráží ekonomickou realitu. V každém případě musí být předpoklady pro přidělování nákladů přinejmenším doprovázeny analýzami, které potvrzují jejich platnost.
- (488) Kromě toho společnost Corsica Ferries konkrétně uplatňuje výtky ke klíčům pro přidělování nákladů, které byly použity pro zakázky na veřejné služby na trasách Marseille–Propriano, Marseille – Porto-Vecchio a Marseille – L'Île-Rousse.
- (489) Pokud jde o trasu Marseille–Propriano, společnost Corsica Ferries se domnívá, že není možné považovat za dostatečně odůvodněný a přiměřený klíč pro přidělování 100 % nákladů na SOHZ, když plavidla používaná společností Corsica Linea systematicky překračují minimální kapacitu přepravy cestujících na plavbu. Jinými slovy, 100 % provozních nákladů uvedených plavidel je kompenzováno veřejnými dotacemi, které vyplácí Francie, zatímco potřebě veřejné služby odpovídá pouze malá část nabízené kapacity.
- (490) Totéž platí pro další dvě trasy, na nichž koncesionáři využívali plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících s velmi vysokou nadměrnou kapacitou pro přepravu cestujících, přestože minimální stanovená kapacita devět (L'Île-Rousse) a jedenáct (Porto-Vecchio) cestujících na plavbu by za normálních okolností měla vést k použití plavidel typu ro-ro. Podle společnosti Corsica Ferries nemohla Komise nevědět, že mobilizace plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících namísto plavidel typu ro-ro podstatně zvyšuje kapitálové a provozní náklady, což vede k nadhodnocení výše vyrovnávací platby za veřejné služby, která má být vyplacena koncesionářům. V obou případech společnost Corsica Ferries rovněž poznamenává, že použité klíče pro přidělování nákladů činí 60 % až 75 % pro každý náklad, což se jeví jako zjevně nepřiměřené a neodůvodněné vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým na uvedených trasách.
- (491) A konečně společnost Corsica Ferries zpochybňuje objektivní a přiměřenou povahu metody použité francouzskými orgány pro přidělování nepřímých nákladů, která podle jejich tvrzení spočívá v přidělování nepřímých nákladů na SOHZ „pouze v poměru ke kapacitě (vyjádřené v m^3 objemu) vyhrazené na plavidle pro činnosti v rámci SOHZ“. V daném ohledu společnost Corsica Ferries zpochybňuje výhradní používání kapacity vyjádřené v m^3 pro určení metody přidělování, když se závazky veřejné služby týkají také přepravy cestujících. Aby bylo zajištěno, že budou zohledněny pouze náklady přímo spojené s poskytováním SOHZ, musí klíče pro přidělování nákladů nezbytně odrážet skutečný podíl kapacity potřebné pro přepravu cestujících ve vztahu k celkové kapacitě poskytované plavidly využívanými koncesionáři.

5.1.4 Nesoulad s třetím kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark

- (492) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že zakázky na veřejné služby poskytují příjemcům nadměrné vyrovnávací platby ze čtyř důvodů.

5.1.4.1 Metoda přidělování nákladů pro výpočet vyrovnávací platby v rámci zakázek na veřejné služby je v tomto případě neodůvodněná.

- (493) Společnost Corsica Ferries zpochybňuje volbu francouzských orgánů, pokud jde o metodu přidělování nákladů pro posouzení nákladů přímo souvisejících s výkonem SOHZ. Domnívá se, že Francie tuto volbu neodůvodnila, ani ji neanalyzovala v rozhodnutí o zahájení řízení.
- (494) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries zdůrazňuje, že vyrovnávací platba za SOHZ musí být v zásadě vypočtena na základě metodiky čistých ušetřených nákladů; pouze v případech, kdy je použití uvedené metody nemožné nebo nevhodné, lze použít metodu přidělování nákladů. Nemožnost nebo nevhodnost metodiky čistých ušetřených nákladů musí být řádně odůvodněna vnitrostátními orgány a ověřena Komisí.
- (495) V tomto případě se společnost Corsica Ferries domnívá, že francouzské orgány neposkytly žádné odůvodnění. Podobně rozhodnutí o zahájení řízení nezpochybňuje vhodnost metody přidělování nákladů a odůvodnění nepoužití metodiky čistých ušetřených nákladů. Již tento nedostatek představuje zjevně nesprávné posouzení ze strany francouzských orgánů a nesprávné právní posouzení ze strany Komise.
- (496) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že použití metodiky čistých ušetřených nákladů bylo v tomto případě nezbytné, protože nebylo nevhodné. Podle společnosti Corsica Ferries by pouze uvedená metoda umožnila zajistit, aby nedošlo k nadměrné vyrovnávací platbě pro příjemce v souvislosti se zakázkou na veřejné služby, a to z těchto důvodů:
- metodika čistých ušetřených nákladů nevyžaduje přidělování nákladů k závazkům veřejné služby a ostatním činnostem koncesionáře, čímž se předchází arbitrárnosti spojené s nutností takové přidělování nákladů provést,
 - metodika čistých ušetřených nákladů nevyžaduje odhady *ex ante*, pokud jde o objemy činnosti v rámci SOHZ a činností mimo rámec SOHZ potřebné k přidělování nákladů v metodě přidělování nákladů, a nepředstavuje riziko nesprávných odhadů takového přidělování, které by mohly vést k nadhodnocení nákladů, jež mají být vyrovnány,
 - metodika čistých ušetřených nákladů je založena na celkovém posouzení všech činností (v rámci SOHZ i mimo rámec SOHZ) prováděných koncesionářem, takže koncesionář nemůže činit strategická rozhodnutí s cílem maximalizovat nárůst své efektivity v oblasti činností mimo rámec SOHZ.
- (497) Metodika čistých ušetřených nákladů byla o to nezbytnější, že metoda přidělování nákladů nezohledňuje dodatečné zisky dosažené mimo oblast působnosti SOHZ, i když jsou generovány poskytováním dané služby. Společnost Corsica Ferries zdůrazňuje, že příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby uvádějí, že v případě neexistence zakázek nejsou ochotni nabízet žádné komerční služby, takže by všechny komerční činnosti, které uvedení příjemci provádějí v rámci zakázek na veřejné služby, v případě neexistence SOHZ prováděny nebyly. Příjmy z těchto činností jsou tedy generovány udělením zakázek na veřejné služby a použití metodiky čistých ušetřených nákladů by umožnilo jejich zohlednění při výpočtu vyrovnávací platby, aniž by došlo k nepřiměřenému zvýhodnění příjemců v souvislosti se zakázkami na veřejné služby.
- (498) A konečně, podle společnosti Corsica Ferries byla metodika čistých ušetřených nákladů nezbytná vzhledem k nepřiměřeným závazkům veřejné služby stanoveným v zakázkách na veřejné služby, které vyžadují, aby příjemci v souvislosti se zakázkou na veřejné služby vzhledem k potřebě veřejné služby nabízeli nadměrnou kapacitu.

5.1.4.2 Metoda přidělování nákladů musela v každém případě zohlednit zisky příjemců v souvislosti se zakázkou na veřejné služby z činností mimo rámec SOHZ

- (499) Společnost Corsica Ferries poukazuje na to, že bod 32 rámce pro SOHZ vyžaduje, aby se přihlíželo k nadměrným ziskům ze zvláštních nebo výhradních práv, včetně práv souvisejících s dalšími činnostmi.
- (500) Podle společnosti Corsica Ferries sice zakázky na veřejné služby výhradní práva pro příjemce v souvislosti s nimi nestanoví, nicméně *de facto* poskytují výhradní postavení, a to ze tří důvodů:
- závazky veřejné služby stanovené v zakázkách na veřejné služby nejsou přiměřené skutečným potřebám veřejné služby,
 - příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby obdrží významné veřejné dotace, zatímco ostatní provozovatelé námořní dopravy působící v rámci režimu ZVS žádné takové dotace neobdrží,
 - režim ZVS odrazuje rejdářské společnosti, které chtějí poskytovat námořní spojení mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy a konkurovat tak příjemcům v souvislosti se zakázkami na veřejné služby.
- (501) Společnost Corsica Ferries v tomto ohledu poukazuje na to, že toto faktické výhradní postavení několikrát konstatovala: rada pro hospodářskou soutěž ve svém rozhodnutí č. 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006; orgán pro hospodářskou soutěž ve svém stanovisku č. 12-A-07 ze dne 17. února 2012; Komise ve svém rozhodnutí SA.22843 ze dne 2. května 2013 a že ji zopakovalo stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 17. listopadu 2020⁽¹⁸²⁾. Společnost Corsica Ferries se domnívá, že jsou uvedena zjištění stále platná, a připomíná, že se od otevření trhu námořního spojení s Korsikou hospodářské soutěži v roce 1996 na trasách Marseille–Korsika neobjevila žádná konkurenční nabídka k nabídce stávajících koncesionářů.
- (502) Podle společnosti Corsica Ferries je tedy třeba učinit jeden z následujících dvou závěrů:
- neexistence jakékoli účinné hospodářské soutěže na trasách s přístavem Marseille po dobu 30 let je důkazem, že zakázky na veřejné služby představují překážky vstupu na trh, které příjemcům v souvislosti s nimi poskytují výhradní práva na provozování námořních tras mezi Korsikou a Marseille, včetně komerčních činností, které z nich vyplývají. Proto bylo nutné uvedené činnosti v metodě přidělování nákladů zohlednit,
 - hospodářská soutěž se na trasách Marseille–Korsika rozvinula prostřednictvím tras Toulon–Korsika a v takovém případě je třeba dospět k závěru, že námořní spojení provozovaná z přístavů Toulon a Marseille tvoří jeden a tentýž trh, a tedy neexistuje potřeba veřejné služby.

5.1.4.3 Ustanovení zakázky na veřejné služby jsou nedostatečná k vyloučení rizika nadměrné vyrovnávací platby

- (503) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že článek 40 zakázek na veřejné služby, který má zajistit, aby koncesionáři vrátili případnou nadměrnou vyrovnávací platbu přesahující přiměřený zisk, je nedostatečný, neboť se omezuje pouze na oblast působnosti SOHZ a vylučuje marže z komerčních činností.
- (504) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries odkazuje na studii BRG 3, která zpochybňuje předběžné stanovisko Komise schvalující výpočet přiměřeného zisku na základě běžného příjmu před zdaněním, a nikoliv na základě míry návratnosti kapitálu pro příjemce, s odůvodněním, že by bylo běžný příjem před zdaněním v účetních údajích možno zjistit lépe než míru návratnosti kapitálu. Studie BRG 3 se však domnívá, že údaje týkající se nákladů na SOHZ nelze snadno zjistit z výkazů zisků a ztrát příjemců, nýbrž vyžadují sporné přidělování různých nákladových položek mezi činnosti v rámci SOHZ a činnosti mimo rámec SOHZ.

⁽¹⁸²⁾ Společnost Corsica Ferries cituje bod 348 stanoviska orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 17. listopadu 2020, v němž se uvádí: „přetrvávání určitých faktorů vysvětluje, proč významná konkurenční výhoda, kterou mají společnosti pověřené veřejnou službou, může přispívat k tomu, že mají na trasách mezi Marseille a Korsikou *de facto* výhradní postavení“.

- (505) *Za třetí*, čl. 35 odst. 1 zakázek na veřejné služby, který stanoví, že jsou klíče pro přidělování nákladů pevně stanoveny na dobu trvání zakázek a podléhají kontrole *ex post*, která odhalí rozdíl (který má být vrácen) oproti klíčům, které by vyplývaly z provozování služeb, je zjevně nedostatečný, protože i) pojem „klíč vyplývající z provozování služeb“ není definován ⁽¹⁸³⁾ a ii) neumožňuje plně neutralizovat neočekávané účinky vyplývající ze samotného mechanismu klíče pro přidělování nákladů. Studie BRG 3 v této souvislosti skutečně připomíná, že čl. 35 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví, že si příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby mohou ponechat polovinu rozdílu mezi vyrovnávací platbou vypočtenou *ex ante* a *ex post* (maximálně do výše 5 % původní vyrovnávací platby).
- (506) *Za čtvrté*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že článek 32 zakázek na veřejné služby, který má za cíl vyčlenit zisky dosažené v rámci komerčních činností, nebrání veškerým nadměrným vyrovnávacím platbám, neboť dosažené zisky mohou být příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby použity na financování investic. Příjemci v souvislosti se zakázkou na veřejné služby by tak získali výhodu v podobě investiční podpory ve výši investovaného zisku, což by představovalo protiprávní státní podporu odlišnou od vyrovnávací platby vyplacené v rámci zakázek na veřejné služby.
- (507) *A konečně*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že žádné ustanovení zakázek na veřejné služby nezohledňuje dodatečnou odměnu, kterou by příjemci mohli obdržet z kapitálového zisku z jejich plavidel, a to ani při výpočtu vyrovnávací platby, ani v rámci metody ověřování přiměřeného zisku.
- (508) Společnost Corsica Ferries v tomto ohledu odkazuje na studii BRG 3, která uvádí dvě připomínky.
- (509) *Za prvé*, vyrovnávací platba, kterou příjemci v souvislosti se zakázkou na veřejné služby obdrží, značně převyšuje ekonomickou amortizaci plavidel. Dotace vyplácená koncesionářům zahrnuje složku investičních nákladů, která odpovídá odpisům a/nebo leasingovým poplatkům a/nebo nákladům na pronájem plavidla přiděleného na poskytování SOHZ. Podle studie BRG 3 však ekonomická životnost lodí značně přesahuje dobu odpisů nebo standardní dobu pronájmu ⁽¹⁸⁴⁾. V důsledku toho by vyrovnávací platba, kterou příjemci v souvislosti se zakázkou na veřejné služby obdrží z titulu CFI, každoročně převýšila vykázanou ztrátu ekonomické hodnoty.
- (510) *Za druhé*, studie BRG 3 uvádí, že zakázky na veřejné služby nestanovují žádný mechanismus pro sledování kapitálových zisků, které by příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby mohli z plavidel získat. Článek 51 zakázek na veřejné služby sice stanoví možnost, že korsická samospráva odkoupí lodě za cenu nižší, než je jejich tržní hodnota (aby se zohlednily již vyplacené dotace), takový odkup však neukládá. Kromě toho, jelikož jsou plavidla v zakázkách na veřejné služby považována za majetek příjemců v souvislosti se zakázkami na veřejné služby, nejsou tito příjemci povinni svá plavidla prodat, pokud korsická samospráva jejich odkup nabídne.
- (511) To vše představuje reálné riziko, že na konci platnosti zakázek na veřejné služby obdrží příjemci z důvodu zvýšené hodnoty svých plavidel (zcela nebo zčásti financované z veřejné vyrovnávací platby) dodatečnou odměnu kromě odměny z provozování zakázek na veřejné služby, která nebyla zohledněna při výpočtu přiměřeného zisku (článek 39 zakázek na veřejné služby) nebo na niž se nevztahuje ustanovení o ověření přiměřeného zisku v článku 40 zakázek na veřejné služby.

5.1.4.4 Vzorec pro indexaci CFE je zjevně nesprávný

- (512) Společnost Corsica Ferries odkazuje na studii BRG 3, která poukazuje na chybu ve vzorci pro indexaci použitým francouzskými orgány pro výpočet roční částky CFE (301. bod odůvodnění).

⁽¹⁸³⁾ Studie BRG 3 uvádí, že k tomu, aby toto ujednání zabránilo neočekávaným účinkům a nadměrné vyrovnávací platbě, muselo by vést k zvýšení nákladů přidělených na komerční činnosti *ex post*, aby se komerční zisk vrátil na úroveň přiměřeného zisku.

⁽¹⁸⁴⁾ Studie BRG 3 například uvádí, že loďstvo společnosti Corsica Ferries zahrnuje plavidla uvedená do provozu před více než 50 lety a že podle údajů společnosti Corsica Ferries je celosvětově 31 % plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících starších 40 let a 17 % starších 50 let. Studie BRG 3 naopak poukazuje na to, že doba odpisů plavidel a standardní doba leasingu jsou mnohem kratší. Účetní závěrka společnosti La Méridionale za rok 2022 tak vykazuje dvacetileté odpisy plavidel a patnáctiletý pronájem jednoho z plavidel jejího loďstva.

- (513) Podle studie BRG 3 se roční výše CFE nevypočítává pro každý rok zvlášť na základě konkrétního klíče pro přidělování nákladů, ale vypočítává se pro rok 2023 a následně se indexuje podle indexu spotřebitelských cen. Studie BRG 3 považuje tento vzorec za nesprávný, neboť z něj vyplývá, že se nárůst CFE mezi roky N a N + 1 nerovná 85 % nárůstu cen mezi těmito dvěma roky, jak naznačují zakázky na veřejné služby, ale 85 % celkového kumulativního nárůstu cen mezi rokem 2023 a rokem N + 1. Domnívá se, že v letech 2029 až 2030 zvýšení CFE vyplývající z použití vzorce neodráží nárůst cen zaznamenaný mezi uvedenými dvěma roky, ale celkový nárůst cen v letech 2023 až 2030, tj. v průběhu sedmi let ⁽¹⁸⁵⁾.

5.1.5 Nesoulad se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark

- (514) Společnost Corsica Ferries ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení plně odkazuje na stížnost, v níž se domnívá, že opatření nejsou v souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark. Společnost Corsica Ferries tvrdila, že nabídkové řízení na zakázky na veřejné služby neumožnilo vybrat za transparentních a nediskriminačních podmínek uchazeče, kteří by byli schopni poskytovat služby s nejnižšími náklady, a to zejména ze tří důvodů.
- (515) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries tvrdila, že existuje několik „překážek vstupu“, které zvýhodňují odcházející koncesionáře a brání jí účinně podat nabídku. Společnost Corsica Ferries v tomto případě upozornila na existenci dvou překážek vstupu na trh.
- (516) Především poukázala na velmi krátkou dobu, která uplynula mezi datem udělení zakázek na veřejné služby (21. prosince 2022) a datem zahájení poskytování služeb (1. ledna 2023), přičemž je zřejmé, že v případě námořní dopravy je mezi uvedenými dvěma daty nezbytné období nejméně šesti měsíců, aby bylo možné otevřít rezervace v dostatečném předstihu a přesunout loďstvo tak, aby splňovalo požadavky na veřejnou službu. Podle společnosti Corsica Ferries by tak krátká doba mezi datem udělení zakázek na veřejné služby a zahájením poskytování služeb mohla pouze zvýhodnit odcházející koncesionáře a omezit účast ostatních soutěžitelů.
- (517) *Za druhé* společnost Corsica Ferries poukázala na existenci technických požadavků, které nebyly odůvodněny potřebami veřejné služby, jako například omezení počtu uchazečů účastnících se nabídkového řízení. Společnost Corsica Ferries poukázala na skutečnost, že uchazeči nemohli navrhnout plavidla typu ro-ro namísto plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících. Podle společnosti Corsica Ferries nabídkové řízení na zakázky na veřejné služby navíc a především vyžadovalo, aby uchazeči využívali jedno nebo dvě dodatečná plavidla na část ⁽¹⁸⁶⁾, aby splnili požadavky na zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty; uvedené zpáteční cesty se uskutečnily v průběhu plnění zakázek na veřejné služby, a to na žádost veřejného zadavatele a v minimální lhůtě pro oznámení „do týdne“. Podle společnosti Corsica Ferries to znamenalo, že pro všechny části museli uchazeči trvale mobilizovat sedm dodatečných plavidel po celou dobu plnění zakázek na veřejné služby, aniž by bylo možné předvídat nebo zaručit jejich využití a aniž by provozovatel mohl uvedená plavidla využít pro jiné služby (protože plavidla musela být kdykoli mobilizovatelná, aby bylo možné zaručit zpáteční cesty). Uvedené omezení je hlavním důvodem, proč se společnost Corsica Ferries nabídkového řízení na zakázky na veřejné služby nezúčastnila.
- (518) *Za druhé*, společnost Corsica Ferries se domnívala, že kritéria pro udělení týkající se nabídek neumožňují vybrat uchazeče, který je schopen poskytovat služby s nejnižšími náklady. Společnost Corsica Ferries poznamenala, že kritérium pro udělení zakázky týkající se finanční vyrovnávací platby mělo váhu pouze 20 %, takže nabídkové řízení nebylo podle jejího názoru založeno na ceně ekonomicky nejvýhodnější nabídky.
- (519) *A konečně*, společnost Corsica Ferries se domnívala, že nízký počet uchazečů, kteří se zúčastnili nabídkového řízení na zakázky na veřejné služby (jeden nebo dva uchazeči na část), ukazuje, že neexistovala skutečná konkurence.

⁽¹⁸⁵⁾ Studie BRG 3 navrhuje ve vzorci v zakázkách na veřejné služby nahradit výraz CFE(n) výrazem CFE 2023 nebo nahradit výraz I(2023) výrazem I(n).

⁽¹⁸⁶⁾ Společnost Corsica Ferries uvádí, že každá z pěti částí vyžadovala mobilizaci dvou plavidel k uskutečnění pevně stanovených zpátečních cest stanovených v zakázkách na veřejné služby, jakož i jednoho nebo dvou dodatečných plavidel (v závislosti na částech), aby bylo možné kdykoli uskutečnit zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty na žádost korsické samosprávy.

- (520) Podpůrně se společnost Corsica Ferries domnívala, že Francie neprovedla žádnou předběžnou analýzu nákladů, které by běžný, dobře řízený a dostatečně vybavený podnik vynaložil na poskytování služby, s cílem stanovit vyšší vyrovnávací platby.

5.1.6 *Nesoulad s pravidly směrnice o koncesích*

- (521) Společnost Corsica Ferries připomíná, že se ve stížnosti domnívala, že opatření nemohou být prohlášena za slučitelná, protože porušují ustanovení směrnice o koncesích. Společnost Corsica Ferries tvrdila, že došlo ke dvěma porušením: k porušení zásady rovného zacházení, nediskriminace a transparentnosti a k nadměrné době trvání zakázek na veřejné služby.
- (522) Pokud jde o první porušení, společnost Corsica Ferries především tvrdila, že se setkala se dvěma překážkami, které jí znemožnily podat nabídku (516. a 517. bod odůvodnění). Dále se domnívá, že francouzské orgány změnilly minimální charakteristiky nabídkového řízení pro každou část s cílem vybrat nabídky, které nesplňují technické požadavky přílohy 1 zakázek na veřejné služby.
- (523) Pokud jde o druhé porušení, společnost Corsica Ferries tvrdila, že doba trvání zakázek na veřejné služby nebyla odůvodněná s ohledem na nedostatečné investice příjemců v souvislosti se zakázkami na veřejné služby.
- (524) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost Corsica Ferries reagovala na dva body, a to na i) možnou změnu minimálních požadavků nabídkového řízení ze strany francouzských orgánů v průběhu uvedeného řízení a ii) na dobu trvání zakázek na veřejné služby, která byla podle ní nadměrná.

5.1.6.1 *Ke změně minimálních charakteristik v průběhu řízení, výběru nabídek, které nejsou v souladu s pravidly, a diskriminační povaze postupu při udělování zakázek na veřejné služby*

- (525) Společnost Corsica Ferries ve stížnosti poukázala na to, že článek 37 směrnice o koncesích vyžaduje, aby v případě, že veřejný zadavatel stanoví v rámci nabídkového řízení minimální požadavky, uchazeči je splňují. Veřejný zadavatel musí odmítnout každou nabídku, která uvedené minimální požadavky nesplňuje.
- (526) Společnost Corsica Ferries vysvětlila, že v příloze 1 zakázek na veřejné služby jsou uvedeny technické požadavky, které musí uchazeči splňovat v plném rozsahu. Mezi tyto technické požadavky patřil počet zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest, které musí koncesionář na žádost korsické samosprávy uskutečnit. Tyto zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty mohly být kombinovány ve stejný den, na stejné trase a na několika trasách současně a musely splňovat všechny technické požadavky přílohy 1 zakázek na veřejné služby, včetně jízdních řádů a přepravní kapacity plavidel. Společnost Corsica Ferries se domnívá, že uchazeči proto museli mít loďstvo, které současně splňovalo všechny požadavky přílohy 1 zakázek na veřejné služby, včetně zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest, pro každou z částí, na něž podali nabídku.
- (527) Podle společnosti Corsica Ferries však koncesionáři nedisponovali všemi plavidly, která by jim umožnila provozovat všechny trasy, na něž sami nebo ve skupině podali nabídku. Uvedená poznámka vyplynula z prostudování zprávy Francie, která analyzuje původní nabídky. Podle společnosti Corsica Ferries se ve zprávě uvádí, že uchazeči sami stanovili den, kdy se uskuteční zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, a navíc snížili počet těchto zpátečních cest. V zimě také změnili časy plaveb v neděli a v pondělí. A konečně, mobilizovali plavidla pro zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, která nesplňovala všechny požadavky přílohy 1 zakázek na veřejné služby.

- (528) Podle společnosti Corsica Ferries však francouzské orgány během jednání souhlasily se změnou minimálních charakteristik pravidel pro podávání nabídek, čímž porušily zásady rovného zacházení s uchazeči a transparentnosti. Taková změna nebyla podle společnosti Corsica Ferries přípustná, neboť v souladu s judikaturou Soudního dvora může veřejný zadavatel opravit nebo doplnit minimální charakteristiky pouze ve výjimečných případech, tj. pokud „vyžadují *pouhé objasnění nebo je třeba odstranit zjevné chyby v psaní*“, pokud jsou informováni všichni uchazeči⁽¹⁸⁷⁾. Tak tomu ovšem v projednávané věci nebylo. Kromě toho, a to v každém případě, tvrdí, že z judikatury Soudního dvora rovněž vyplývá, že pokud by změny měly být přijaty, mohly by být provedeny pouze před podáním nabídek ze strany uchazečů, což se v tomto případě opět nestalo.
- (529) Podle společnosti Corsica Ferries jí tyto změny působily o to větší újmu, že položila OTC konkrétní otázky týkající se technických požadavků stanovených v příloze 1 zakázek na veřejné služby (přepravní kapacita, jízdní řády, kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a provozních a ekonomických opatření pro uskutečňování zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest. Podle společnosti Corsica Ferries OTC odpověděl, že technické požadavky stanovené v příloze 1 zakázek na veřejné služby jsou minimální charakteristikou, která je z jednání vyloučena, a že je nezbytné, aby uchazeči podali nabídku, která splňuje všechny technické požadavky uvedené v příloze 1.
- (530) Kumulativní účinek uvedených minimálních charakteristik uložených uchazečům navíc odradil společnost Corsica Ferries od podání nabídky, neboť jejich splnění znamenalo i) mobilizaci jednoho nebo dokonce dvou dalších plavidel na trasu s cílem uskutečnit zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, ii) bez jakékoliv jistoty, pokud jde o skutečné uskutečnění uvedených dodatečných zpátečních cest, nebo bez jakéhokoliv přehledu o datu, kdy by měly být uskutečněny, iii) s upřesněním, že pouze dodatečné zpáteční cesty skutečně požadované korsickou samosprávou a uskutečněné koncesionářem odůvodní finanční vyrovnávací platbu.
- (531) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení se společnost Corsica Ferries domnívá, že informace poskytnuté Francií a uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení⁽¹⁸⁸⁾ jsou nesprávné.
- (532) Společnost Corsica Ferries tvrdí, že příloha 1 zakázek na veřejné služby nemůže být podle pravidel pro podávání nabídek měněna. Uchazeči proto nemohli měnit technické požadavky stanovené v dané příloze. Společnost Corsica Ferries v této souvislosti připomíná, že pravidla pro podávání nabídek (čl. 2 odst. 4 o minimálních charakteristikách a čl. 4 odst. 1 o zadávací dokumentaci) byla koncipována stejným způsobem jako pravidla pro udělování zakázek na veřejné služby na období 2019–2020. Ve sporu týkajícím se uvedených zakázek na veřejné služby však Státní rada rozhodla, že „*technická příloha o službách v příloze 1 návrhu zakázky by měla být s ohledem na podmínky čl. 4 odst. 1 pravidel pro podávání nabídek považována za součást zadávací dokumentace, a tudíž za přílohu stanovující minimální očekávané charakteristiky*“⁽¹⁸⁹⁾.

5.1.6.2 K nadměrné době platnosti zakázek na veřejné služby

- (533) Společnost Corsica Ferries se ve stížnosti domnívala, že zakázky na veřejné služby nestanovují žádné investice, které by nesli úspěšní uchazeči, takže doba jejich platnosti (více než pět let) je v rozporu s ustanoveními článku 18 směrnice o koncesích. Tento bod byl potvrzen zejména závazkem, který byl podle společnosti Corsica Ferries uložen uchazečům, aby měli zcela k dispozici všechna plavidla přidělená na provozování každé z tras zakázky na veřejné služby, jakmile podali své žádosti.
- (534) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost Corsica Ferries zpochybňuje předběžný názor Komise, že se doba platnosti zakázek na veřejné služby zdá být odůvodněná vzhledem k tomu, že i) zakázky na veřejné služby vyžadují, aby koncesionáři mobilizovali plavidla představující značnou kapitálovou zátěž, a ii) v rámci jiných zakázek na veřejné služby v námořní dopravě v Evropě existuje doba platnosti delší než šest let.

⁽¹⁸⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 29. března 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, bod 40.

⁽¹⁸⁸⁾ Viz 419. a 423. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽¹⁸⁹⁾ Státní rada, dne 24. června 2019, La Méridionale, č. 429407.

- (535) *Pokud jde o první bod*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že z 52. bodu odůvodnění a článku 18 směrnice o koncesích vyplývá, že období platnosti koncese delší než pět let lze odůvodnit pouze tehdy, pokud po koncesionáři požaduje provést investice samotný veřejný zadavatel. Pokud náklady na investice nezbytné pro poskytování veřejné služby nese koncesionář, musí být doba platnosti koncese stanovena na základě doby návratnosti daných investic. Naopak podle společnosti Corsica Ferries ani směrnice o koncesích, ani judikatura Soudního dvora nepřipouští, že by doba platnosti koncese přesahující pět let mohla být odůvodněna něčím jiným než investicemi uloženými veřejným zadavatelem.
- (536) Společnost Corsica Ferries se dále domnívá, že výše uvedená ustanovení směrnice o koncesích souvisejí s tím, že takto uložené investice, které provedl koncesionář, se po skončení koncese v zásadě vrací veřejnému zadavateli. Investice vyžadované v rámci koncese na straně koncesionáře tedy nepředstavují vlastní aktiva koncesionáře, která po skončení koncese zůstávají v jeho vlastnictví nebo pod jeho kontrolou. V této souvislosti je doba platnosti koncese vypočtena tak, aby umožnila koncesionáři zajistit návratnost investic, které mu byly uloženy a kterých bude nucen se po skončení zakázky vzdát.
- (537) To však neplatí pro zakázky na veřejné služby, neboť plavidla, která příjemci mobilizují za účelem realizace zakázek, i) nejsou důsledkem závazku investice uloženého francouzskými orgány a ii) jsou majetkem příjemců v souvislosti se zakázkami na veřejné služby, kteří si je po skončení zakázek na veřejné služby ponechávají ve vlastnictví/užívání. Za těchto okolností a vzhledem k tomu, že příjemcům v souvislosti se zakázkami na veřejné služby nejsou uloženy žádné investice, není doba platnosti zakázek na veřejné služby odůvodněná.
- (538) Společnost Corsica Ferries poznamenává, že zakázky na veřejné služby v každém případě umožňují příjemcům v souvislosti s nimi odepsat investiční náklady spojené s plavidly na účtech zakázek na veřejné služby tím, že zahrnují přiměřenou návratnost investovaného kapitálu. V tomto případě je však podle společnosti Corsica Ferries zřejmé, že parametry vyrovnávací platby nezohlednily zůstatkovou hodnotu plavidel po skončení zakázek na veřejné služby, která zůstanou příjemcům v souvislosti se zakázkami na veřejné služby volně k dispozici.
- (539) *Pokud jde o druhý bod*, společnost Corsica Ferries se domnívá, že příklady, které uvádí Francie v souvislosti s dobami platnosti námořních koncesí v Evropě přesahujícími šest let, nejsou v tomto případě použitelné. Pokud jde o norský případ, na nějž se Francie odvolává a v němž byly uzavřeny koncese na deset let, společnost Corsica Ferries se domnívá, že uvedené období bylo odůvodněno závazkem investovat do nových plavidel uloženým koncesionáři. Situace je tedy odlišná, pokud jde o zakázky na veřejné služby, neboť Francie a Komise uznávají, že příjemcům v souvislosti se zakázkami na veřejné služby žádné investice uloženy nejsou.

5.2 Připomínky společnosti Corsica Linea

- (540) Společnost Corsica Linea se vyjádřila ke třem bodům: i) k existenci potřeby veřejné služby, ii) k souladu nabídkového řízení na zakázku na veřejné služby s právem EU v oblasti koncesí a iii) k neexistenci jakéhokoli zvýhodnění poskytnutého příjemcům v souvislosti se zakázkou na veřejné služby nebo – a to v každém případě – souladu zakázky na veřejné služby s rozhodnutím Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „**rozhodnutí o SOHZ**“) ⁽¹⁹⁰⁾.

5.2.1 Existence potřeby veřejné služby

- (541) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost Corsica Linea reagovala na tři body týkající se posouzení existence potřeby veřejné služby:
- posouzení kvantitativní poptávky po přepravě taženého nákladu z přístavu Marseille, která není zaměnitelná a odhaduje se na 80 % historické přepravy z uvedeného přístavu,
 - vymezení závazků veřejné služby týkajících se minimální kapacity přepravy nákladu na plavbu, vyjádřené v objemu, uložené koncesionářům v rámci zakázek na veřejné služby,
 - zaměnitelnost přístavů Ajaccio a Propriano.

⁽¹⁹⁰⁾ Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3.

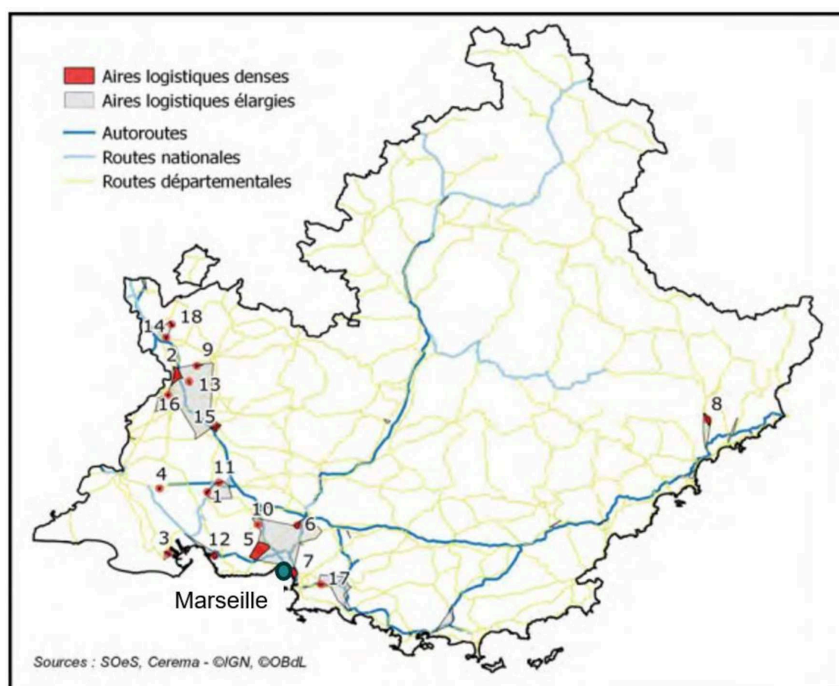
- (542) Společnost Corsica Linea uvádí, že k těmto třem bodům zadala ekonomickou studii vypracovanou společností Analysis Group (dále jen „studie společnosti Analysis“), která podle jejího názoru obsahuje veškeré faktické a ekonomické informace, z nichž lze vyvodit závěr, že se Francie nedopustila žádného zjevného pochybení při prokazování potřeby veřejné služby.

5.2.1.1 Při odhadu podílu poptávky po přepravě taženého nákladu, pro niž se neuvažuje o alternativě k přístavu Marseille, nedošlo ke zjevně nesprávnému posouzení

- (543) Společnost Corsica Linea se domnívá, že umístění logistických základen dopravců, kteří přepravují zboží na Korsiku, je téměř jediným rozhodujícím faktorem při výběru přístavu odplutí na pevnině.
- (544) Společnost Corsica Linea se opírá zejména o studii společnosti Analysis, která se zabývala umístěním osmnácti nejvíce soustředěných logistických oblastí v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur⁽¹⁹¹⁾. Z těchto osmnácti oblastí se pouze jedna nacházela v obci, pro niž není Marseille nejbližším přístavem. Ze studie společnosti Analysis tedy vyplývá, že zrušení nabídky tranzitu nákladu přes přístav Marseille by naprostou většinu dopravců donutilo cestovat do vzdálenějšího přístavu a vedlo by k výraznému zvýšení nákladů na dopravu, které studie odhaduje v průměru na 11 %.

Obrázek 2

Umístění logistických oblastí v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur



* Chaque aire logistique est repérée par un numéro.

Zdroj: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015>, strana 87.

Vysvětlivky: Aires logistiques denses – Soustředěné logistické oblasti

Aires logistiques élargies – Rozšířené logistické oblasti

Autoroutes – Dálnice

⁽¹⁹¹⁾Jako zdroj byla ve studii společnosti Analysis použita strana 87 atlasu skladů a logistických oblastí ve Francii z roku 2015, který je k dispozici online na adrese: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (zobrazeno dne 18. října 2024).

Routes nationales – Státní silnice

Routes départementales – Okresní silnice

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Každá logistická oblast je označena číslem

- (545) Pro stanovení tohoto 11% odhadu srovnávala studie společnosti Analysis cestu po silnici mezi Salon-de-Provence⁽¹⁹²⁾ a Marseille na jedné straně a Salon-de-Provence a Toulonem na straně druhé⁽¹⁹³⁾. Dospěla k závěru, že cesta po silnici přes Toulon představuje pro dopravce dodatečné náklady na silniční dopravu ve výši 75 EUR⁽¹⁹⁴⁾ zejména v důsledku i) dvou mýtných poplatků účtovaných mezi Salon-de-Provence a Toulonem (což vede k nákladům 35,10 EUR do Toulonu namísto 6,90 EUR do Marseille) a ii) zvýšení nákladů na pohonné hmoty⁽¹⁹⁵⁾.

5.2.1.2 Francie správně stanovila minimální kapacity přepravy nákladu v zakázkách na veřejné služby

- (546) Společnost Corsica Linea uvádí, že Francii nelze oprávněně přičítat žádné zjevné pochybení, pokud jde o stanovení minimálních kapacit přepravy nákladu v zakázkách na veřejné služby, neboť statistiky za rok 2023 naopak ukazují, že uvedené minimální kapacity byly pravidelně překračovány od prvního roku provádění zakázek na veřejné služby.
- (547) Společnost Corsica Linea v tomto bodě odkazuje na studii společnosti Analysis, která analyzovala skutečné množství nákladu přepravovaného v roce 2023 každý měsíc z Marseille do přístavů Ajaccio a Bastia. Tyto analýzy ukazují, že minimální prahová hodnota kapacity je velmi často nižší než skutečné objemy přepravované společností Corsica Linea⁽¹⁹⁶⁾.

5.2.1.3 Přístavy Ajaccio a Propriano nejsou zaměnitelné

- (548) Společnost Corsica Linea se domnívá, že tvrzení společnosti Corsica Ferries, že přístavy Ajaccio a Propriano jsou zcela zaměnitelné, je neopodstatněné. Podle společnosti Corsica Linea je analýza jízdních dob klíčovým faktorem, který orgány pro hospodářskou soutěž zvolily pro vymezení „spádové oblasti“, a tedy pro určení možné zaměnitelnosti dvou konkurenčních služeb v rámci dané spádové oblasti.
- (549) Na základě informací poskytnutých ve studii společnosti Analysis pro mnoho korsických obcí, které se nacházejí ve spádové oblasti přístavu Propriano, by delší doba cesty pro cestující do přístavu Ajaccio namísto do přístavu Propriano výrazně zvýšila jejich náklady⁽¹⁹⁷⁾.

⁽¹⁹²⁾ Podle studie společnosti Analysis je město Salon-de-Provence zeměpisným centrem (průměrné souřadnice) všech osmnáct zkoumaných soustředěných logistických oblastí.

⁽¹⁹³⁾ Pro výpočet cesty po silnici byly ve studii společnosti Analysis použity referenční hodnoty ze simulátoru nákladů francouzského vnitrostátního silničního výboru (pro výpočet nákladů na silniční dopravu) a z internetových stránek Mappy (pro výpočet vzdáleností). Studie společnosti Analysis zohledňuje i) náklady na pohonné hmoty (odhadované náklady na spotřebu pohonných hmot 0,319 EUR/km); ii) mzdové náklady na řidiče (náklady na řidiče za hodinu služby přidělené vozidlu činí 17,39 EUR/hodinu); iii) náklady na mýtné; iv) náklady na opotřebení, tj. náklady na údržbu a opravy (náklady na údržbu a opravy vozidel činí 0,083 EUR/km) a v) náklady na opravu pneumatik (náklady na opravu pneumatik činí 0,025 EUR/km).

⁽¹⁹⁴⁾ Náklady na přepravu taženého nákladu ze zeměpisného centra regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur (Salon-de-Provence) činí 116 EUR do přístavu Toulon oproti 41,14 EUR do přístavu Marseille. Tranzit přes Toulon namísto Marseille tak podle studie společnosti Analysis zvyšuje náklady na pozemní dopravu v průměru 2,8násobně.

⁽¹⁹⁵⁾ Studie společnosti Analysis zahrnuje do svých výpočtů také náklady na námořní dopravu, ale usoudila, že cena námořní dopravy z Toulonu a Marseille je stejná, tj. 40 EUR za běžný metr z nábřeží k nábřeží (640 EUR za nákladní automobil, za předpokladu průměrné délky nákladního automobilu 16 metrů). Náklady na námořní dopravu jsou proto v této analýze nulové.

⁽¹⁹⁶⁾ Studie společnosti Analysis uvádí, že prahová hodnota používaná v zakázkách na veřejné služby je často nižší než maximální objem nezaměnitelné nákladní přepravy uskutečněné každý měsíc společností Corsica Linea: to platí pro šest z dvanácti měsíců roku 2023 na trase Marseille–Bastia a pro pět z dvanácti měsíců roku 2023 na trase Marseille–Ajaccio.

⁽¹⁹⁷⁾ Podle studie společnosti Analysis by jednosměrná cesta z Propriana nebo jeho okolí do přístavu Ajaccio znamenala odhadované dodatečné náklady na silniční dopravu ve výši přibližně 8,00 EUR, přičemž náklady na pohonné hmoty by u malého osobního automobilu se spotřebou 5,2 l/100 km činily 1,99 EUR za litr.

- 5.2.2 *Soulad s pravidly EU v oblasti koncesí*
- 5.2.2.1 Krátká doba, která byla k dispozici pro mobilizaci plavidel po výzvě k podávání nabídek, nebyla překážkou pro podání žádosti společnosti Corsica Ferries
- (550) Společnost Corsica Linea se domnívá, že krátká doba, která uplynula mezi datem udělení zakázek na veřejné služby a zahájením poskytování služeb, nemohla společnosti Corsica Ferries zabránit v podání nabídky v rámci řízení o udělení zakázky na veřejné služby.
- (551) *Za prvé*, společnost Corsica Linea se domnívá, že veřejná výzva k podávání nabídek zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 6. května 2022 informovala potenciální uchazeče o tom, že poskytování služeb stanovených v zakázkách na veřejné služby má být zahájeno dne 1. ledna 2023. Potenciální uchazeči byli proto informováni osm měsíců před datem zahájení poskytování příslušných služeb. Kromě toho byla skutečnost, že zakázky na veřejné služby vstoupí v platnost dne 1. ledna 2023, také oznámena ihned, jak francouzské orgány dne 22. ledna 2022 zahájily konzultaci s provozovateli. Podle společnosti Corsica Linea tak byly všechny rejdařské společnosti, které pravděpodobně mohly podat nabídku, o datu zahájení zakázek na veřejné služby informovány od ledna 2022 a nejspíše však do 6. května 2022.
- (552) *Za druhé*, společnost Corsica Linea připomíná, že v pravidlech pro podávání nabídek zveřejněných dne 6. května 2022 bylo uvedeno, že uchazeči musí podat své žádosti a nabídky do 25. července 2022 a že případná jednání budou předběžně zahájena v srpnu 2022. Proto měl uchazeč, který podal vážně myšlenou nabídku v červenci 2022 a předpokládal, že je schopen v nabídkovém řízení zvítězit, téměř pět měsíců na to, aby se připravil na nasazení svého loďstva na trasách, o něž soutěžil.
- (553) *A konečně*, jelikož francouzské orgány po uplynutí lhůty pro podání nabídek (dne 25. července 2022) věděly, že žádosti a nabídky podaly pouze společnosti Corsica Linea a La Méridionale, mohly rozhodnout o prodloužení doby trvání jednání a zkrácení doby mezi dnem udělení zakázek na veřejné služby a dnem jejich vstupu v platnost, aniž by porušily pravidla směrnice o koncesích. Vzhledem k tomu, že společnost Corsica Ferries uchazečem o zakázky na veřejné služby nebyla, nemohla skutečná doba trvání fáze jednání porušit ustanovení směrnice o koncesích.
- 5.2.2.2 Rozsah minimálních požadavků nezahrnoval zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty
- 5.2.2.2.1 Rozsah minimálních požadavků nezahrnoval zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty
- (554) Společnost Corsica Linea připomíná, že podle článku 37 směrnice o koncesích může veřejný zadavatel stanovit minimální požadavky, přičemž může určit jejich rozsah a obsah. Minimální požadavky stanovené veřejným zadavatelem v zadávací dokumentaci lze chápat pouze v přísných mezích jejich znění.
- (555) V tomto případě společnost Corsica Linea zdůrazňuje, že uvedené požadavky byly stanoveny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek. Podle společnosti Corsica Linea bylo tak sice nutné odkázat na přílohu 1 zakázek na veřejné služby, aby bylo možné pochopit přesný rozsah některých z uvedených minimálních požadavků, ale příloha 1 nemohla jako celek představovat minimální požadavek.
- (556) Podle společnosti Corsica Linea tento závěr vede k následujícím zjištěním.
- (557) Pokud jde o dodatečné zpáteční cesty, společnost Corsica Linea především konstatuje, že nejsou uvedeny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek. Zahrnuty jsou pouze „jízdni řády“ a „četnost služeb“. Kromě toho jsou dodatečné zpáteční cesty v příloze 1 zakázek na veřejné služby uvedeny pouze jako možnost, jejíž zavedení je ponecháno na uvážení francouzských orgánů. Uvedené odkazy tedy nevykazují žádnou charakteristiku, pokud jde o „jízdni řády“ dodatečných zpátečních cest nebo jejich „četnost“ ve smyslu minimálního požadavku stanoveného v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek. Podle společnosti Corsica Linea navíc nelze ztotožnit vyjádření veřejného zadavatele o možnosti, která vznikne v průběhu plnění zakázky, s minimálním požadavkem ve smyslu článku 37 směrnice o koncesích, tj. s „*podmínkami a charakteristikami (zejména technickými, fyzickými, funkčními a právními), které by měla splňovat nebo mít každá nabídka*“.

- (558) Pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, společnost Corsica Linea uvádí, že ani v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek, ani v příloze 1 není o zpátečních cestách, které lze přeložit, zmínka. Z uvedených ustanovení tedy nelze vyvodit, že by existovala nějaká specifická vlastnost týkající se zpátečních cest, které lze přeložit, v souvislosti s jízdními řády nebo četností, která by sama o sobě představovala minimální požadavek.
- (559) Vzhledem k tomu, že ani dodatečné zpáteční cesty, ani zpáteční cesty, které lze přeložit, nepředstavovaly minimální požadavek, nemohla pravidla pro podávání nabídek oproti tvrzením společnosti Corsica Ferries vyžadovat, aby pro takové zpáteční cesty bylo k dispozici loďstvo, které by na ně muselo být speciálně přiděleno. Podle společnosti Corsica Linea to potvrzují další dva důvody.
- (560) Za prvé, ačkoli má podle článků 17 a 18 zakázek na veřejné služby (285.–287. bod odůvodnění) rozhodnout o zavedení zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest OTC, tato možnost není spojena s žádným závazkem mobilizovat jednu nebo více lodí, které by na takový požadavek reagovaly⁽¹⁹⁸⁾.
- (561) Za druhé, připustit, jak to činí společnost Corsica Ferries, že by veřejní zadavatelé požadovali vlastnictví dodatečného plavidla pro rychlou reakci na možnost několika dodatečných zpátečních cest nebo zpátečních cest, které lze přeložit, by nemělo ekonomický smysl vzhledem ke značným částkám dodatečných vyrovnávacích plateb, které by byly nutné k pokrytí nákladů na odstavení plavidel, která by byla v podstatě nečinná.

5.2.2.2.2 Nabídky společnosti Corsica Linea byly v souladu s pravidly pro podávání nabídek

- (562) *Za prvé*, společnost Corsica Linea poznamenává, že pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, její konečné nabídky nepřinesly žádné změny v příloze 1 ani v článcích 16 a 17 návrhu zakázek na veřejné služby. Přílohy 1 podané na podporu konečných nabídek společnosti Corsica Linea pro části 1, 3 a 5 pouze navrhovaly možné začlenění dodatečných zpátečních cest na základě jejich znalostí námořních spojení.
- (563) *Za druhé*, pokud jde o přepravní kapacitu plavidel (přeprava cestujících a nákladu), společnost Corsica Linea se domnívá, že kapacita nabízená plavidly, která přidělila na jednotlivé části, odpovídá minimální kapacitě pro přepravu nákladu a cestujících. Společnost Corsica Linea rovněž tvrdí, že všechna její plavidla splňují minimální počet kajut pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace⁽¹⁹⁹⁾.

5.2.2.3 Doba trvání zakázek na veřejné služby je v souladu s právem EU

- (564) Společnost Corsica Linea souhlasí s předběžnou analýzou Komise týkající se odůvodněné doby trvání zakázek na veřejné služby. K tomuto bodu podala dvě další připomínky.
- (565) *Za prvé*, společnost Corsica Linea se domnívá, že doba trvání zakázek na veřejné služby je v souladu s normami stanovenými v právu EU. Společnost Corsica Linea v tomto ohledu odkazuje na rozhodovací praxi Komise týkající se zakázek na veřejné služby v námořní dopravě v Chorvatsku⁽²⁰⁰⁾ a Norsku⁽²⁰¹⁾, jejichž doba trvání činí téměř deset let.
- (566) *Za druhé*, oproti tvrzení společnosti Corsica Ferries vyžaduje plnění zakázek na veřejné služby investice koncesionářů.

⁽¹⁹⁸⁾ V tomto ohledu společnost Corsica Linea zdůrazňuje, že podle článků 17 a 18 zakázek na veřejné služby jsou technické monitorovací výbory odpovědné za zohlednění existence zvláštní potřeby, která by odůvodňovala použití těchto nástrojů k úpravě námořního spojení v podobě zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest, a případných kolizí při využívání loďstva pověřené společnosti.

⁽¹⁹⁹⁾ Společnost Corsica Linea uvádí, že plavidlo Paglia Orba mělo původně jednu kajutu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V souladu se závazkem společnosti Corsica Linea v průběhu nabídkového řízení však mělo být toto plavidlo i) nahrazeno jedním ze sedmi dalších plavidel loďstva přidělených na toto spojení v případě, že by pro veřejnou službu byly zapotřebí dvě kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s článkem 20 zakázek na veřejné služby, a ii) rychle vybaveno druhou kajutou pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace díky renovaci. Společnost Corsica Linea v daném ohledu odkazuje na rozsudek správního soudu v Bastii ze dne 19. března 2019 (Société La Méridionale, č. 1900289), který uznal možnost přijmout „závazek k uvedení do souladu“ za účelem provedení zakázky. Tohoto souladu bylo nyní dosaženo, takže plavidlo Paglia Orba má nyní dvě kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

⁽²⁰⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 12. července 2018 ve věcech SA.48119 – Chorvatsko – Croatian Ferries PSO (Úř. věst. C 339, 21.9.2018, s. 1) a SA.49523 – Chorvatsko – Croatian Ferries PSO 3 (Úř. věst. C 339, 21.9.2018, s. 2).

⁽²⁰¹⁾ Viz poznámka pod čarou 25.

- (567) Společnost Corsica Linea upozorňuje, že je třeba rozlišovat mezi koncesemi na služby (např. zakázky na veřejné služby), které se týkají provozování služby, a koncesemi na výstavbu/modernizaci infrastruktury, které se týkají výstavby infrastruktury a vyžadují značné investice. Jelikož je vytvoření infrastruktury samotným předmětem koncese, musí být v druhém případě investice učiněné koncesionářem v koncesi přesně popsány. Totéž neplatí pro zakázky na služby, kde je na koncesionáři, aby pod dohledem veřejného zadavatele rozhodl, jaké investice jsou nezbytné k zajištění toho, aby byly vždy k dispozici materiální prostředky potřebné k řádnému poskytování služby a k zajištění jejího výkonu.
- (568) Společnost Corsica Linea připomíná, že v tomto případě museli uchazeči poskytovat služby pomocí svých vlastních plavidel a museli udržovat specializované, vysoce výkonné loďstvo po celou dobu plnění zakázek na veřejné služby, přičemž museli dodržovat platné požadavky v oblasti životního prostředí.
- (569) Společnost Corsica Linea popisuje vývoj platného právního rámce, zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959⁽²⁰²⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805⁽²⁰³⁾.
- (570) Podle společnosti Corsica Linea směrnice (EU) 2023/959 stanoví, že se systém přidělování kvót a požadavky na vyřazení v souvislosti s činnostmi v oblasti námořní dopravy vztahují na 100 % emisí z lodí na základě postupného harmonogramu (40 % od roku 2024 a 100 % od roku 2026). Kromě toho nařízení (EU) 2023/1805 stanoví opatření ke snížení intenzity emisí skleníkových plynů z paliv používaných v odvětví dopravy (z 2 % v roce 2025 na 80 % do roku 2050).
- (571) Společnost Corsica Linea vysvětluje, že uplatňování těchto pravidel vyžaduje investice do méně znečišťujících lodí, aby se zabránilo vysokému zdanění. Společnost Corsica Linea odhaduje náklady na uvedení těchto plavidel do souladu s environmentálními normami na 12 milionů EUR. Stejně tak uvádí, že investovala 145 milionů EUR do nové lodi na zkapalněný zemní plyn, která by měla být dodána v roce 2026 a mohla by být přidělena na zakázky na veřejné služby.
- (572) Společnost Corsica Linea nakonec poznamenává, že pokud je výše vyrovnávací platby smluvně omezena předběžnými provozními účty předloženými v nabídkách, které mají plnou smluvní platnost (příloha 9 zakázek na veřejné služby), nemají tato investiční rozhodnutí na výši vyrovnávací platby žádný vliv. Podle jejího názoru je proto nezbytné, aby koncesionáři měli přehled o příjmech z provozování služeb za dostatečně dlouhé období.

5.2.3 *Zakázky na veřejné služby nepředstavují státní podporu nebo jsou přinejmenším vyňaty z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o SOHZ*

- (573) Společnost Corsica Linea se domnívá, že opatření nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, neboť jsou splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, zejména čtvrté kritérium. Opatření v každém případě splňují všechna kritéria stanovená v rozhodnutí o SOHZ, a proto byla vyňata z povinnosti oznámení Komisi.

5.2.3.1 *Zakázky na veřejné služby splňují čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark*

- (574) Na rozdíl od předběžné analýzy Komise v rozhodnutí o zahájení řízení se společnost Corsica Linea domnívá, že v řízení o udělení zakázek na veřejné služby opravdu existoval skutečný konkurenční tlak, který umožnil vybrat nabídku, jež byla pro územně správní celek ekonomicky nejvýhodnější.

⁽²⁰²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁽²⁰³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 ze dne 13. září 2023 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

- (575) *Za prvé*, společnost Corsica Linea připomíná, že žádný francouzský nebo zahraniční námořní dopravce kromě společnosti Corsica Ferries, Corsica Linea a La Mériidionale neprojevil o korsický trh zájem, ať už tím, že by reagoval na různé výzvy k podávání nabídek nebo veřejné konzultace vyhlášené Francií, nebo tím, že by provozoval trasy v rámci režimu závazků veřejné služby.
- (576) *Za druhé*, společnost Corsica Linea připomíná, že pokud jde o zakázku na veřejné služby pro námořní spojení do Propriana, u níž společnost Corsica Linea prokázala, že konkuruje společnosti La Mériidionale, byla zjištěna dostatečná konkurence, aby samospráva mohla vybrat ekonomicky nejvýhodnější nabídku. Pokud jde o ostatní části udělené společnosti Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse a Ajaccio), neexistence konkurenční nabídky v zásadě zcela nevylučuje existenci dostatečného konkurenčního tlaku, aby bylo možné považovat čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark za splněné ⁽²⁰⁴⁾.
- (577) *Za třetí*, podle společnosti Corsica Linea existoval významný konkurenční tlak, neboť bylo všeobecně známo, že v rámci řízení o udělení zakázek na veřejné služby pravděpodobně podají žádost tři provozovatelé (společnosti Corsica Linea, La Mériidionale a Corsica Ferries).
- (578) *Za čtvrté*, jednací řízení vedené OTC a korsickou samosprávou vedlo k podstatnému snížení požadované výše vyrovnávací platby mezi původní a konečnou nabídkou společnosti Corsica Linea pro části, pro něž byla určena jako úspěšný uchazeč, což dokazuje existenci skutečné vyjednávací síly francouzských orgánů.
- (579) *A konečně*, i když byla na některé části podána pouze jedna konečná nabídka, francouzské orgány nebyly povinny ji přijmout, pokud by byla považována za příliš drahou.

5.2.3.2 Zakázky na veřejné služby jsou v každém případě v souladu s rozhodnutím o SOHZ

- (580) Na rozdíl od toho, co Komise uvádí v 395. až 398. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, se společnost Corsica Linea domnívá, že dotčená opatření splňují všechna kritéria rozhodnutí o SOHZ. Domnívá se, že i) se rozhodnutí o SOHZ vztahuje na tento případ; ii) některé námořní trasy nepřekračují práh pro výjimku z oznamovací povinnosti a iii) zakázky na veřejné služby jsou v souladu se všemi ostatními kritérii rozhodnutí o SOHZ.

5.2.3.2.1 Rozhodnutí o SOHZ se vztahuje na kombinované služby (nákladní/osobní doprava)

- (581) Společnost Corsica Linea nesouhlasí s předběžným názorem Komise, že se rozhodnutí o SOHZ vztahuje pouze na námořní osobní dopravu, protože rozhodnutí o SOHZ stanoví zejména práh pouze z hlediska počtu přepravených cestujících.
- (582) Podle společnosti Corsica Linea je výklad navrhovaný Komisí zjevně v rozporu se zněním samotného textu a jeho účelem, jak je objasněno ve 24. bodě odůvodnění rozhodnutí o SOHZ. Z uvedeného bodu odůvodnění vyplývá, že veškerá námořní doprava (včetně nákladní dopravy) spadá do oblasti působnosti rozhodnutí o SOHZ. Pokud by byl přijat výklad Komise, nemohla by žádná služba námořní nákladní dopravy využívat rozhodnutí o SOHZ, což by bylo v rozporu se zásadou rovného zacházení.
- (583) Společnost Corsica Linea v daném ohledu připomíná, že rozhodovací praxe Komise umožňuje použít rozhodnutí o SOHZ na kombinované služby, u nichž nebyl překročen práh přepravy cestujících stanovený v rozhodnutí o SOHZ ⁽²⁰⁵⁾.
- (584) Kromě toho se společnost Corsica Linea domnívá, že odkaz na jednotný práh počtu cestujících v rozhodnutí o SOHZ je odůvodněn pouhou skutečností, že přeprava cestujících je nanejvýš celkovým ukazatelem hospodářského významu dané trasy. Podle společnosti Corsica Linea je obtížné představit si, že by na stejné trase bylo možné přepravovat objemy nákladu, které by nebyly úměrné přepravě cestujících.

⁽²⁰⁴⁾ Rozsudek ze dne 16. září 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, body 240–254.

⁽²⁰⁵⁾ Společnost Corsica Linea odkazuje na rozhodnutí Komise (EU) 2022/1328 ze dne 30. září 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015 a SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedly Itálie a region Lazio ve prospěch společnosti Laziomar a jejího nabyvatele, společnosti CLN (Úř. věst. L 200, 29.7.2022, s. 154, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj>), body 484 a násl.

5.2.3.2.2 Jsou splněny všechny podmínky stanovené v rozhodnutí o SOHZ

- (585) Společnost Corsica Linea se domnívá, že zakázky na veřejné služby jsou v souladu s článkem 4 rozhodnutí o SOHZ: připomíná, že v tomto případě skutečně existuje pověření, které obsahuje všechny požadavky stanovené uvedeným článkem, jak Komise uvádí v 275. bodě odůvodnění a následujících rozhodnutí o zahájení řízení ⁽²⁰⁶⁾.
- (586) Společnost Corsica Linea se rovněž domnívá, že jsou zakázky na veřejné služby v souladu s články 5 a 6 rozhodnutí o SOHZ, a to vzhledem k tomu, že metody výpočtu vyrovnávací platby a ověření, zda nedošlo k nadměrné vyrovnávací platbě, jsou stanoveny v zakázkách na veřejné služby, jak uvedla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení (345. až 377. bod odůvodnění).
- (587) A konečně, společnost Corsica Linea se domnívá, že zakázky na veřejné služby splňují podmínky stanovené v článku 7 rozhodnutí o SOHZ, neboť francouzské orgány zveřejnily na platformě TED (kde jsou uvedeny všechny zakázky a koncese v členských státech, které překračují práh vyžadující zveřejnění na úrovni EU) oznámení o výsledku koncesního řízení týkajícího se zakázek na veřejné služby, které obsahuje všechny informace požadované v článku 7 rozhodnutí o SOHZ ⁽²⁰⁷⁾.

5.3 Přípomínky společnosti La Méridionale

- (588) Společnost La Méridionale ve svých připomínkách nejprve tvrdí, že zakázky na veřejné služby nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. V každém případě zakázky na veřejné služby splňují podmínky rozhodnutí o SOHZ a vyňaty z povinnosti oznámení Komisi předem. Zakázky na veřejné služby jsou přinejmenším v souladu s rámcem pro SOHZ ⁽²⁰⁸⁾.

5.3.1 Zakázky na veřejné služby nepředstavují státní podporu

- (589) Společnost La Méridionale se domnívá, že jí zakázky na veřejné služby neposkytly žádnou výhodu, protože splňují všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, včetně prvního a čtvrtého kritéria.

5.3.1.1 Zakázky na veřejné služby splňují první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (590) Společnost La Méridionale se domnívá, že oblast působnosti zakázek na veřejné služby odpovídá potřebě veřejné služby. Uvádí, že francouzské orgány správně identifikovaly i) poptávku uživatelů po přepravě taženého nákladu a ii) selhání trhu. V neposlední řadě se domnívá, že iii) Francie vymezila veřejné zakázky přiměřeně potřebě veřejné služby.

5.3.1.1.1 Francie správně identifikovala poptávku uživatelů

- (591) Společnost La Méridionale se domnívá, že Francie správně identifikovala poptávku uživatelů námořní nákladní a osobní dopravy. To platí zejména pro námořní přepravu taženého nákladu, k níž společnost La Méridionale učinila vícero připomínek.
- (592) Společnost La Méridionale uvádí, že společnosti Deloitte zadala vypracovat dvě ekonomické analýzy (dále jen „**zpráva společnosti Deloitte**“), které se týkaly zejména i) nedostatečné zaměnitelnosti přístavů Toulon a Marseille pro námořní přepravu taženého nákladu. Společnost La Méridionale tvrdí, že zpráva společnosti Deloitte potvrzuje analýzy francouzských orgánů, podle nichž je zaměnitelnost přístavu Marseille a přístavu Toulon pro přepravu taženého nákladu velmi nízká.
- (593) *Za prvé*, z kvalitativního hlediska shromážděné důkazy ukazují, že dopravci, kteří chtějí minimalizovat své náklady, nepovažují Toulon za alternativu k Marseille z následujících důvodů:

- přístav Marseille má strategickou polohu v ústí údolí řeky Rhôny, v blízkosti mnoha logistických základů rozmístěných po celém údolí,

⁽²⁰⁶⁾ Společnost Corsica Linea v tomto ohledu poznamenává, že článek 2 zakázek na veřejné služby výslovně odkazuje na rozhodnutí o SOHZ.

⁽²⁰⁷⁾ Oznámení o výsledku koncesního řízení týkajícího se služeb (Úř. věst. S 15/2023).

⁽²⁰⁸⁾ Společnost La Méridionale upřesňuje, že se její připomínky vztahují pouze na zakázky na veřejné služby, které jí byly uděleny samostatně nebo společně se společností Corsica Linea.

- nabízí provozovatelům multimodální síť a je křížovatkou dvou hlavních evropských koridorů nákladní dopravy (středomořská osa a severomořsko-středomořská osa),
- Marseille má spádovou oblast pokrývající celou jihovýchodní čtvrtinu Francie ⁽²⁰⁹⁾, zatímco spádová oblast přístavu Toulon je mnohem lokálnější a zahrnuje pouze tři podnikatelské zóny ⁽²¹⁰⁾,
- do Toulonu nelze přepravovat nebezpečné zboží, protože je v přístavu zakázáno vzhledem k blízkosti k vojenským zařízením.

- (594) Za druhé, z kvantitativního hlediska společnost La Méridionale připomíná, že zpráva společnosti Deloitte potvrzuje velmi nízkou zaměnitelnost přístavů Marseille a Toulon pro tažený náklad. Zpráva společnosti Deloitte odhadla, že v případě zvýšení cen v Marseille o 5 až 10 % by si přístav Toulon místo přístavu Marseille vybralo méně než 20 % dopravců.
- (595) K dosažení tohoto závěru zpráva společnosti Deloitte nejprve použila dvě databáze, a to i) veřejnou databázi se seznamem soustředěných logistických oblastí ⁽²¹¹⁾ a rozšířených logistických oblastí ⁽²¹²⁾ ve Francii v roce 2015 ⁽²¹³⁾ a ii) databázi poskytnutou společností La Méridionale se seznamem skladů jejích zákazníků z řad dopravců taženého nákladu v pevninské Francii v roce 2021. Po té, co zjistila umístění jednotlivých skladů na základě uvedených databází, zpráva společnosti Deloitte stanovila celkové náklady na nákladní dopravu na Korsiku, přičemž použila sazbu v námořní dopravě ve výši 35 EUR/bm pro přístavy Toulon a Marseille a náklady na silniční dopravu na kilometr ve výši 1,13 EUR ⁽²¹⁴⁾.
- (596) Podle zprávy společnosti Deloitte výsledky ukazují, že v případě 10% zvýšení ceny za plavbu z přístavu Marseille by pro naprostou většinu dopravců bylo i nadále ekonomicky racionální pokračovat ve využívání přístavu Marseille. Pouze pro 4,7 % dopravců v průměru by bylo přínosné přejít do přístavu Toulon. Zpráva společnosti Deloitte dochází k závěru, že odhad 80 % vynucené poptávky v případě taženého nákladu v Marseille byl konzervativní.

⁽²⁰⁹⁾ Zpráva společnosti Deloitte odkazuje na mapy z internetových stránek společnosti Upplly (společnost specializující se na nákladní dopravu, zejména silniční) ze dne 4. července 2019, které jsou k dispozici na adrese: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (zobrazeno dne 18. října 2024), a od agentury pro územní plánování aglomerace Marseille ze zprávy *La logistique en région PACA – Diagnostic et enjeux* (Logistika v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur – Diagnostika a výzvy, leden 2019), k dispozici na adrese: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (s. 16) (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽²¹⁰⁾ Společnost La Méridionale odkazuje i) na zprávu agentury pro územní plánování aglomerace Marseille *La logistique en région PACA – Diagnostic et enjeux* (leden 2019), která je k dispozici na adrese: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (zobrazeno dne 18. října 2024) a ii) na studii ze dne 18. června 2020, kterou vypracoval konzultant jménem obchodní a průmyslové komory Var v rámci mise zaměřené na studium energetických toků v přístavech v okolí Toulonského zálivu a navazujícího vnitrozemí a která uvádí, že spádová oblast přístavu Toulon je omezena na oblast mezi městy Bandol, Signes a Hyères (studie je k dispozici na adrese: [0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39](https://interreg-maritime.eu) (interreg-maritime.eu) (zobrazeno dne 18. října 2024). Podle společnosti La Méridionale obrázek na s. 5 druhé studie jasně ukazuje, že spádová oblast přístavu Toulon zahrnuje pouze tři hlavní podnikatelské zóny v blízkosti přístavu, a to: podnikatelskou zónu Signes, podnikatelský hub Toulon Ouest a podnikatelskou zónu Toulon-Est.

⁽²¹¹⁾ Podle zprávy společnosti Deloitte se za soustředěnou logistickou oblast považuje taková oblast, v níž jsou každý dílčí sklad nebo logistická platforma o rozloze větší než 5 000 m² vzdáleny od jiných méně než dva kilometry. Každá logistická oblast se skládá nejméně ze tří skladů nebo logistických platform o rozloze větší než 5 000 m².

⁽²¹²⁾ Podle zprávy společnosti Deloitte se za rozšířenou logistickou oblast považuje taková oblast, v níž jsou každý sklad nebo logistická platforma o rozloze větší než 5 000 m² vzdáleny od jiných méně než šest kilometrů. Každá logistická oblast se skládá nejméně ze tří skladů nebo logistických platform o rozloze větší než 5 000 m².

⁽²¹³⁾ Atlas skladů a logistických areálů ve Francii v roce 2015, k dispozici na adrese: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (zobrazeno dne 18. října 2024).

⁽²¹⁴⁾ Zpráva společnosti Deloitte odkazuje na údaje vnitrostátního silničního výboru pro rok 2019, podle nichž roční náklady na 40tunový nákladní automobil pro dálkovou dopravu činí 1,13 EUR/km. Zahrnuje náklady na řidiče, náklady na vlastnictví a financování vozidla, náklady na pohonné hmoty, pneumatiky, údržbu, mýtné a dálniční známky, náklady na pojištění a daně z vozidla.

- 5.3.1.1.2 Francie správně analyzovala selhání trhu
- 5.3.1.1.2.1 Soukromá nabídka společnosti Corsica Ferries v případě neexistence zakázek na veřejné služby není věrohodná
- (597) Společnost La Méridionale se domnívá, že francouzské orgány správně analyzovaly selhání trhu, které charakterizuje existenci potřeby veřejné služby námořní dopravy mezi Korsikou a přístavem Marseille.
- (598) V daném ohledu poukazuje na to, že nabídka společnosti Corsica Ferries podaná během konzultace s provozovateli nemohla být považována za věrohodnou, protože kapacita, kterou by společnost Corsica Ferries využila v případě neexistence zakázek na veřejné služby, neodpovídá kapacitě přístavu Toulon. Podle zprávy společnosti Deloitte byla kapacita deklarovaná společností Corsica Ferries v případě neexistence zakázek na veřejné služby ⁽²¹⁵⁾ založena na míře obsazenosti přístavu Toulon v období 2023–2028 ve výši 539 % ⁽²¹⁶⁾, tj. na objemu přepravy odpovídajícím více než pětinasobku současné kapacity přístavu.
- 5.3.1.1.2.2 Zahájení provozu na trase Toulon – L'Île-Rousse ze strany společnosti La Méridionale v roce 2024 v rámci režimu ZVS nezpochybňuje existenci selhání trhu
- (599) Společnost La Méridionale uvádí, že počínaje rokem 2024 otevřela novou trasu mezi Toulonem a Livornem (Itálie) se zastávkou v L'Île-Rousse. Připomíná však, že tato iniciativa nijak neovlivňuje závěry francouzských orgánů ohledně existence selhání trhu, které odůvodňuje uzavření zakázek na veřejné služby.
- (600) Společnost La Méridionale připomíná, že v rámci režimu ZVS mezi Korsikou a pevninskou Francií může volně nabízet nová spojení mimo zakázky na veřejné služby. V této souvislosti upozorňuje, že změna majetkové struktury a vedení od června 2023 vedla k vymezení nové obchodní strategie s otevřením se mezinárodním trasám. Nová trasa do Itálie tomuto cíli přímo odpovídá.
- (601) *Za prvé*, společnost La Méridionale uvádí, že se tato trasa týká pouze osobní dopravy a je určena především pro turisty. Nejedná se tedy o přepravu nákladu nebo cestujících ze zdravotních důvodů.
- (602) *Za druhé*, společnost La Méridionale uvádí, že jsou provozní účty pro trasu Toulon – L'Île-Rousse a na ni přiděleného plavidla Kalliste vedeny odděleně od provozních účtů pro trasy Marseille–Ajaccio a Marseille – Porto-Vecchio provozované v rámci zakázek na veřejné služby, což zajišťuje, že nedochází ke křížovému subvencování, pokud jde o odpisy a provozní náklady týkající se plavidel.
- (603) V daném ohledu společnost La Méridionale odmítá výtky společnosti Corsica Ferries uvedené v 216. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení týkající se používání plavidla Kalliste společností Corsica Linea, které mohlo společnosti La Méridionale zabránit v plnění jejích závazků vyplývajících ze zakázek na veřejné služby.
- (604) Společnost La Méridionale vysvětluje, že společnost Corsica Linea sice v červenci a srpnu 2023 plavidlo Kalliste skutečně využívala, ale v reakci na výjimečnou situaci, kdy došlo k požáru na jednom z plavidel společnosti Corsica Linea (Monte d'Oro), který jej na několik měsíců vyřadil z provozu a po němž společnost Corsica Linea výslovně požádala společnost La Méridionale, zda by si mohla plavidlo Kalliste dočasně pronajmout pro provozování svých tras.
- (605) Kromě toho společnost La Méridionale uvádí, že ačkoli v příloze 2 zakázek na veřejné služby (plán služby) je plavidlo Kalliste skutečně přiděleno na část 3 (Marseille – Porto-Vecchio) a že předběžné provozní účty (příloha 9 zakázek na veřejné služby) jsou na tomto základě založeny, je možné jej přidělit na jiné trasy v rámci mechanismu náhrady plavidel stanoveného v článku 20 zakázek na veřejné služby nebo uskutečnit dodatečnou zpáteční cestu, o níž rozhodnou francouzské orgány.

⁽²¹⁵⁾ Podle zprávy společnosti Deloitte společnost Corsica Ferries uvedla, že by v případě neexistence zakázky na veřejné služby výrazně zvýšila svou činnost v Toulonu z 397 112 bm ročně v průměru v období 2016–2019 na 2 675 288 bm ročně v průměru v období 2023–2028, tj. by šlo o 574% nárůst nabídky.

⁽²¹⁶⁾ Zpráva společnosti Deloitte vypočítává tuto míru obsazenosti na základě průměrného ročního počtu běžných metrů přepravených společností Corsica Ferries v letech 2016–2019 (397 112 bm), což podle obchodní a průmyslové komory Var odpovídá současné míře obsazenosti přístavu Toulon ve výši 80 %, a průměrného ročního počtu deklarovaného společností Corsica Ferries pro období 2023–2028 (2 675 288 bm), což odpovídá 539% obsazenosti přístavu Toulon.

- 5.3.1.1.3 Francouzské orgány vymezily přiměřené závazky veřejné služby
- 5.3.1.1.3.1 Závazky týkající se minimální kapacity přepravy nákladu jsou přiměřené identifikované potřebě veřejné služby
- (606) Společnost La Méditerranée zpochybňuje předběžné stanovisko Komise, podle něhož byly minimální kapacity přepravy nákladu stanoveny v zakázkách na veřejné služby tak, aby veřejná služba mohla kdykoli pokrýt maximální špičku poptávky zjištěnou na základě historických údajů.
- (607) Společnost La Méditerranée vysvětluje, že francouzské orgány stanovily minimální kapacitu vyžadovanou pro přepravu nákladu na základě průměru na plavbu v červenci 2030, který je vyšší než průměr na plavbu v ostatních měsících roku 2030. Vzhledem k rozdílu v přepravě v závislosti na dni v týdnu a měsíci neumožňuje tento měsíční průměr vždy pokrýt maximální pozorovanou špičku poptávky. Podle společnosti La Méditerranée zahrnuje měsíční průměr v červenci 2030, stejně jako ostatní měsíční průměry, plavby, kde poptávka překračuje vybrané minimální kapacity.
- (608) Společnost La Méditerranée v tomto ohledu zdůrazňuje, že z analýzy objemů nákladu na plavidlech v letech 2021 a 2022 na trasách obsluhovaných společností La Méditerranée vyplývá, že minimální kapacity přepravy nákladu stanovené v zakázkách na veřejné služby nejsou nadměrné, neboť byly překročeny na značné části plaveb⁽²¹⁷⁾. Analýzy podle měsíců a dnů ukazují, že minimální kapacity byly v letech 2021 a 2022 pravidelně překračovány každý měsíc v roce a každý den v týdnu. Kapacity v zakázkách na veřejné služby proto nelze považovat za nepřiměřené.
- (609) A konečně společnost La Méditerranée vysvětluje, že stanovení minimálních kapacit na úrovni odhadované pro červenec 2030 odpovídá omezením, kterým společnosti při správě svého loďstva čelí. Vzhledem k ekonomickým omezením správy loďstva a dobám odpisů plavidel proto nebylo možné stanovit minimální kapacity po jednotlivých měsících nebo dokonce ročně. Společnost La Méditerranée vysvětluje, že vzhledem k hodnotě plavidel je pro provozovatele obtížné měnit plavidla v průběhu zakázky, a to jak z ekonomického, tak z provozního hlediska. Naproti tomu závazky veřejné služby stanovené v zakázkách na veřejné služby umožňují uvést do provozu plavidla, která jsou schopna poskytovat veřejnou službu po celou dobu trvání zakázek na veřejné služby a zvládat maximální špičky.
- 5.3.1.1.3.2 Závazky týkající se minimální kapacity pro počet řidičů přepravovaných na plavbu jsou přiměřené potřebě veřejné služby
- (610) Společnost La Méditerranée uvádí, že oproti tomu, co tvrdí společnost Corsica Ferries ve své stížnosti, není minimální kapacita pro přepravu řidičů stanovená v zakázkách na veřejné služby nepřiměřená.
- (611) Na základě údajů předložených společností La Méditerranée zpráva společnosti Deloitte posoudila skutečný počet řidičů, kteří v letech 2021 a 2022 doprovázeli své zboží na plavidlech společnosti La Méditerranée. Zpráva konstatuje, že minimální kapacity stanovené v zakázkách na veřejné služby pro počet řidičů nejsou nadměrné, neboť již v letech 2021 a 2022 byly na značné části plaveb překročeny nebo dosaženy⁽²¹⁸⁾.
- 5.3.1.2 Zakázky na veřejné služby splňují čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark
- (612) *Za prvé*, podle společnosti La Méditerranée kritéria pro udělení zakázek neovlivnila schopnost Francie vybrat uchazeče, který je schopen poskytovat služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek. Společnost La Méditerranée se domnívá, že na trasách zahrnujících Porto-Vecchio (část 3) a Propriano (část 4) podaly společnosti Corsica Linea a La Méditerranée konkurenční nabídky. V obou případech francouzské orgány přijaly nejnižší nabídku.

⁽²¹⁷⁾ Ze zprávy společnosti Deloitte vyplývá, že v roce 2021 již téměř třetina plaveb provozovaných společností La Méditerranée mezi Marseille a Ajacciem překračovala minimální kapacitu přepravy nákladu stanovenou v zakázkách na veřejné služby. V roce 2022 se to týkalo 40 % plaveb provozovaných společností La Méditerranée mezi Marseille a Ajacciem.

⁽²¹⁸⁾ Podle zprávy společnosti Deloitte byla minimální kapacita pro řidiče v souvislosti s přepravou taženého nákladu stanovená v zakázkách na veřejné služby mezi Marseille a Ajacciem dosažena nebo překročena na 40 % plaveb provozovaných společností La Méditerranée v roce 2021, v roce 2022 to bylo na 43 %.

- (613) *Za druhé*, společnost La Méridionale uvádí, že na konzultaci s provozovateli odpověděly tři rejdářské společnosti (společnosti Corsica Ferries, Corsica Linea a La Méridionale), takže počet uchazečů (dva) byl konzistentní s počtem odpovědí na konzultaci s provozovateli. Skutečnost, že žádné další rejdářské společnosti žádost nepodaly, navíc potvrzuje, že trh o trasy s nízkou ziskovostí, jako jsou trasy na Korsiku, nemá zájem.

5.3.2 *Zakázky na veřejné služby jsou slučitelné s rozhodnutím o SOHZ*

5.3.2.1 Rozhodnutí o SOHZ se na zakázky na veřejné služby vztahuje

- (614) Společnost La Méridionale nesouhlasí s předběžným názorem Komise, že se rozhodnutí o SOHZ vztahuje pouze na trasy osobní dopravy a vylučuje jakékoli jiné služby námořní dopravy (zejména nákladní). Za prvé se domnívá, že rozhodnutí o SOHZ neupřesňuje, že se nevztahuje na kombinované služby, a že Komise nemůže provést takový restriktivní výklad; za druhé, a v každém případě, se domnívá, že takový výklad je v souladu s rozhodovací praxí Komise ⁽²¹⁹⁾.

5.3.2.2 Zakázky na veřejné služby jsou v souladu s rozhodnutím o SOHZ

- (615) Společnost La Méridionale se domnívá, že jsou zakázky na veřejné služby v souladu s článkem 4 rozhodnutí o SOHZ: připomíná, že v tomto případě skutečně existuje pověření, které obsahuje všechny požadavky stanovené uvedeným článkem, jak Komise uvádí v 275. bodě odůvodnění a následujících rozhodnutí o zahájení řízení ⁽²²⁰⁾. Rovněž poukazuje na to, že doba trvání zakázek na veřejné služby je v souladu s rozhodnutím o SOHZ kratší než deset let.
- (616) Společnost Corsica Linea se rovněž domnívá, že jsou zakázky na veřejné služby v souladu s články 5 a 6 rozhodnutí o SOHZ vzhledem k tomu, že metody výpočtu vyrovnávací platby a ověření, zda nedošlo k nadměrné vyrovnávací platbě, jsou stanoveny v zakázkách na veřejné služby, jak uvedla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení (345. až 377. bod odůvodnění).
- (617) A konečně, společnost Corsica Linea se domnívá, že zakázky na veřejné služby splňují podmínky stanovené v článku 7 rozhodnutí o SOHZ, neboť francouzské orgány zveřejnily všechny informace požadované uvedeným článkem.

5.3.3 *Zakázky na veřejné služby jsou slučitelné s rámcem pro SOHZ*

- (618) Společnost La Méridionale se domnívá, že opatření jsou v každém případě slučitelná s rámcem pro SOHZ. Podala připomínky ke dvěma bodům: k době trvání pověření a k souladu zakázek na veřejné služby s právem EU v oblasti koncesí.

5.3.3.1 Doba trvání zakázek na veřejné služby je v souladu s rámcem pro SOHZ

- (619) Společnost La Méridionale se domnívá, že sedmiletá doba trvání zakázek na veřejné služby je v souladu s normami stanovenými právem EU. Společnost La Méridionale považuje tuto dobu za přiměřenou a odůvodněnou vzhledem k investicím, které byly nebo mají být provedeny za účelem plnění zakázek na veřejné služby, zejména pokud jde o náklady na odpisy mobilizovaných plavidel a náklady spojené s dodatečným vybavením nebo dodržováním environmentálních požadavků. V tomto ohledu odkazuje na rozhodovací praxi Komise v oblasti smluv o veřejných službách námořní dopravy v Itálii ⁽²²¹⁾ a Norsku ⁽²²²⁾ s dobou trvání téměř deset let nebo delší.

⁽²¹⁹⁾ Společnost La Méridionale odkazuje na rozhodnutí (EU) 2022/1328, body 484 a násl.

⁽²²⁰⁾ Společnost La Méridionale v daném ohledu připomíná, že článek 2 zakázek na veřejné služby výslovně odkazuje na rozhodnutí o SOHZ.

⁽²²¹⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2022/448 ze dne 17. června 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), které provedla Itálie ve prospěch společnosti Siremar a jejího nabyvatele, společnosti Società Navigazione Siciliana (Úř. věst. L 97, 24.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj>).

⁽²²²⁾ Viz poznámka pod čarou 141.

- 5.3.3.2 Zakázky na veřejné služby jsou v souladu s právem EU o zadávání veřejných zakázek
- 5.3.3.2.1 Doba, která uplynula mezi datem udělení zakázek na veřejné služby a datem zahájení poskytování služeb, neměla žádný účinek způsobující uzavření trhu
- (620) Společnost La Méridionale se domnívá, že krátké období mezi datem udělení zakázek na veřejné služby a datem zahájení poskytování služeb nepůsobilo žádné obtíže podle práva EU v oblasti koncesí.
- (621) *Za prvé*, domnívá se, že se jedná o jiné okolnosti než v rozsudku ve věci SNCM II, který Komise zmiňuje ve svém rozhodnutí o zahájení řízení. Podle společnosti La Méridionale totiž veřejná výzva k podávání nabídek zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 6. května 2022 potenciálním uchazečům indikovala, že poskytování služeb v rámci zakázek na veřejné služby má být zahájeno dne 1. ledna 2023. Potenciální uchazeči byli proto informováni osm měsíců před datem zahájení poskytování příslušných služeb. Kromě toho skutečnost, že zakázky na veřejné služby vstoupí v platnost dne 1. ledna 2023, byla také oznámena francouzskými orgány při zahájení konzultace s provozovateli, na niž společnost Corsica Ferries odpovídala, a to dne 22. ledna 2022, tj. téměř o rok dříve.
- (622) *Za druhé*, společnost La Méridionale připomíná, že v pravidlech pro podávání nabídek zveřejněných dne 6. května 2022 bylo uvedeno, že uchazeči musí podat své žádosti a nabídky do 25. července 2022 a že případná jednání budou předběžně zahájena v srpnu 2022. Vzhledem k neměnným lhůtám při jednání o tak složitých zakázkách, jako jsou zakázky na veřejné služby, a jejich udělování byly proto všechny dotčené hospodářské subjekty od počátku informovány, že udělení zakázek na veřejné služby a jejich vstup v platnost bude dělit období přibližně dvou až tří měsíců, a to od podzimu 2022 do 1. ledna 2023. Takové období bylo dostatečné k tomu, aby všechny zainteresované hospodářské subjekty mohly stáhnout své loďstvo ze služby a přesunout je.
- (623) V daném ohledu má společnost La Méridionale za to, že tvrzení společnosti Corsica Ferries, že rezervace v oblasti námořní dopravy musí být otevřeny nejméně šest měsíců předem, jsou neopodstatněná. Uvádí, že v nákladní dopravě (která je hlavním účelem zakázek na veřejné služby) se rezervace v praxi provádějí několik dní předem, zatímco poskytování služeb osobní dopravy mělo být zahájeno mimo sezónu, kdy je provoz menší (dne 1. ledna).
- (624) *Za třetí*, jelikož francouzské orgány po uplynutí lhůty pro podání nabídek (dne 25. července 2022) věděly, že žádosti v rámci nabídkového řízení podaly pouze společnosti Corsica Linea a La Méridionale, mohly rozhodnout o prodloužení doby trvání jednání a zkrácení období mezi dnem udělení zakázek na veřejné služby a dnem jejich vstupu v platnost, aniž by porušily ustanovení směrnice o koncesích. Vzhledem k tomu, že společnost Corsica Ferries nabídku na zakázku na veřejné služby nepodala z důvodu nedostatečné jasnosti technických požadavků (a nikoli z důvodu krátké doby mezi udělením a vstupem v platnost), nemohla skutečná délka fáze jednání představovat porušení směrnice o koncesích.
- 5.3.3.2.2 Rozsah minimálních požadavků nezahrnoval zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty
- (625) Společnost La Méridionale připomíná, že minimální požadavky podle článku 37 směrnice o koncesích byly stanoveny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek. Podle společnosti La Méridionale je tak sice pro pochopení přesného rozsahu některých z uvedených minimálních požadavků nutné odkázat na přílohu 1 zakázek na veřejné služby, příloha 1 však jako celek nepředstavovala minimální požadavek.
- (626) Podle společnosti La Méridionale tento závěr vede k následujícím zjištěním.
- (627) Pokud jde o dodatečné zpáteční cesty, společnost La Méridionale za prvé poznamenává, že nejsou uvedeny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek. Zahrnuty jsou pouze „jízdni řády“ a „četnost služeb“. Kromě toho jsou dodatečné zpáteční cesty v příloze 1 zakázek na veřejné služby uvedeny pouze jako možnost, jejíž zavedení je ponecháno na uvážení francouzských orgánů. Z uvedených odkazů tedy nevyplývá žádná charakteristika, pokud jde o „jízdni řády“ dodatečných zpátečních cest nebo jejich „četnost“ ve smyslu minimálního požadavku striktně stanoveného v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek.
- (628) Pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, společnost La Méridionale uvádí, že je nezmiňují ani čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek, ani příloha 1.

(629) Z toho podle společnosti La Mériidionale vyplývá, že zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty součástí minimálních charakteristik zakázek na veřejné služby nebyly.

5.3.3.2.3 Zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty jsou v souladu se zásadami rovného zacházení, nediskriminace a transparentnosti

(630) Pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, společnost La Mériidionale připomíná, že se nejedná o dodatečné zpáteční cesty, které by se přičítaly k minimálnímu počtu zpátečních cest za rok. Jediným účelem těchto zpátečních cest je optimalizovat provoz v omezeném rozsahu a *ad hoc*. Společnost La Mériidionale především tvrdí, že jsou tyto zpáteční cesty ponechány na uvážení francouzských orgánů za podmínky dodržení článku 17 zakázek na veřejné služby. A konečně společnost La Mériidionale připomíná, že zpáteční cestu odkládá technický výbor zřízený za daným účelem s cílem přeložit ji na termín, který odpovídá jak skutečným potřebám veřejné služby, tak omezením provozovatele.

(631) Pokud jde o dodatečné zpáteční cesty, společnost La Mériidionale tvrdí, že takové zpáteční cesty jsou rovněž možností na uvážení veřejného zadavatele v případě zvýšené poptávky po námořní nákladní dopravě, kterou by pravidelné zpáteční cesty nemohly pokrýt. Podle společnosti La Mériidionale se jedná o flexibilní nástroj v rámci zakázek na veřejné služby, který umožňuje přizpůsobit veřejnou službu skutečné poptávce jejich uživatelů po dobu sedmi až osmi let. Kromě toho je počet zpátečních cest přísně omezen a jejich zavádění se řídí článkem 18 zakázek na veřejné služby, který zůstal na konci řízení o udělení zakázek na veřejné služby nezměněn.

(632) Společnost Corsica Ferries se nemohla domnívat, že provozovatel musí mít trvale v pohotovosti záložní plavidla, která by mohla být kdykoli mobilizována k uskutečnění dodatečných zpátečních cest nebo zpátečních cest, které lze přeložit. Společnost La Mériidionale v tomto ohledu připomíná, že příloha 1 zakázek na veřejné služby na období 2021–2022 (na něž společnost Corsica Ferries podala žádost) již tento mechanismus dodatečných zpátečních cest za téměř stejných podmínek stanovila na trasách zahrnujících přístavy Ajaccio, Bastia a L'Île-Rousse. V rámci uvedených zakázek však dodatečné zpáteční cesty nebyly nikdy uskutečněny za podmínek, které tvrdí společnost Corsica Ferries (tj. na základě vyžádání několika lodí současně). Společnost Corsica Ferries proto musela vědět, že mít záložní plavidla v trvalé pohotovosti nemá ekonomický ani provozní smysl.

5.3.3.2.4 Nabídky společnosti La Mériidionale byly v souladu s pravidly pro podávání nabídek

(633) *Za prvé*, společnost La Mériidionale poznamenává, že pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, její konečné nabídky nepřinesly žádné změny v příloze 1 ani v člácích 16 a 17 návrhu zakázek na veřejné služby. Příloha 1 podaná na podporu konečné nabídky společnosti La Mériidionale pro část 1 obsahuje pouze návrh na zařazení dodatečných zpátečních cest na základě jejich znalostí námořních spojení.

(634) *Za druhé*, pokud jde o přepravní kapacitu plavidel (přeprava cestujících a nákladu), společnost La Mériidionale se domnívá, že jsou kapacity nabízené plavidly, která přidělila na jednotlivé části, v souladu s minimální kapacitou pro přepravu nákladu a cestujících. Společnost La Mériidionale rovněž tvrdí, že všechna její plavidla splňují požadavek na minimální počet kajut pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

5.4 Přípomínky skupiny Stef

(635) Společnost Stef a její dceřiné společnosti (dohromady tvořící skupinu Stef) působí především v oblasti silniční přepravy nákladu za řízení teploty, logistických služeb v oblasti čerstvých a chlazených výrobků a průmyslového balení zemědělsko-potravinářských výrobků.

(636) Skupina Stef ve svých připomínkách vysvětluje, že společnost Stef byla jediným akcionářem společnosti La Mériidionale v období od roku 2009 do 31. května 2023, kdy prodala společnost La Mériidionale společnosti CMA CGM. Společnost Stef byla tedy jediným akcionářem společnosti La Mériidionale v době, kdy Francie udělila společnosti La Mériidionale dvě sporná opatření.

(637) Skupina Stef ve svých připomínkách v plném rozsahu opakuje obsah připomínek podaných společností La Mériidionale. Skupina Stef nepředkládá žádné další skutečnosti nebo argumenty kromě těch, které již předložila společnost La Mériidionale. Přípomínky skupiny Stef je proto třeba chápat jako totožné s připomínkami skupiny La Mériidionale, které již byly uvedeny v oddíle 5.3.

6. PŘIPOMÍNKY FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(638) Francouzské orgány se k připomínkám společnosti Corsica Ferries vyjádřily dopisy ze dne 25. června a 11. července 2024. Připomínky se týkají posouzení existence potřeby veřejné služby a souladu se směrnicí o koncesích.

6.1 Připomínky k existenci potřeby veřejné služby

6.1.1 Veřejné konzultace nebyly zkráceny

(639) Na úvod francouzské orgány uvádějí, že metoda použitá k vymezení potřeby veřejné služby byla v souladu se zásadami nařízení o kobotáži⁽²²³⁾ a sdělením o výkladu k uvedenému nařízení z roku 2014 (dále jen „**sdělení o výkladu**“)⁽²²⁴⁾. Dodávají, že byla rovněž zohledněna kritéria „testu SNCM“, jak je stanovil Tribunál v rozsudcích SNCM I a SNCM II⁽²²⁵⁾.

(640) Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries (399. až 403. bod odůvodnění) francouzské orgány konstatují, že konzultace s uživateli nebyla stížena žádným zkrácením. Poukazují na to, že uvedená konzultace byla široce propagována mezi širokou veřejností. Poukazují také na to, že výsledky konzultace například ukazují, že přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska cestujících (korsických rezidentů i nerezidentů) zcela zaměnitelné, jak tvrdí společnost Corsica Ferries. V každém případě poukazují na to, že konzultace s provozovateli byla jednou z řady metod identifikace poptávky uživatelů.

(641) Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries (455. až 468. bod odůvodnění) konzultace s provozovateli navíc nebyla zkrácená ani metodicky. Francie poukazuje na to, že tato konzultace byla rovněž široce propagována a byla otevřena všem zainteresovaným provozovatelům. Francouzské orgány upřesňují, že odpověď společnosti Corsica Ferries byla podrobně analyzována s cílem ověřit její spolehlivost a relevantnost. Pokud jde o výtky společnosti Corsica Ferries týkající se nedostatečného vymezení územní návaznosti, francouzské orgány upřesňují, že zadávací dokumentace pro provozovatele obsahovala podpůrný dokument popisující regulační organizaci námořní osobní a nákladní dopravy, který plně přebíral francouzské právní předpisy týkající se územní návaznosti.

6.1.2 Francie správně identifikovala kvalitativní poptávku uživatelů

6.1.2.1 Francie správně identifikovala kvalitativní poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů

(642) Francouzské orgány především odmítají argument společnosti Corsica Ferries, že potřeba veřejné služby existuje pouze pro cestující ze zdravotních důvodů, kteří jsou způsobilí k úhradě ze systému zdravotního pojištění. Poukazují na to, že zpráva společnosti Gecodia jasně dokládá, že někteří cestující ze zdravotních důvodů využívají konkrétně námořní dopravu a že existuje specifická vazba na přístav Marseille.

(643) Francouzské orgány rovněž odmítají argument společnosti Corsica Ferries, že neexistuje žádné právní nebo regulační omezení, které by podmiňovalo úhradu nákladů na dopravu vzdáleností mezi přístavem příplutí a zdravotnickým střediskem. Připomínají, že úhrada se provádí na základě nejkratší trasy z přístavu Marseille do zdravotnického zařízení v souladu s článkem R. 322-10-5 CSS.

(644) Francouzské orgány v každém případě tvrdí, že podmínky pozemní dopravy pro cestující ze zdravotních důvodů nejsou v Marseille a v Toulonu stejné. Francie připomíná, že přeprava cestujících ze zdravotních důvodů za účelem hospitalizace a souvisejících konzultací probíhá ve stejný den, kdy pacient dorazí na pevninu, přičemž se jedná o potenciálně citlivé osoby, jejichž časový rozvrh (termíny u lékaře) je třeba dodržovat. V důsledku toho by cesta z Toulonu do léčebných středisek v Marseille trvala téměř jednu hodinu navíc, což by mohlo cestujícím ze zdravotních důvodů ztížit cestu v důsledku rizik souvisejících s dopravním přetížením, zpožděním vlaků nebo autobusů a značnými náklady, které by s tím mohly být spojeny (noclehy v hotelech, jízdné v taxislužbě).

⁽²²³⁾ Článek 4 nařízení o kobotáži.

⁽²²⁴⁾ Sdělení Komise o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kobotáž) (COM(2014) 232 final, 22.4.2014).

⁽²²⁵⁾ Rozsudky ze dne 1. března 2017, SNCM I a SNCM II, tamtéž.

6.1.2.2 Francie správně identifikovala kvalitativní poptávku po přepravě taženého nákladu

- (645) *Za prvé*, francouzské orgány uvádí, že společnost Corsica Ferries tvrdí, že Komise založila své posouzení zaměnitelnosti přístavů Marseille a Toulon pro přepravu taženého nákladu pouze na přetížení přístavu Toulon a na výsledcích veřejné konzultace s uživateli, arbitrárně a částečně zužuje své chápání použité metody.
- (646) Pokud jde o otázku týkající se neexistence rizika přetížení kapacity v přístavu Toulon z hlediska taženého nákladu (436. až 438. bod odůvodnění), francouzské orgány především připomínají, že z odpovědi obchodní a průmyslové komory Var jasně vyplývá, že je kapacita přístavu Toulon omezená. Francouzské orgány ve svých připomínkách poskytly dodatečné informace o míře přetížení přístavu Toulon. Domnívají se, že pokud by se každodenní provoz zaznamenaný jen na trasách mezi Marseille a Ajacciem/Bastíi přesunul do přístavu Toulon, poptávka by v roce 2029 překročila kapacitu přístavu ve 177 dnech z 365 ⁽²²⁶⁾.
- (647) K bodu týkajícímu se konzultace s uživateli v oblasti nákladní dopravy a k argumentům, které v této souvislosti vznesla společnost Corsica Ferries (439. až 443. bod odůvodnění) a které uplatňují výtky zejména k relevanci informací získaných v rámci uvedené konzultace, francouzské orgány připomínají, že konzultace s uživateli je platným důkazem podle rámce pro SOHZ.
- (648) *Za druhé*, francouzské orgány připomínají, že společnost Corsica Ferries především nezpochybňuje dodatečné náklady na silniční dopravu pro dopravce, které vzniknou při přechodu z Marseille do Toulonu (443. bod odůvodnění), a že analýzy předložené společnostmi Corsica Ferries, Corsica Linea a La Méridionale potvrzují, že se logistické základny nacházejí především v okolí Marseille a v údolí řeky Rhôny.
- (649) Francouzské orgány rovněž poskytují aktualizované kvantitativní posouzení dodatečných nákladů na základě nejnovějšího referenčního údaje (prosinec 2023) o produkčních nákladech vypočteného vnitrostátním silničním výborem („CNR“). Podle francouzských orgánů toto posouzení potvrzuje, že pro dopravce, jehož logistické základny se nacházejí v blízkosti Marseille, existují dodatečné náklady za cestu přes přístav Toulon namísto přístavu Marseille ve výši přibližně 40 %.
- (650) Francie rovněž připomíná, že studie BRG 2 předložená společností Corsica Ferries (viz 443. bod odůvodnění), která obsahuje analýzu dodatečných nákladů na silniční dopravu, obsahuje řadu metodických chyb. Za prvé, studie BRG 2 vychází z referenční hodnoty 12 bm, zatímco standardní kloubový nákladní automobil (tahač + přípojné vozidlo) se blíží 17 bm. Za druhé, sazby v námořní dopravě použitými ve studii BRG 2 pro Toulon jsou sazby bez daně a nákladů na odbavení, nikoli skutečně zaplacené sazby. A konečně studie BRG 2 nezohledňuje několik faktorů, které zvyšují dodatečné náklady na silniční dopravu. Například výpočet vychází z dodatečné vzdálenosti po silnici 60 km, zatímco ta činí více než 70 km.
- (651) *Za třetí*, pokud jde o posouzení míry zaměnitelnosti specifické poptávky po přepravě taženého nákladu v přístavu Marseille, francouzské orgány v odpovědi společnosti Corsica Ferries (444. až 445. bod odůvodnění) zdůrazňují, že zpráva z října 2020, na niž společnost Corsica Ferries odkazuje, konstatovala, že provedené posouzení zeměpisného rozsahu trhu přepravy taženého nákladu nevyklučuje možnost zjištění částečné zaměnitelnosti mezi přístavy na pevnině pro přepravu taženého nákladu, pokud by v daném směru byly předloženy přesvědčivější důkazy, zejména prostřednictvím širší veřejné konzultace s odesílateli a dopravci. V tomto případě však francouzské orgány provedly širší veřejné konzultace, takže závěry uvedené ve zprávě z října 2020 již nejsou relevantní.
- (652) *A konečně*, francouzské orgány vyvracejí tvrzení společnosti Corsica Ferries, že přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska uživatelů dokonale zaměnitelné, pokud jde o přijímání doprovázeného taženého nákladu (449. bod odůvodnění). Francouzské orgány především připomínají, že společnost Corsica Ferries nepředkládá žádné důkazy, které by toto rozlišení odůvodňovaly. Francouzské orgány dodávají, že během veřejných konzultací na tento rozdíl žádný dopravce, provozovatel námořní dopravy ani přístavní orgány neupozornili.

⁽²²⁶⁾ Kapacitní práh se odhaduje na 80 nákladních automobilů denně po celý rok, s výjimkou července a srpna, kdy se kapacitní práh odhaduje na 40 nákladních automobilů denně z důvodu nárůstu přepravy osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v letních měsících.

- 6.1.3 *Francie správně identifikovala kvantitativní poptávku uživatelů*
- 6.1.3.1 *Francie správně kvantifikovala poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů*
- (653) Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries (428. až 431. bod odůvodnění) francouzské orgány připomínají, že 10% podíl námořní dopravy ze zdravotních důvodů mezi Korsikou a pevninou je konzervativní předpoklad.
- 6.1.3.2 *Francie správně kvantifikovala poptávku po přepravě taženého a netaženého nákladu*
- (654) Podle Francie společnost Corsica Ferries tvrdí, že jednotná míra růstu ve výši 2,3 % ročně pro všechny trasy, na něž se vztahují zakázky na veřejné služby, je výsledkem nadhodnocení poptávky po nákladní dopravě, a tedy po přepravě řidičů spojených s taženým nákladem (453. až 454. bod odůvodnění). Francouzské orgány odpovídají, že předpokládaná poptávka po nákladní dopravě vychází z historických údajů (2010–2019). Tyto údaje jsou dostatečně obsáhlé, aby zohlednily období poklesu i dynamičtější období korsického hospodářství.
- (655) Francouzské orgány připomínají, že v letech 2010–2019 prošla Korsika dvěma obdobími růstu (2010–2012; 2016–2018) a dvěma obdobími stagnace (2013–2015; 2019) a že nákladní toky tyto výkyvy odrážejí. Francouzské orgány rovněž upřesňují, že se jedná o celkové zvýšení přepravy nákladu mezi Korsikou a pevninskou Francií. A konečně francouzské orgány připomínají, že údaje Regionálního ředitelství pro životní prostředí, plánování a bydlení ukazují nárůst přepravy ve všech přístavech v letech 2000 až 2019, přičemž kolísání odpovídá hospodářskému růstu. Francouzské orgány proto dospěly k závěru, že závěry společnosti Corsica Ferries jsou neopodstatněné a že předpokládaná poptávka po přepravě nákladu je omezitelná a konzervativní.
- 6.1.4 *Francie správně identifikovala selhání trhu*
- (656) Oproti tvrzením společnosti Corsica Ferries (455. až 468. bod odůvodnění) francouzské orgány připomínají, že byl uplatněn prospektivní přístup, přičemž bylo provedeno posouzení podle hypotetického srovnávacího scénáře, pokud jde o soukromou nabídku v případě neexistence zakázek na veřejné služby mezi Korsikou a Marseille.
- (657) Kromě toho francouzské orgány na základě nedávných sledování dopravy ve Středozemním moři konstatují, že přístav Marseille má jen malý potenciál přilákat cestující, zejména do sekundárních přístavů na Korsice a z těchto přístavů. Například do roku 2030 se odhaduje, že přeprava taženého nákladu (kde má Marseille nezaměnitelnou úlohu) bude činit přibližně 170 000 bm pro trasu Marseille–Bastia, 120 000 bm pro trasu Marseille–Ajaccio a méně než 50 000 bm pro sekundární přístavy, což je mnohem méně než přeprava zaznamenaná na trasách provozovaných na otevřeném trhu nebo v režimu ZVS na ostatních ostrovech západního Středomoří. Obecněji řečeno, podle francouzských orgánů na volném trhu nebo v režimu ZVS neexistuje žádná každodenní trasa s tak malou základnou cestujících a nákladu.
- 6.1.5 *Francie zvolila nástroj veřejného zásahu, který je nezbytný a přiměřený potřebě veřejné služby*
- (658) Aby francouzské orgány prokázaly, že minimální kapacita zahrnutá do zakázek na veřejné služby pro nákladní dopravu není nadhodnocená, odkazují na své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení (358. až 361. bod odůvodnění).
- (659) Francouzské orgány navíc upozorňují, že údaje o přepravě řidičů pro rok 2023 ukazují, že minimální kapacita pro přepravu řidičů je pravidelně nižší než počet skutečně přepravených řidičů pro tyto počty plaveb:
- Ajaccio–Marseille: 199 plaveb,
 - Bastia–Marseille: 84 plaveb,
 - L'Île-Rousse – Marseille: 176 plaveb,
 - Porto-Vecchio – Marseille: 170 plaveb,
 - Propriano–Marseille: 118 plaveb.

- (660) A konečně francouzské orgány připomínají, že dodatečné plavby nejsou určeny pro pokrytí běžné dopravy, ale pro nepravidelné dopravní špičky.

6.2 Připomínky k souladu s právními předpisy EU v oblasti veřejných zakázek

6.2.1 Doba platnosti zakázek na veřejné služby je v souladu se směrnicí o koncesích

- (661) Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries (535. bod odůvodnění) Francie vysvětluje, že doba platnosti zakázek na veřejné služby byla stanovena v souladu se směrnicí o koncesích s přihlédnutím k investicím budoucích pověřených společnostích, konkrétně do pravidel nezbytných pro provozování námořní dopravy. Tyto náklady zahrnují náklady na kapitál, pokud pověřená společnost vlastní svá plavidla, nebo leasingové poplatky, pokud si pověřená společnost lodě pronajímá. Francouzské orgány se proto domnívají, že tato doba je odůvodněná s ohledem na cíle hospodářské soutěže, neboť kratší doba by hospodářské subjekty od podání nabídek odradila. Francouzské orgány se rovněž domnívají, že tato doba splňuje cíle přizpůsobivosti s ohledem na závazek uvést lodě do souladu s normami, zejména pokud jde o pravidla týkající se emisí skleníkových plynů.
- (662) Pokud jde o argumenty společnosti Corsica Ferries týkající se nedostatečné návratnosti investic pro veřejného zadavatele na konci koncese (536. a 537. bod odůvodnění), Francie se domnívá, že takové tvrzení neodpovídá realitě koncesí v oblasti osobní a nákladní dopravy, neboť provoz plavidel není součástí přístupu založeného na návratných aktivech, přičemž tato úvaha nesouvisí s dobou platnosti zakázek na veřejné služby.
- (663) Pokud jde o tvrzení společnosti Corsica Ferries, že vyrovnávací platba nezohledňuje zbytkovou hodnotu plavidel na konci zakázek (538. bod odůvodnění), Francie se domnívá, že vyrovnávací platba poskytnutá pověřeným společností by uvedenou hodnotu zohledňovat neměla, protože plavidla jsou vlastním majetkem pověřených společností, a nikoli majetkem, který se bezplatně vrací a je plně vlastněn korsickou samosprávou nebo OTC. Francie vysvětluje, že se v souladu s článkem 34 zakázek na veřejné služby investiční náklady spojené s plavidly stanoví na základě loďstva přiděleného pověřenou společností na provozování tras, na něž se vztahují zakázky na veřejné služby. Účelem vyrovnání těchto investic ze strany OTC je pokrýt náklady vzniklé pověřené společnosti – po odečtení případných dotací a veřejného financování těchto investic – odpovídající odpisům a/nebo leasingovým poplatkům a/nebo nákladům na pronájem plavidla přiděleného k poskytování služby.
- (664) Společnost Corsica Ferries dále zpochybňuje relevantnost příkladů koncesí trvajících déle než pět let, které uvedly francouzské orgány, zejména příkladu norské pobřežní přepravy (539. bod odůvodnění). Francie v odpovědi upřesňuje, že tento příklad je zcela relevantní, neboť Kontrolní úřad ESVO potvrdil sedmiletou koncesi na období 2012–2019 a prodloužil ji o deset let na období 2021–2030. Toto prodloužení bylo odůvodněno životností plavidel, která výrazně přesahují deset let.
- (665) Francouzské orgány navíc připomínají, že společnost Corsica Ferries již v červnu 2022 podala u správního soudu v Bastii žalobu týkající se doby platnosti zakázek na veřejné služby v rámci předběžného opatření před uzavřením zakázky, přičemž tvrdila, že je nepřiměřená z důvodu nedostatečných investic plánovaných pro pověřené společnosti. Soud v Bastii žalobu zamítl a uvedené rozhodnutí potvrdila Státní rada, která nepřijala odvolání proti němu podané.
- (666) Konečně, pokud jde o technické specifikace, které je třeba splnit (kapacita plavidla, počet cestujících a počet kajut pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), Francie vysvětluje, že všechny společnosti provozující spojení s Korsikou v letech 2015 až 2022 měly plavidla, která byla v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v zakázkách na veřejné služby. Zejména společnost Corsica Ferries je jednou z hlavních rejdářských společností v Evropě, která provozuje velkokapacitní plavidla (plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících). Celková kapacita jejího loďstva v osobní i nákladní dopravě se blíží nebo je vyšší než u jejích protějšků na korsických trasách (např. společnosti Moby Lines, Corsica Linea a La Mériidionale).

6.2.2 Námitky týkající se rozsahu minimálních požadavků jsou neopodstatněné

- (667) Francouzské orgány připomínají, že je nezbytné jasně rozlišovat mezi čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek, který uvádí vyčerpávající a neměnný seznam minimálních charakteristik, a přílohou 1 zakázek na veřejné služby, která slouží jako obecný technický odkaz a podrobně popisuje minimální kapacity, aniž by je označovala za minimální charakteristiky. V příloze 1 jsou uvedeny technické prvky, jejichž povaha závisí na jejich zařazení pod čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek: pokud je nějaký prvek zmíněn v uvedeném článku a následně specifikován v příloze 1, Francie vysvětluje, že se jedná o minimální požadavek.
- (668) Francie dále poznamenává, že správní soud v Bastii v souvislosti se zakázkami na veřejné služby na období 2019–2020 analyzoval pouze požadavky, které lze spojit s minimálními charakteristikami: „Tyto technické požadavky, které se týkají přepravní kapacity plavidel, patří mezi minimální smluvní požadavky uvedené v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek“ (dne 19. března 2019, č. 1900289). Podle Francie toto odůvodnění potvrdila Státní rada v rozhodnutí ze dne 24. června 2019: „technickou přílohu o službách uvedenou v příloze 1 návrhu zakázky, která požaduje nejméně čtyřicet přípojek pro chladírenská vozidla pro každou plavbu, bylo třeba považovat s ohledem na podmínky čl. 4 odst. 1 pravidel pro podávání nabídek za součást zadávací dokumentace, a tudíž za vysvětlení minimálních očekávaných charakteristik. Tímto rozhodnutím se soudce rozhodující o předběžném opatření nedopustil nesprávného právního posouzení.“ Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries se Státní rada podle Francie nedomnívala, že příloha 1 jako celek představuje minimální požadavky.
- (669) Stejně tak francouzské orgány připomínají, že příloha 1 zakázek na veřejné služby nebyla změněna, což znamená, že nedošlo k nesprávnému pochopení minimálních charakteristik ani minimálních kapacit. Nabídky proto byly v souladu s těmito minimálními charakteristikami a kapacitami.
- (670) Pokud jde o jasnost minimálních požadavků, francouzské orgány odkazují na usnesení správního soudu v Bastii ze dne 20. července 2022 (274. bod odůvodnění), v němž dospěl k závěru, že informace o zpátečních cestách, které lze přeložit, a o dodatečných zpátečních cestách byly dostatečné k tomu, aby „uchazeči mohli posoudit rozsah povinností pověřených společností a podat nabídku“⁽²²⁷⁾.

7. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

7.1 Existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

- (671) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

7.1.1 Existence podniku

- (672) Podle ustálené judikatury⁽²²⁸⁾ musí Komise nejprve zjistit, zda jsou poskytovatelé služeb podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Pojem „podnik“ zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování. Hospodářskou činností se rozumí jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na trhu⁽²²⁹⁾.
- (673) Zakázky na veřejné služby spočívají v poskytování služeb námořní nákladní a osobní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií za vyrovnávací platbu vyplácenou příjemcům v souvislosti s uvedenými zakázkami na veřejné služby (společnosti Corsica Linea a La Méridionale). Společnosti Corsica Linea a La Méridionale tedy vykonávají hospodářskou činnost. Jedná se tedy o podniky podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

⁽²²⁷⁾ Správní soud mimo jiné uvedl, že součástí zadávací dokumentace byly informační dokumenty o námořním spojení mezi Korsikou a pevninou, jako například výroční zprávy pověřených společností za roky 2017, 2018 a 2019, které obsahovaly analýzu kvality služeb.

⁽²²⁸⁾ Rozsudek ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, a rozsudek ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, bod 21.

⁽²²⁹⁾ Rozsudek ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; rozsudek ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, tamtéž, bod 36.

7.1.2 *Přičitatelnost opatření státu a přítomnost státních prostředků*7.1.2.1 *Přičitatelnost opatření státu*

- (674) Z ustálené judikatury vyplývá, že jsou-li splněny podmínky čl. 107 odst. 1 SFEU, opatření přijatá entitami členských států působícími pod úrovní státu spadají, bez ohledu na jejich právní formu a určení, do působnosti tohoto ustanovení, stejně jako opatření ústřední moci ⁽²³⁰⁾.
- (675) Komise v tomto případě konstatuje, že OTC, tedy orgán, který poskytl zkoumaná opatření, je správním orgánem zcela přidruženým ke korsickému regionálnímu orgánu, který je sám o sobě entitou působící pod úrovní státu (82. bod odůvodnění). OTC, jehož předseda je členem korsické samosprávy (82. bod odůvodnění), podléhá při výkonu své činnosti dohledu korsické samosprávy (83. bod odůvodnění). Korsická samospráva rovněž jmenuje ředitele OTC a rozhodnutí OTC (včetně rozpočtových rozhodnutí) přijímá správní výbor složený ze zástupců departementů Corse-du-Sud a Haute-Corse a především z volených zástupců korsického shromáždění (82. bod odůvodnění). Samotné udělení zakázek na veřejné služby bylo předmětem hlasování o schválení korsickým shromážděním (280. bod odůvodnění).
- (676) Předmětná opatření jsou proto přičitatelná státu.

7.1.2.2 *Přítomnost státních prostředků*

- (677) Z ustálené judikatury vyplývá, že prostředky místních a regionálních orgánů je třeba považovat za státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ⁽²³¹⁾.
- (678) Jak je uvedeno v 84. bodě odůvodnění, zakázky na veřejné služby jsou financovány z grantu na územní návaznost, který vyplácí celostátní vláda korsické samosprávě, jež jej ze zákona převádí na OTC. Zakázky na veřejné služby jsou proto financovány z prostředků korsické samosprávy, což je entita působící pod úrovní státu.
- (679) Komise se proto domnívá, že financování zakázek na veřejné služby zahrnuje státní prostředky.

7.1.3 *Existence výhody*

- (680) Pro posouzení toho, zda státní opatření představuje podporu poskytnutou podnikem, je třeba určit, zda toto opatření poskytuje dotyčnému podniku hospodářskou výhodu, díky které nemusí vynaložit náklady, které by za běžných okolností musel hradit ze svých vlastních finančních prostředků, nebo zda poskytuje tomuto podniku hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek podnik nezískal ⁽²³²⁾.
- (681) Vzhledem k tomu, že jsou posuzovaná opatření poskytována v rámci pověření veřejnou službou, představují pro příjemce výhodu, pokud tato vyrovnávací platba kumulativně nesplňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark ⁽²³³⁾.
- (682) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise přezkoumá, zda zakázky na veřejné služby splňují všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark.

7.1.3.1 *Kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark*

- (683) V rozsudku ve věci Altmark Soudní dvůr rozhodl, že vyrovnání za veřejnou službu neposkytuje selektivní výhodu a nepředstavuje podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud jsou splněna čtyři kumulativní kritéria:
- podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium“),
 - parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium“),

⁽²³⁰⁾ Rozsudek ze dne 12. května 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

⁽²³¹⁾ Tamtéž, bod 109.

⁽²³²⁾ Rozsudek ze dne 14. února 1990, *Francie v. Komise*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, body 44–45.

⁽²³³⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87–93.

- vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium“),
- není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, byla úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium“).

7.1.3.2 Soulad s čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark

7.1.3.2.1 Poskytovatel vybraný v nabídkovém řízení, které umožňuje vybrat uchazeče schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek

- (684) Postup v rámci řízení o zadání veřejné zakázky vylučuje existenci podpory pouze za předpokladu, že umožňuje výběr zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.
- (685) Sdělení Komise o použití pravidel EU v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „**sdělení o SOHZ**“) ⁽²³⁴⁾ stanoví kritéria pro posouzení, zda bylo splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.
- (686) V bodě 66 sdělení o SOHZ se uvádí, že co se týče charakteristických rysů zadávacího řízení, soutěžní dialog nebo vyjednávací řízení po zveřejnění oznámení o zakázce poskytují zadavateli široké rozhodovací pravomoci a mohou omezit účast zainteresovaných subjektů. Mohou proto být vhodné pouze k zajištění toho, aby splňovaly čtvrté kritérium ve věci Altmark, a to ve výjimečných případech.
- (687) Komise v tomto případě konstatuje, že Francie udělila dotčená opatření v rámci vyjednávacího řízení (277. a 278. bod odůvodnění). Takový postup tedy v zásadě nelze považovat za postup, který by zaručoval nejmenší náklady pro územně správní celek podle sdělení o SOHZ.
- (688) V tomto případě navíc neexistuje nic, co by umožňovalo považovat nabídkové řízení na zakázky na veřejné služby za výjimečný případ, který by se od uvedeného domněnky odchyloval.
- (689) Především se jedná o řízení v oblasti námořního spojení s Korsikou, kde nikdy neexistovala volná hospodářská soutěž z důvodu omezení uložených režimem ZVS a historickou existencí po sobě jdoucích zakázek na veřejné služby (60. a 61. bod odůvodnění). Takový kontext tedy pravděpodobně omezí komerční nabídku a hospodářskou soutěž v oblasti námořního spojení s Korsikou a pravděpodobně nezaručí služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.
- (690) Za druhé, jak uvádí společnost Corsica Ferries (518. bod odůvodnění), kritéria pro udělení veřejné zakázky týkající se finanční vyrovnávací platby měla váhu pouze 20 %, zatímco kritéria týkající se technické hodnoty nabídek měla váhu 60 % (271. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že tato technická kritéria nebyla definována tak, aby umožnila účinnou hospodářskou soutěž, která by minimalizovala výhodu úspěšných uchazečů, neboť uvedená kritéria hodnotila především kapacitu a kvalitu uchazečů z hlediska plnění přidělených závazků veřejné služby (jízdní řády, přizpůsobení loďstva potřebám uživatelů, kvalita služeb pro profesionální a soukromé uživatele atd.), a nikoli podporu účinné hospodářské soutěže minimalizující výši vyrovnávací platby.

⁽²³⁴⁾ Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

- (691) Komise dále konstatuje, že zadávací řízení na zakázky na veřejné služby nevedlo k dostatečně otevřené a skutečné hospodářské soutěži vzhledem k nízkému počtu uchazečů pro každou část (276. bod odůvodnění). Argumenty společností Corsica Linea a La Méridionale, že existoval významný konkurenční tlak, protože „bylo všeobecně známo“, že na zakázku mohou podat žádost tři hospodářské subjekty (společnosti Corsica Linea, La Méridionale a Corsica Ferries) (577. a 614. bod odůvodnění), jsou čistě spekulativní a navíc neprokázané, protože společnost Corsica Ferries o zakázku na veřejné služby v rámci zadávacího řízení žádost nepodala. Stejně tak skutečnost, že počet uchazečů (společnosti Corsica Linea a La Méridionale) je konzistentní s počtem hospodářských subjektů, které se zúčastnily konzultace s provozovateli, nemůže sama o sobě prokázat existenci dostatečně otevřené a skutečné hospodářské soutěže (613. bod odůvodnění). Kromě toho její vlastní zjištění, že žádný jiný provozovatel kromě tří uvedených neprojevil o korsický trh zájem (575. bod odůvodnění), ukazuje na nízkou úroveň hospodářské soutěže, kterou vyvolalo řízení o udělení zakázky na veřejné služby, což uznává i společnost La Méridionale (613. bod odůvodnění). Kromě toho společnost Corsica Ferries navzdory svému zájmu nepodala nabídku, která mohla přispět ke zvýšení konkurenčního tlaku během nabídkového řízení na zakázky na veřejné služby (273. bod odůvodnění). Argumenty společnosti Corsica Linea, že i) vyjednávací řízení snížilo výši finanční vyrovnávací platby původně navržené uchazeči (578. bod odůvodnění) a ii) francouzské orgány nebyly povinny přijmout nabídky uvedených uchazečů (579. bod odůvodnění), tedy samy o sobě nemohou prokázat, že OTC získal služby námořní dopravy za nejmenší cenu pro územně správní celek.
- (692) A konečně, řízení, v jejichž rámci je podána pouze jedna nabídka, nelze považovat za dostatečnou k zajištění nejmenších nákladů pro územně správní celek⁽²³⁵⁾. V daném případě byla ke všem zakázkám na veřejné služby, s výjimkou zakázek na spojení s Proprianem a Porto-Vecchio (k nimž byly podány pouze dvě žádosti), podána pouze jedna žádost. Společnost Corsica Linea v daném ohledu nevysvětluje, proč neexistence konkurenční nabídky na tři z částí neumožňuje vyloučit existenci dostatečného tlaku v tomto případě (576. bod odůvodnění). Stejně tak v případě částí 3 (Porto-Vecchio) a 4 (Propriano) skutečnost, že francouzské orgány v obou případech přijaly nejnižší nabídku, neprokazuje, že úspěšná nabídka byla sama o sobě nabídkou s nejmenšími náklady pro územně správní celek.
- (693) Z těchto úvah vyplývá, že nabídkové řízení na zakázky na veřejné služby neposkytlo územně správnímu celku žádnou záruku, že dané služby byly zadány za nejmenší cenu.

7.1.3.2.2 Vyrovnávací platba stanovená na základě nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený, vynaložil k plnění závazků veřejné služby, které mu byly svěřeny

- (694) Komise připomíná, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, na základě analýzy nákladů ve vztahu k průměrnému podniku, správně řízenému a přiměřeně vybavenému, musí být použito v případě, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky.
- (695) Francouzské orgány nepředložily žádné důkazy ani informace, které by mohly prokázat, že vyrovnávací platba vyplacená v rámci zakázek na veřejné služby byla stanovena na základě nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený, vynaložil k plnění závazků veřejné služby, které mu byly svěřeny. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (696) Je třeba rovněž poznamenat, že zakázky na veřejné služby neodkazují na žádné náklady, které by vynaložil průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený, k plnění závazků veřejné služby, které mu byly svěřeny. Naopak, z informací obsažených ve spise vyplývá, že vyrovnávací platba byla stanovena až na konci nabídkového řízení na zakázky na veřejné služby, a to na základě jednání mezi příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby a OTC, aniž by se během daných jednání zohlednily náklady, které by za účelem stanovení výše vyrovnávací platby vynaložil průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený, k plnění závazků veřejné služby, které mu byly svěřeny.

⁽²³⁵⁾ Sdělení o SOHZ, bod 68.

(697) Vzhledem k tomu, že Francie nepředložila žádné konkrétní důkazy, může Komise pouze vyvodit závěr, že vyrovnávací platba poskytnutá v rámci zakázek na veřejné služby nebyla stanovena na základě nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený, vynaložil k plnění závazků veřejné služby, které mu byly svěřeny.

(698) V důsledku toho zakázky na veřejné služby nespĺňují čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

7.1.3.3 Závěr k existenci výhody

(699) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise dospěla k závěru, že zakázky na veřejné služby poskytly příjemcům hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískali.

7.1.4 Selektivita zakázek na veřejné služby

(700) Pokud Komise zjistí existenci výhody, která přímo či nepřímo vyplývá z určitého opatření, přísluší Komisi ještě prokázat, že uvedená výhoda je určena specificky jednomu či více podnikům.

(701) Požadavek selektivity je pojímán odlišně v závislosti na tom, zda je dotčené opatření koncipováno jako obecný režim podpor, či jako individuální podpora. V případě individuální podpory umožňuje identifikace hospodářské výhody v zásadě předpokládat její selektivitu ⁽²³⁶⁾.

(702) V tomto případě byly všechny zakázky na veřejné služby poskytnuty na základě dvoustranných smluv uzavřených s každým z příjemců.

(703) Tyto zakázky na veřejné služby jsou tedy individuálními opatřeními, a proto je třeba předpokládat, že jsou selektivní ve prospěch uvedených příjemců.

7.1.5 Překážka obchodu mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže v rámci EU, kterou vytvářejí zakázky na veřejné služby

(704) Podpory, jejichž účelem je osvobodit podnik od nákladů, které by obvykle musel nést v rámci svého běžného řízení nebo svých běžných činností, v zásadě narušují podmínky hospodářské soutěže ⁽²³⁷⁾. Bylo již totiž souzeno, že každé poskytnutí podpory podniku, který vykonává svou činnost na trhu Společenství, může způsobit narušování hospodářské soutěže a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(705) Námořní doprava v rámci členského státu (námořní kabotáž) je všem provozovatelům ze Společenství otevřena ode dne 1. ledna 1993 ⁽²³⁸⁾. Od uvedeného data tedy podpora poskytnutá podniku, který přepravuje cestující a/ nebo náklad v rámci členského státu, může představovat překážku obchodu mezi členskými státy. V tomto případě zakázky na veřejné služby poskytují vyrovnávací platbu za poskytování služeb námořní nákladní a osobní dopravy v souvislosti s námořním spojením s Korsikou. Uvedená vyrovnávací platba tedy pravděpodobně ovlivní obchod mezi členskými státy, a to i proto, že Korsika má spojení s Itálií.

(706) Je třeba mít na paměti, že společnosti Corsica Linea a La Méditerranéenne provozují dopravu na trasách mezi pevninskou Francií a Korsikou v přímé konkurenci s provozovateli, jako je Corsica Ferries, ale také potenciálně s jakýmkoli námořním podnikem, který nabízí nebo může nabízet služby námořní dopravy na Korsiku a z ní (45. bod odůvodnění). To platí tím spíše, že mezi Korsikou a pevninskou Francií a Itálií funguje významná osobní doprava (56. bod odůvodnění). Komise proto konstatuje, že opatření pravděpodobně posílí postavení společností Corsica Linea a La Méditerranéenne ve vztahu ke konkurenčním podnikům námořní dopravy v Evropské unii, a tím mohou narušit hospodářskou soutěž.

(707) Opatření proto pravděpodobně naruší hospodářskou soutěž na vnitřním trhu a ovlivní obchod mezi členskými státy.

⁽²³⁶⁾ Rozsudek ze dne 4. června 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

⁽²³⁷⁾ Viz rozsudek ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 30 a citovaná judikatura.

⁽²³⁸⁾ Viz nařízení o kabotáži.

7.1.6 Závěry ohledně existence státní podpory

- (708) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že vyrovnávací platby poskytnuté provozovatelům v rámci zakázek na veřejné služby představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.2 Legalita opatření

- (709) V souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU stanoví čl. 2 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ⁽²³⁹⁾: „S výhradou odlišné úpravy v nařízeních přijatých na základě článku 109 Smlouvy o fungování EU nebo jiných příslušných ustanovení této smlouvy musí dotčený členský stát oznámit Komisi s dostatečným časovým předstihem všechny plány na poskytnutí nové podpory.“ Článek 3 uvedeného nařízení stanoví: „Podpora oznamovaná podle čl. 2 odst. 1 nesmí být uskutečněna dříve, než Komise přijme nebo se bude mít za to, že přijala, rozhodnutí schvalující tuto podporu.“
- (710) Komise konstatuje, že francouzské orgány sice dne 27. prosince 2022 oznámily své plány na zavedení zakázek na veřejné služby na období ode dne 1. ledna 2023 do 31. prosince 2030, tyto zakázky na veřejné služby však zavedly dne 1. ledna 2023, aniž by Komise přijala nebo se mělo za to, že přijala, rozhodnutí schvalující tyto zakázky. Dotčená opatření tedy v zásadě porušují čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589.
- (711) Komise konstatuje, že podle rozhodnutí o SOHZ mohou být členské státy v určitých případech vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (712) V daném ohledu je třeba přezkoumat, zda zakázky na veřejné služby spadají do oblasti působnosti rozhodnutí o SOHZ, aby bylo možné určit, zda jsou opatření vyňata z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (713) Komise nejprve připomíná, že podle ustálené judikatury musí být jako výjimka z obecného pravidla, které představuje oznamovací povinnost, ustanovení nařízení nebo rozhodnutí o udělení výjimky z oznamovací povinnosti a podmínky v nich uvedené vykládány striktně ⁽²⁴⁰⁾.
- (714) Oblast působnosti rozhodnutí o SOHZ je vymezena v článku 2 rozhodnutí. Podle čl. 2 písm. d) není státní podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyňata z oznamovací povinnosti v případě lodních spojů na ostrovy, na nichž v průběhu dvou rozpočtových let bezprostředně předcházejících období, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 300 000 osob.
- (715) Ustanovení čl. 2 písm. d) rozhodnutí o SOHZ se týká pouze námořní osobní dopravy a nezmiňuje se o námořní nákladní dopravě. S ohledem na zásadu striktního výkladu, kterou se řídí uplatňování rozhodnutí o výjimce z oznamovací povinnosti (713. bod odůvodnění), se Komise domnívá, že vzhledem k tomu, že v rozhodnutí o SOHZ není výslovně uvedena námořní nákladní doprava, nemůže se na vyrovnávací platby vyplacené za SOHZ týkající se námořní nákladní dopravy nebo kombinovaných služeb (osobní/nákladní doprava) rozhodnutí o SOHZ vztahovat ⁽²⁴¹⁾.
- (716) Jelikož se zakázky na veřejné služby týkají kombinovaných služeb, vyrovnávací platba poskytnutá příjemcům v souvislosti se zakázkami na veřejné služby nespadá do oblasti působnosti rozhodnutí o SOHZ.
- (717) Přípomínky zúčastněných stran k tomuto bodu nemají na tento závěr vliv.

⁽²³⁹⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽²⁴⁰⁾ Rozsudek ze dne 21. července 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, body 37 a 38; rozsudek ze dne 5. března 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, bod 60.

⁽²⁴¹⁾ Analogický výklad viz rozsudek ze dne 19. října 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, body 23–29, týkající se rozsahu působnosti nařízení, které osvobozuje od oznamovací povinnosti státní podporu poskytnutou ve formě kompenzace za závazky veřejné služby v pozemní dopravě.

- (718) Za prvé, na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Linea (582. bod odůvodnění) není vyloučení námořní nákladní dopravy z oblasti působnosti rozhodnutí o SOHZ v rozporu ani se zněním rozhodnutí o SOHZ, ani s jeho účelem, jak je vyložen ve 24. bodě odůvodnění uvedeného rozhodnutí. Žádný z článků rozhodnutí o SOHZ se totiž o námořní nákladní dopravě nezmiňuje. Ustanovení 24. bodu odůvodnění pouze upřesňuje pravidla použitelná na státní podporu poskytnutou na financování služeb obecného hospodářského zájmu v odvětví letecké a námořní dopravy a pouze upřesňuje, že rozhodnutí o SOHZ stanoví podmínky, za nichž může být tato podpora vyňata z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU, pokud v tomto ohledu neexistuje odvětvové pravidlo. Ustanovení čl. 2 písm. d), které vymezuje oblast působnosti rozhodnutí o SOHZ, se však na námořní nákladní dopravu nevztahuje. Společnost Corsica Linea navíc nezdůvodňuje, proč by vyloučení námořní nákladní dopravy z rozhodnutí o SOHZ bylo v rozporu se zásadou rovného zacházení.
- (719) Argument, že odkaz pouze na práh pro cestující je odůvodněn skutečností, že osobní doprava je celkovým ukazatelem hospodářského významu dané trasy (584. bod odůvodnění), navíc neprokazuje, že se rozhodnutí o SOHZ výslovně vztahuje na námořní nákladní dopravu. Komise naopak konstatuje, že hlavním účelem zakázek na veřejné služby je přeprava nákladu, přičemž osobní doprava se omezuje na přepravu cestujících ze zdravotních důvodů a řidičů (s výjimkou trasy Marseille–Propriano), jejíž objem je omezený.
- (720) Konečně poznámka, že z rozhodovací praxe Komise vyplývá, že se rozhodnutí o SOHZ vztahuje na kombinované služby, je irelevantní (583. bod odůvodnění), neboť podle ustálené judikatury není Komise svou rozhodovací praxí vázána⁽²⁴²⁾.
- (721) Rozhodnutí o SOHZ není tedy v tomto případě použitelné. Z toho vyplývá, že francouzské orgány provedly opatření protiprávně, v rozporu s článkem 3 nařízení (EU) 2015/1589 a čl. 108 odst. 3 SFEU.

7.3 Slučitelnost opatření

7.3.1 Použitelnost čl. 106 odst. 2 SFEU a rámce pro SOHZ

- (722) Pokud vyrovnávací platba za veřejnou službu představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, vztahují se na ni články 106, 107 a 108 SFEU.
- (723) Posouzení slučitelnosti státní podpory poskytnuté na SOHZ s vnitřním trhem má právní základ v čl. 106 odst. 2 SFEU. V tomto případě se státní podpora týká poskytnutí vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby v rámci SOHZ. Je proto nutné analyzovat slučitelnost podpory s čl. 106 odst. 2 SFEU, a konkrétněji se zvláštními pravidly týkajícími se uplatňování uvedeného článku.
- (724) V tomto případě jsou zvláštní pravidla týkající se použití čl. 106 odst. 2 SFEU obsažena v rámci pro SOHZ. Podle bodu 11 rámce pro SOHZ „lze státní podporu, která spadá mimo oblast působnosti rozhodnutí [o SOHZ], prohlásit za slučitelnou s čl. 106 odst. 2 SFEU, je-li to nutné pro poskytování dané služby obecného hospodářského zájmu a jestliže není narušen vývoj obchodu do takové míry, která by byla v rozporu se zájmy Unie. K dosažení této rovnováhy musí být splněny podmínky stanovené v částech 2.2 až 2.10 [rámce pro SOHZ].“
- (725) Komise konstatuje, že francouzské orgány rovněž oznámily zakázky na veřejné služby na základě rámce pro SOHZ.
- (726) V níže uvedených oddílech je proto uvedena analýza Komise týkající se slučitelnosti dotčených opatření s podmínkami stanovenými v rámci pro SOHZ vzhledem k tomu, že opatření nespádají do oblasti působnosti rozhodnutí o SOHZ (721. bod odůvodnění).

⁽²⁴²⁾ Rozsudek ze dne 20. září 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, bod 190.

- (727) Je třeba rovněž poznamenat, že v souladu s bodem 8 rámce pro SOHZ se zásady stanovené v rámci pro SOHZ použijí na vyrovnávací platbu za závazky veřejné služby poskytovanou v oblasti námořní dopravy, aniž by byla dotčena přísnější zvláštní ustanovení obsažená v odvětvových předpisech Unie. V oblasti námořní dopravy stanoví nařízení o kabotáži, ve smyslu výkladu podle sdělení o výkladu, podmínky, za nichž může členský stát uzavřít zakázky na veřejné služby se společnostmi lodní dopravy, které provozují pravidelnou dopravu na ostrovy nebo z ostrovů, a vyplácet za to majitelům lodí finanční náhradu. Komise proto provede analýzu slučitelnosti opatření s rámcem pro SOHZ, aniž by byla dotčena zvláštní ustanovení nařízení o kabotáži.

7.3.2 Existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu

- (728) Podle bodu 12 rámce pro SOHZ je podporu nutno udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v čl. 106 odst. 2 SFEU. Důkazní břemeno ohledně správné definice veřejné služby nese členský stát ⁽²⁴³⁾ s tím, že přezkum Komise je omezen na zjevnou chybu v posouzení, jak je uvedeno v bodě 13 rámce pro SOHZ.

- (729) Bod 13 rámce pro SOHZ poukazuje na to, že členské státy nemohou připojit specifické závazky veřejné služby ke službám, které za podmínek odpovídajících státem vymezenému veřejnému zájmu, typu cena, objektivní prvky kvality, kontinuita a přístup ke službě, již jsou nebo mohou být uspokojivě poskytovány podniky působícími v běžných tržních podmínkách.

- (730) V bodě 14 rámce pro SOHZ se uvádí, že by členské státy měly prokázat, že řádně zvážily potřeby veřejné služby veřejnou konzultací nebo jinými vhodnými nástroji, jimiž přihlédly k zájmům uživatelů a poskytovatelů.

- (731) Jak je uvedeno v 727. bodě odůvodnění, nařízení o kabotáži opravňuje členský stát uzavírat zakázky na veřejné služby na pravidelnou dopravu na ostrovy nebo z ostrovů za finanční náhradu. Zakázkou na veřejné služby se podle nařízení o kabotáži se rozumí smlouva uzavřená za účelem poskytování dostatečných dopravních služeb. Může zahrnovat zejména:

- normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,
- doplňkové dopravní služby,
- dopravní služby za daných přepravních sazeb a podmínek, zejména pro určité skupiny cestujících či na určitých trasách, a
- přizpůsobení služeb skutečným potřebám.

- (732) Dva rozsudky Tribunálu ze dne 1. března 2017 ve věcech T-366/13 (dále jen „rozsudek SNCM I“) ⁽²⁴⁴⁾ a T-454/13 (dále jen „rozsudek SNCM II“) ⁽²⁴⁵⁾ upřesnily povinnosti členských států, pokud jde o vymezení oblasti působnosti veřejné služby a formu, kterou musí mít veřejný zásah k zajištění poskytování uvedené služby. Tribunál zejména potvrdil, že oblast působnosti zakázky na veřejné služby musí odpovídat potřebě veřejné služby charakterizované i) poptávkou uživatelů pro všechny služby nebo jejich část, ii) která není uspokojena ze strany tržních provozovatelů v případě neexistence povinnosti v tomto smyslu stanovené orgány veřejné moci, iii) členský stát musí pro uspokojení této potřeby dát přednost přístupu, který co nejméně porušuje základní svobody a řádné fungování vnitřního trhu ⁽²⁴⁶⁾.

⁽²⁴³⁾ Rozsudek ze dne 15. listopadu 2018, *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II a T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, body 79–83.

⁽²⁴⁴⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, *SNCM I*, tamtéž.

⁽²⁴⁵⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, *SNCM II*, tamtéž.

⁽²⁴⁶⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, *SNCM II*, bod 134.

- (733) V tomto případě je třeba posoudit, zda rozsah zakázek na veřejné služby splňuje podmínky stanovené v rámci pro SOHZ a v nařízení o kabotáži, jak je vykládá sdělení o výkladu. Komise proto prověří, zda zakázky na veřejné služby uspokojují potřebu veřejné služby a zda představují přístup, který co nejméně porušuje základní svobody a řádné fungování vnitřního trhu.

7.3.2.1 Charakterizace skutečné potřeby veřejné služby

- (734) Jak uvedl Tribunál ve věci SNCM II, charakterizace potřeby veřejné služby v oblasti námořní kabotáže může vyplývat pouze z prokázání poptávky uživatelů po dané službě, která není uspokojena trhem. Podle Tribunálu lze potřebu veřejné služby posoudit mimo jiné prostřednictvím studií trhu, veřejných konzultací nebo výzev k předkládání projektů⁽²⁴⁷⁾.
- (735) Tyto podmínky v podstatě odpovídají podmínkám stanoveným v bodech 14 (členské státy musí řádně zvážit zájmy uživatelů veřejnou konzultací nebo jinými vhodnými nástroji) a 13 (členské státy se musí ujistit, že došlo k selhání trhu) rámce pro SOHZ.
- (736) Především z toho vyplývá, že pokud neexistuje *poptávka uživatelů* po všech službách nebo jejich části, nemůže existovat žádná potřeba veřejné služby. V daném ohledu stanoví bod 14 rámce pro SOHZ, že k zájmům uživatelů musí být řádně přihlédnuto veřejnými konzultacemi nebo jinými vhodnými nástroji. Identifikace poptávky uživatelů, a to jak z kvalitativního, tak z kvantitativního hlediska, je nezbytná pro stanovení rámce pro analýzu selhání trhu. Definice potřeby veřejné služby spočívá v porovnání poptávky uživatelů s komerční nabídkou, kterou by provozovatelé navrhli v případě neexistence závazku veřejné služby zamýšleného členským státem.
- (737) Stejně tak v případě neexistence *selhání trhu* nemůže existovat potřeba veřejné služby. Analýza selhání trhu je rozdělena do dvou fází. Nejprve je třeba prozkoumat služby, které by trh nabízel v případě neexistence zamýšleného závazku veřejné služby. V daném ohledu uvádí bod 14 rámce pro SOHZ, že k zájmům poskytovatelů služeb musí být řádně přihlédnuto veřejnými konzultacemi nebo jinými vhodnými nástroji. Poté je třeba prozkoumat, zda by taková nabídka byla dostatečná k uspokojení poptávky uživatelů.
- (738) Jak společnost Corsica Ferries správně uvádí (455. a 456. bod odůvodnění), identifikace tržní nabídky se neomezuje na nabídku identifikovanou *ex ante* na trhu, ale musí být hodnocena dynamicky, posouzením budoucí tržní nabídky. Jinými slovy, při analýze selhání trhu jsou členské státy povinny ověřit, že stávající a potenciální nabídka (tj. nabídka, kterou by provozovatel mohl věrohodně a v přiměřeném časovém rámci poskytnout v případě neexistence zamýšleného závazku veřejné služby) by nebyla dostatečná k uspokojení identifikované poptávky uživatelů.
- (739) Oproti tvrzení společnosti Corsica Ferries (457. bod odůvodnění) však Komise není povinna podrobně zkoumat analýzu členského státu týkající se existence selhání trhu. Jak je uvedeno v 728. bodě odůvodnění, zkoumání Komise se omezuje na kontrolu zjevně nesprávného posouzení.
- (740) V tomto případě si francouzské orgány kladly otázku ohledně potřeby zachovat zakázky na veřejné služby v souvislosti s námořním spojením s Korsikou. Dospěly k závěru, že by měly být zachovány s ohledem na identifikované potřeby veřejné služby. V následujících pododdílech je uvedena analýza Komise týkající se jednotlivých potřeb veřejné služby, které Francie identifikovala.

7.3.2.1.1 Potřeba námořní přepravy korsických rezidentů a nerezidentů mezi Marseille a Proprianem

- (741) V rámci tohoto pododdílu Komise přezkoumá, zda potřeba námořní přepravy korsických rezidentů a nerezidentů na trase Marseille–Propriano odpovídá i) poptávce uvedených uživatelů, kterou Francie řádně prokázala, ii) a kterou by nebylo možné uspokojit soukromou nabídkou.

⁽²⁴⁷⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, SNCM II, bod 135.

7.3.2.1.1.1 Existence poptávky ze strany uživatelů

7.3.2.1.1.1.1 Kvalitativní poptávka

1) K vhodným nástrojům používaným ke stanovení kvalitativní poptávky

- (742) Komise konstatuje, že francouzské orgány identifikovaly poptávku cestujících po námořním spojení s Korsikou, včetně trasy Marseille–Propriano, několika způsoby.
- (743) Francouzské orgány nejprve uspořádaly několik veřejných konzultací s cílem získat informace o poptávce těchto cestujících.
- (744) V rámci první konzultace, konzultace s uživateli (93. bod odůvodnění), byli všichni cestující vyzváni, aby odpověděli na obecný dotazník týkající se využívání služeb námořní dopravy mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy. K tomuto dotazníku bylo připojeno několik dokumentů, které informovaly uživatele o i) hlavních charakteristikách námořních spojení s Korsikou, ii) krocích, které francouzské orgány podnikly za účelem zjištění existence potřeby veřejné služby, a iii) představení různých kategorií uživatelů, které Francie předběžně identifikovala (95. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že všechny tyto informace umožnily uživatelům pochopit kontext, v němž byli konzultováni. Kromě toho byla konzultace s uživateli otevřena po dobu jednoho měsíce, což je přiměřená doba. Tato konzultace a informační dokumenty k ní byly přístupné široké veřejnosti na internetových stránkách korsické samosprávy a byly propagovány v místním a regionálním tisku (94., 95. a 366. bod odůvodnění) s cílem zajistit maximální možné rozšíření mezi veřejností.
- (745) Dotazník obsahoval dvacítku otázek, jejichž cílem bylo posoudit potřeby uživatelů jednotlivých námořních spojení mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy, včetně spojení Marseille–Propriano. Z podrobností otázek uvedených v oddíle 3.4.2.1.1.1.1 vyplývá, že francouzským orgánům umožnily shromáždit pro každou trasu mezi Korsikou a pevninskou Francií (včetně trasy Marseille–Propriano) informace o potřebách cestujících, pokud jde o časy odplutí a příplutí, druhy cest (osobní automobil a kajuta), četnost námořního spojení a uplatňované sazby (105. bod odůvodnění). Dotazník dále obsahoval několik otázek týkajících se zaměnitelnosti (z pohledu uživatelů) přístavů na pevnině (106. bod odůvodnění) a letecké a námořní dopravy (107. bod odůvodnění).
- (746) Otázky obecně nabízely několik možných odpovědí. Několik otázek dokonce umožňovalo respondentům uvést jiné odpovědi, než byly navrženy. Francouzské orgány obecně přijímaly jakýkoli příspěvek volnou formou (109. bod odůvodnění). Dotazník byl proto dostatečně otevřený, aby umožnil vyjádřit různé názory. Navrhované odpovědi byly jasné, věrohodné a rozmanité. Přípomínku společnosti Corsica Ferries, že dotazník byl příliš omezující (401. bod odůvodnění), je třeba odmítnout.
- (747) V rozhodnutí o zahájení řízení⁽²⁴⁸⁾ si Komise kladla otázku ohledně možného metodologického zkreslení způsobeného tím, že dotazník byl určen především uživatelům námořních tras mezi přístavem Marseille a Korsikou. Komise však po hloubkové analýze konstatuje, že dotazník takto zkreslený nebyl, neboť se v několika otázkách uživatelů dotazoval na zaměnitelnost přístavu Marseille s ostatními přístavy na pevnině pro jejich cesty na Korsiku a z ní (106. bod odůvodnění). Francouzské orgány tak mohly zjistit, i) zda uživatelé porovnávají plavby dostupné v Marseille z hlediska četnosti a účelu s plavbami dostupnými v Toulonu a Nice; ii) zda by uživatelé v případě hypotetického zvýšení sazeb v námořní dopravě v Marseille přešli do Toulonu a Nice a iii) zda uživatelé již k cestě z Korsiky a na Korsiku využili přístavy Toulon a/nebo Nice a z jakého důvodu. Francouzské orgány tak mohly pochopit míru zaměnitelnosti mezi přístavy na pevnině, zejména přístavem Marseille a přístavy Toulon a Nice.
- (748) Přípomínka společnosti Corsica Ferries ke znění otázek (400. bod odůvodnění) by proto měla být zamítnuta. Na rozdíl od jejího tvrzení nebyly otázky týkající se přístavů na pevnině jiných než Marseille zaměřeny pouze na vysvětlení respondentovy volby přístavu Marseille namísto ostatních přístavů. Dotazovaly se uživatelů také na důvody, proč spíše než přístav Marseille využívají přístavy Toulon a/nebo Nice.

⁽²⁴⁸⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení, 283. bod odůvodnění.

- (749) Je třeba rovněž připomenout, že historicky byly předmětem zakázek na veřejné služby pouze trasy mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy (69. bod odůvodnění). Francie by tedy v tomto případě mohla oprávněně zpochybnit nutnost zachování zakázek na veřejné služby mezi Marseille a korsickými přístavy tím, že by se snažila identifikovat současné potřeby uživatelů na uvedených trasách a to, zda by jejich potřeby mohly uspokojit jiné služby (letecké nebo námořní z jiných přístavů na pevnině) za podmínek rovnocenných podmínkám námořních tras mezi Marseille a Korsikou. Společnost Corsica Ferries nevysvětluje, jak se v důsledku vytvoření specifických dotazníků pro uživatele využívající trasy mezi Toulonem a Korsikou nebo Nice a Korsikou mohlo dospět k jiným závěrům, než k jakým dospěly francouzské orgány.
- (750) V neposlední řadě Komise konstatuje, že v rámci konzultace s uživateli bylo obdrženo velké množství odpovědí (téměř 1 000) ⁽²⁴⁹⁾, a francouzské orgány tak získaly významný vzorek přímých připomínek uživatelů. Společnost Corsica Ferries proto nemůže tvrdit, že počet obdržovaných odpovědí byl nedostatečný (402. bod odůvodnění) vzhledem k celkovému počtu cestujících na námořních spojeních mezi Korsikou a pevninskou Francií. Společnost Corsica Ferries neposkytuje žádné informace o minimálním počtu, který by měl být požadován pro využití údajů z konzultace s uživateli. Například se obecně uznává, že pro sestavení průzkumu s nízkou chybovostí pro celou Francii, která má více než 67 milionů obyvatel, stačí vzorek přibližně 1 000 osob ⁽²⁵⁰⁾. V každém případě byla konzultace s uživateli jedním z řady nástrojů, které francouzské orgány použily ke stanovení kvalitativní poptávky cestujících.
- (751) Pokud jde o skutečnost, kterou uvedla společnost Corsica Ferries, že se společnost Corsica Linea pokusila ovlivnit odpovědi na dotazníky tím, že vyzvala své zaměstnance k zaškrtnutí odpovědi, které by pomohly zajistit zachování zakázky na veřejné služby (403. bod odůvodnění), Komise konstatuje, že se jedná o obzvláště závažné obvinění týkající se jednání, které by podle vnitrostátního práva mohlo být předmětem správního a/nebo trestního řízení. Taková tvrzení proto musí být doprovázena jasnými, konkrétními a pevnými důkazy. Společnost Corsica Ferries však ve svých připomínkách žádné takové důkazy neuvádí. Ačkoli poskytuje e-mail od zaměstnance společnosti Corsica Linea, uvedený e-mail pouze sdílí internetový odkaz na konzultaci s uživateli. V e-mailu nebylo uvedeno postavení zaměstnance ani příjemce, nezmiňoval ani přílohy, takže Komise nemůže posoudit jeho skutečný rozsah.
- (752) V rámci druhé konzultace, konzultace s přístavy, byly přístavní orgány rovněž vyzvány, aby předložily své připomínky k námořnímu spojení s Korsikou s cílem informovat francouzské orgány zejména o úrovni hospodářské soutěže v oblasti služeb námořní dopravy a o kapacitě přístavů (116. až 119. bod odůvodnění). Jak je uvedeno v 96. bodě odůvodnění, tato konzultace byla otevřena po dobu jednoho měsíce, což byla přiměřená doba. Dotazník předložený přístavním orgánům byl dostatečně strukturovaný, aby francouzským orgánům umožnil získat úplný a podrobný přehled o fungování dotčených přístavů. Francouzské orgány byly rovněž informovány nejen o poptávce uživatelů (prostřednictvím prvků, jako je spádová oblast přístavu, zařízení dostupná uživatelům služeb námořní dopravy, dostupnost přístavu atd.), ale také o tržní nabídce, která by mohla být věrohodně nabídnuta v případě neexistence zakázky na veřejné služby (prostřednictvím úplného popisu služeb a kapacit, které mají rejdařské společnosti v přístavech k dispozici). Francouzské orgány obdržely příspěvky od přístavů Marseille, Toulon a Nice (120. bod odůvodnění), jakož i od korsických přístavů prostřednictvím obchodní a průmyslové komory Korsiky (124. bod odůvodnění).
- (753) Francouzské orgány tak uskutečnily veřejné konzultace, které jim umožnily zohlednit zájmy uživatelů.
- (754) Francouzské orgány rovněž pověřily nezávislého ekonomického poradce, společnost Gecodia, aby souběžně s veřejnými konzultacemi vypracoval doplňkovou studii o poptávce uživatelů, která měla konzultace doplnit (90. bod odůvodnění). Zpráva společnosti Gecodia závěry této studie obsahuje. Komise konstatuje, že podle bodu 14 rámce pro SOHZ může být studie o poptávce uživatelů po dané službě provedena nezávislým ekonomickým poradcem vhodným nástrojem pro přihlídnutí k zájmům uživatelů dané služby, zejména pokud je taková studie provedena vedle veřejné konzultace.

⁽²⁴⁹⁾ Počet 300 odpovědí se týkal zejména trasy Marseille–Propriano.

⁽²⁵⁰⁾ <https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq> (zobrazeno dne 18. října 2024).

(755) Tyto prvky ukazují, že se Francie opírala o několik nástrojů, které Komise považuje za vhodné ve smyslu bodu 14 rámce pro SOHZ, aby přihlédla k zájmům uživatelů dotčených služeb.

2) K závěrům Francie ke kvalitativní poptávce uživatelů mezi Marseille a Propriano

(756) Komise postupně přezkoumá závěry francouzských orgánů týkající se i) nedostatečné zaměnitelnosti námořní dopravy s leteckou dopravou z hlediska cestujících; ii) rozlišení mezi cestujícími z řad korsických rezidentů a nerezidentů; iii) zeměpisné zaměnitelnosti přístavu Marseille s přístavy Toulon a Nice a iv) zeměpisné zaměnitelnosti přístavu Propriano s ostatními korsickými přístavy.

a) K nedostatečné zaměnitelnosti námořní dopravy s leteckou dopravou

(757) Komise konstatuje, že se francouzské orgány domnívaly, že poptávku uživatelů po námořní dopravě mezi pevninou a Korsikou nelze za stejných podmínek uspokojit leteckou dopravou, a to bez ohledu na dotčenou námořní trasu. Francie vyloučila zaměnitelnost letecké a námořní dopravy na základě několika faktorů, které jsou shrnuty ve 127. až 131. bodě odůvodnění.

(758) Mezi uvedenými faktory Komise zejména uvádí, že výsledky konzultace s uživateli spíše ukazují, že je taková zaměnitelnost vyloučena, neboť velká většina respondentů leteckou a námořní dopravu, zejména pro trasu Marseille–Propriano, nesrovnávala nebo je srovnávala jen málo. Komise rovněž konstatuje, že v případě námořního spojení s Korsikou cestuje vysoký podíl cestujících s osobním automobilem, což ve svých připomínkách potvrdila společnost Corsica Ferries (420. bod odůvodnění). Ze zprávy společnosti Gecodia rovněž vyplývá, že k nedostatečné zaměnitelnosti přispívají časová omezení a četnost dopravy, neboť doba cesty se u obou druhů dopravy značně liší (jedna hodina letadlem a šest až dvanáct hodin lodí) a letů je mnohem více než plaveb po moři.

(759) Na základě těchto důkazů se Komise domnívá, že se taková analýza nezdá být zjevně nesprávná. Žádná ze zúčastněných stran se navíc k tomuto bodu nevyjádřila. Francouzské orgány tedy mohly vyloučit zaměnitelnost letecké a námořní dopravy v rámci spojení s Korsikou, aniž by se dopustily zjevně nesprávného posouzení.

b) K rozlišení mezi cestujícími z řad rezidentů a nerezidentů

(760) Komise konstatuje, že na základě zprávy společnosti Gecodia se Francie domnívá, že existují dvě kategorie cestujících mezi Korsikou a pevninou s oddělenou poptávkou, a to cestující z řad rezidentů na jedné straně a cestující z řad nerezidentů na straně druhé (132. až 135. bod odůvodnění).

(761) Francie vysvětluje, že toto rozlišení vyplývá z existence zvláštní sazby pro korsické rezidenty, kterou uložila korsická samospráva a kterou uplatňují i rejdařské společnosti. Toto rozlišení vyplývá také z rozdílného chování obou kategorií uživatelů, pokud jde o využívání služeb námořní dopravy (cestující z řad rezidentů cestují pravidelněji v průběhu celého roku a dávají přednost nočním plavbám), a z jejich rozdílné volby přístavu odplutí/příplutí v pevninské Francii (na rozdíl od nerezidentů cestující z řad rezidentů nepovažují Marseille a Nice za zaměnitelné).

(762) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně konstatovala, že se nezdá, že by toto rozlišení bylo stíženo zjevně nesprávným posouzením. Po hloubkové analýze důkazů předložených Francií se však Komise nedomnívá, že by některá z těchto úvah takové rozlišení odůvodňovala.

- (763) Za prvé, argument, že cestující z řad rezidentů využívají sníženou sazbu uloženou v rámci režimu ZVS z roku 2019, sám o sobě neprokazuje existenci odlišného chování při využívání služeb námořní dopravy. Sazba se určuje na základě místa bydliště uživatele, nikoli na základě využívání dané služby. Existence takové sazby je především výsledkem politické vůle korsické samosprávy zmenšit omezení daná ostrovním charakterem pro tuto kategorii cestujících, aniž by sazba dokazovala, že se rezidenti chovají jinak než nerezidenti. Argument, že rejdářské společnosti mohou uplatňovat zvláštní sazby pro rezidenty z vlastní iniciativy, je rovněž irelevantní, protože i) služby posuzované v tomto případě jsou služby námořní dopravy provozované mezi Korsikou a pevninskou Francií, a nikoliv jinými zeměpisnými oblastmi, a ii) režim ZVS z roku 2019 vyžaduje, aby rejdářské společnosti bez jakékoli vlastní volby uplatňovaly snížené ceny pro rezidenty na všech trasách obsluhujících Korsiku.
- (764) Pokud jde o argumenty, že i) cestující z řad rezidentů cestují v průběhu celého roku (zatímco nerezidenti cestují hlavně v létě) a ii) využívají noční plavby více než cestující z řad nerezidentů (kteří by raději cestovali ve dne), je zřejmé, že tyto důkazy nejsou zjevně přesvědčivé. Pokud jde o první bod, z konzultace s uživateli vyplývá, že většina respondentů (rezidentů i nerezidentů) cestuje dvakrát až pětkrát ročně (112. bod odůvodnění), a to i na trase Marseille–Propriano, takže tyto dvě kategorie cestujících mají podobnou četnost cestování, i když cestují v různých okamžicích roku. K druhému bodu Komise poznamenává, že jak francouzské orgány samy uznávají, závěr, že rezidenti cestují v noci častěji než nerezidenti, se vztahuje pouze na trasy mezi Toulonem a Korsikou. Naproti tomu na trasách mezi Nice a Korsikou cestuje v noci téměř stejný počet rezidentů i nerezidentů⁽²⁵¹⁾. V každém případě výsledky konzultace s uživateli jasně ukazují, že všichni uživatelé (rezidenti i nerezidenti) bez ohledu na dotčenou námořní trasu hodnotí kladně časy odplutí z Korsiky a příplutí na Korsice platné v době konzultace s uživateli a tyto časy potvrzují, že cestující z řad nerezidentů dávají přednost nočním plavbám (112. bod odůvodnění).
- (765) Obecněji řečeno, výsledky konzultace s uživateli do značné míry potvrzují existenci homogenní poptávky ze strany cestujících (112. bod odůvodnění), ať už z řad rezidentů nebo nerezidentů, po využívání služeb námořní dopravy, včetně trasy Marseille–Propriano⁽²⁵²⁾.
- (766) Komise se proto na základě informací, které jí poskytly francouzské orgány, domnívá, že neexistuje žádný zřejmý rozdíl v potřebách cestujících z řad rezidentů a nerezidentů, pokud jde o využívání námořního spojení s Korsikou. Naopak poptávka cestujících po službách námořní dopravy v rámci námořního spojení s Korsikou je velmi homogenní.
- (767) Komise nicméně poznamenává, že francouzské orgány pro účely analýzy selhání trhu agregovaly poptávku cestujících z řad rezidentů a nerezidentů (viz Table 16). Kromě toho zakázka na veřejné služby na trase Marseille–Propriano nestanoví žádné zvláštní závazky veřejné služby pro žádnou z kategorií cestujících: jinými slovy, přistupuje k nim stejně, aniž by uznala potřebu veřejné služby specifickou pro jednu z těchto kategorií.
- (768) Zjevně nesprávné posouzení ze strany francouzských orgánů se tedy týkalo rozlišení, které samo o sobě charakterizaci potřeby veřejné služby na trase Marseille–Propriano nezpochybňovalo.
- c) K zeměpisné zaměnitelnosti přístavu Marseille s ostatními přístavy na pevnině
- (769) Komise poznamenává, že pokud jde o volbu přístavu odplutí/příplutí na pevnině (135. bod odůvodnění), francouzské orgány se domnívaly, že cestující z řad rezidentů nerozlišují mezi přístavy Marseille a Toulon. Jinými slovy, cestující z řad rezidentů na trase na Korsiku a z ní může pro cestu do cílového místa využít buď přístav Marseille, nebo přístav Toulon. Francie se však domnívala, že vzhledem ke vzdálenosti 200 km mezi Marseille

⁽²⁵¹⁾ Poznámka pod čarou 78.

⁽²⁵²⁾ Kromě časů odplutí z Korsiky a příplutí na Korsiku a četnosti plaveb Komise na základě konzultace s uživateli zjistila, že cestující z řad rezidentů a cestující z řad nerezidentů i) mají stejné potřeby, pokud jde o cestování s osobním automobilem a v kajutě, a ii) mají stejné preference ohledně četnosti plaveb mezi Marseille a Korsikou.

a Nice nepovažují cestující z řad rezidentů uvedené dva přístavy při cestách na Korsiku a z ní za zaměnitelné. Poptávka cestujících z řad rezidentů využívajících trasu na Korsiku a z ní se proto měla chápat jako poptávka cestujících mezi Marseille/Toulonem a Korsikou a analýza selhání trhu mezi Korsikou a pevninskou Francií měla být zkoumána současně na trasách do přístavů Marseille a Toulon nebo z nich.

- (770) Pokud jde o cestující z řad nerezidentů, Francie tvrdí, že mezi třemi přístavy na pevnině nerozlišovali a že uvedené tři přístavy jsou zcela zaměnitelné, aniž by však daný závěr jakkoli konkrétně odůvodnila. To znamenalo, že kvantitativní poptávka cestujících z řad nerezidentů musela být vypočtena souhrnně pro tři přístavy na pevnině a analýza selhání trhu mezi Korsikou a pevninskou Francií musela být zkoumána současně na trasách do přístavů Marseille, Toulon a Nice nebo z nich.
- (771) Komise rovněž konstatuje, že z výsledků konzultace s uživateli vyplývá, že většina cestujících (rezidentů/nerezidentů) porovnává plavby dostupné v Marseille a v ostatních přístavech na pevnině a že velká část z nich využila v roce 2019 pro své cesty na Korsiku a z ní alespoň jeden přístav na pevnině jiný než Marseille (113. a 114. bod odůvodnění). V případě zvýšení sazby v námořní dopravě v Marseille by výrazná většina respondentů přešla do Toulonu, zatímco menšina by cestovala také do Nice. Komise však poznamenává, že taková porovnání jsou na trase Marseille–Propriano méně častá (113. bod odůvodnění), a to i v případě hypotetického zvýšení sazby v námořní dopravě v přístavu Marseille (114. bod odůvodnění). Celkově výsledky také ukazují, že cestující z řad nerezidentů mají tendenci porovnávat plavby dostupné v různých přístavech na pevnině méně než cestující z řad rezidentů.
- (772) Komise rovněž poznamenává, že v rámci konzultace s přístavy uvedly přístavy Toulon a Marseille, že si v námořní osobní dopravě plně konkurují, přičemž jejich spádová oblast pokrývá celou Francii. Úroveň konkurence mezi přístavem Nice a přístavy Marseille a Toulon se zdá být nižší, protože přístav Nice láká především regionální zákazníky (121. a 122. bod odůvodnění). Orgány těchto tří přístavů však nevyjádřily žádná zvláštní omezení, pokud jde o možnost snadného odbavení osobní dopravy s využitím jejich infrastruktury (123. bod odůvodnění), ačkoli přístavní orgán v Toulonu není schopen zaručit každodenní nebo týdenní zpáteční cesty na Korsiku vzhledem k vysoké míře obsazenosti své infrastruktury.
- (773) Nakonec Komise připomíná, že města Marseille a Toulon jsou od sebe vzdálena přibližně 60 km, přičemž průměrná doba jízdy po silnici a železnici je kratší než jedna hodina (25. bod odůvodnění). Obě města jsou navzájem velmi dobře propojena, mají významnou dálniční infrastrukturu a časté železniční spojení. Naproti tomu Nice je od Toulonu a Marseille mnohem vzdálenější, vzdálenosti překračují 150 km (což odpovídá průměrné době jízdy mezi Toulonem a Nice po silnici nebo železnici nejméně 1 hodina 45 minut až 2 hodiny), a to i přes rozsáhlou silniční infrastrukturu a železniční spojení.
- (774) Komise v tomto ohledu poznamenává, že vzdálenost více než 100 km nebo doba jízdy delší než 1 hodina mezi dvěma zařízeními může být známkou toho, že konkurence mezi nimi je z hlediska uživatelů v zásadě vyloučena. Komise se například domnívá, že spádová oblast letiště pokrývá zeměpisný trh o poloměru zhruba 100 km nebo přibližně 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem ⁽²⁵³⁾.
- (775) Z těchto zjištění lze dovodit následující:
- (776) Komise se domnívá, že přístavy Marseille a Toulon jsou z hlediska cestujících, ať už z řad rezidentů nebo nerezidentů, zaměnitelné. Vzdálenost mezi oběma přístavy je méně než 100 km a doba jízdy je kratší než jedna hodina; obě města jsou velmi dobře a pravidelně propojena silniční a železniční infrastrukturou. Konzultace s uživateli a přístavy rovněž ukazují na silnou konkurenci mezi oběma přístavy v osobní dopravě ⁽²⁵⁴⁾. V tomto ohledu se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení.

⁽²⁵³⁾ Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3, bod 2.2).

⁽²⁵⁴⁾ S tímto závěrem se zřejmě ztotožňuje i stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž, body 297–305.

- (777) Na druhou stranu se Komise na základě informací, které jí byly předloženy, domnívá, že neexistuje dostatečný důkaz o zaměnitelnosti přístavů Marseille a Nice z hlediska cestujících, ať už z řad rezidentů nebo nerezidentů ⁽²⁵⁵⁾.
- (778) Za prvé, Komise upozorňuje, že vzdálenost mezi Marseille a Nice je více než 100 km nebo jedna hodina cesty. Zaměnitelnost přístavu Nice s přístavem Marseille by proto měla být v zásadě vyloučena. Za druhé, výsledky konzultací s uživateli a s přístavy potvrzují, že mezi přístavy v Nice a Marseille neexistuje zaměnitelnost. Samotný přístav Nice také zdůrazňuje, že jeho spádová oblast je pouze regionální, na rozdíl od ostatních dvou přístavů na pevnině, jejichž spádová oblast je celostátní. Za třetí, zpráva společnosti Gecodia, která nicméně dochází k závěru, že cestující z řad nerezidentů považují tři přístavy na pevnině za zaměnitelné (na rozdíl od cestujících z řad rezidentů), neposkytuje žádné odůvodnění, které by tento závěr podpořilo.
- (779) Na základě všech informací předložených Francií se Komise domnívá, že pro cestující, ať už z řad rezidentů nebo nerezidentů, se přístav Nice zjevně nezdá být zaměnitelný pro přístav Marseille.
- (780) Komise se však domnívá, že toto zjevné pochybení nemá v tomto případě na charakterizaci potřeby veřejné služby v přepravě cestujících mezi Marseille a Proprianem žádný vliv.
- (781) Především, pokud jde o odhadovanou kvantitativní poptávku (tj. počet cestujících, kteří mají být přepraveni), Komise konstatuje, že Francie nenadhodnotila kvantitativní poptávku cestujících mezi pevninskou Francií a přístavem Propriano, neboť přístav Propriano byl historicky spojen pouze s Marseille, přístavy Toulon a Nice byly vyloučeny. Celkový počet cestujících mezi přístavem Propriano a pevninskou Francií se tedy *de facto* rovnal počtu cestujících na trase Marseille–Propriano. Poptávka odhadovaná francouzskými orgány, která vychází z historických údajů za období 2016–2021 (150. bod odůvodnění), se omezovala na historickou dopravu mezi Marseille a Proprianem. V důsledku toho francouzské orgány striktně zahrnuly poptávku mezi Marseille a Proprianem do potřeby veřejné služby, takže zahrnutí nebo nezahrnutí přístavů Toulon a Nice pod veřejnou službu nemělo v tomto případě žádný důsledek.
- (782) Za druhé a stejně tak toto pochybení neovlivnilo analýzu selhání trhu, jelikož uvedená analýza v každém případě prokázala, že neexistuje žádný provozovatel, který by byl ochoten poskytovat komerční služby mezi přístavem Propriano a pevninskou Francií (828. bod odůvodnění). Proto bez ohledu na předpokládanou míru zaměnitelnosti mezi přístavy na pevnině pro spojení s Proprianem došlo v každém případě k úplnému selhání trhu.
- d) K nedostatečné zeměpisné zaměnitelnosti přístavu Propriano s ostatními korsickými přístavy
- (783) Komise konstatuje, že pokud jde o volbu korsického přístavu odplutí/příplutí ze strany cestujících, francouzské orgány neprovedly konkrétní analýzu zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů z hlediska uživatelů, a to zejména přístavu Propriano s ostatními korsickými přístavy. Společnost Corsica Ferries ve své stížnosti tvrdila, že přístavy Ajaccio a Propriano jsou z hlediska cestujících zcela zaměnitelné. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise dospěla k předběžnému závěru, že se tomu tak nezdá být vzhledem ke značnému době strávené na cestě mezi oběma místy a zvláštním topografickým charakteristikám cesty ⁽²⁵⁶⁾.
- (784) Francouzské orgány poskytly v tomto ohledu v průběhu formálního vyšetřovacího řízení několik důkazů, které podle jejich názoru prokazují, že přístav Propriano není zaměnitelný s přístavem Ajaccio nebo obecněji s ostatními korsickými přístavy (oddíly 2.1, 2.2 a 4.1.3). Některé zúčastněné strany rovněž poskytly důkazy k tomuto bodu, přičemž společnost Corsica Ferries trvá na zaměnitelnosti přístavů Ajaccio a Propriano, zatímco společnost Corsica Linea to zpochybňuje.

⁽²⁵⁵⁾ Vzhledem k tomu, že zaměnitelnost přístavů Toulon a Nice není pro účely tohoto rozhodnutí relevantní, Komise se k tomuto bodu nebude vyjadřovat, zejména proto, že francouzské orgány nepředložily žádné důkazy k posouzení dané zaměnitelnosti.

⁽²⁵⁶⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení, 300. bod odůvodnění.

- (785) Komise především konstatuje, že na základě informací, které jí byly předloženy, se přístav Propriano nachází ve značné vzdálenosti od přístavů Bastia a L'Île-Rousse (36. a 37. bod odůvodnění). Přístav Propriano proto nelze považovat za zaměnitelný s dalšími dvěma uvedenými přístavy.
- (786) Pokud jde o přístavy Ajaccio a Porto-Vecchio, Komise konstatuje, že vzdálenost mezi uvedenými přístavy a Proprianem činí přibližně 70 km. V obou případech je však doba jízdy osobním automobilem téměř 1 hodina a 30 minut a autobusem 1 hodina a 45 minut, přičemž dostupných každodenních spojů je poměrně málo (36. a 37. bod odůvodnění). Tyto dlouhé doby jízdy tedy v zásadě vylučují zaměnitelnost přístavů Ajaccio a Porto-Vecchio s přístavem Propriano.
- (787) Komise rovněž konstatuje, stejně jako francouzské orgány (361. bod odůvodnění), že je doba strávená na cestě mezi Proprianem a Ajacciem / Porto-Vecchio ovlivněna silnicemi se zatáčkami, které zvyšují riziko dopravních nehod, jež jsou na Korsice obzvláště časté. Na ostrově je také vysoká míra úmrtnosti na silnicích (18. bod odůvodnění). Tato zeměpisná omezení rovněž přispívají ke zvýšení nákladů na pohonné hmoty, jak správně uvádí společnost Corsica Linea ve svých připomínkách (549. bod odůvodnění); tyto náklady na Korsice jsou obzvláště vysoké (21. bod odůvodnění), a to v situaci, kdy byl region Propriano v roce 2022 silně zasažen vysokou inflací, která zvýšila každodenní životní náklady místních obyvatel (23. bod odůvodnění). Tyto objektivní informace předložené francouzskými orgány, které přihlížejí k zájmům uživatelů v souladu s bodem 14 rámce pro SOHZ, posilují závěr, že se nezdá být zjevně nesprávné domnívat se, že přístavy Ajaccio a Porto-Vecchio na jedné straně a Propriano na straně druhé mohou být z hlediska uživatelů považovány za nezaměnitelné.
- (788) Komise rovněž poznamenává, že ačkoli konzultace s uživateli konkrétní otázky týkající se zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů nezahrnovala, výsledky uvedené konzultace v tomto ohledu určité poznatky poskytly. Jak je uvedeno ve 113. a 114. bodě odůvodnění, cestující sice obecně porovnávají plavby na Korsiku dostupné z různých přístavů na pevnině, tyto výsledky se však liší trasu od trasy. Ukazuje se, že většina respondentů využívajících trasu Marseille–Propriano (více než 60 %) nevyužila v roce 2019 jako alternativu jiné služby námořní dopravy do/z jiných přístavů na pevnině (jako například trasy Toulon–Ajaccio nebo Toulon – Porto-Vecchio) a že více než 50 % z nich nikdy neporovnávalo plavby dostupné v přístavech na pevnině do/z Propriana, na rozdíl od ostatních tras z Korsiky a na ni.
- (789) Vzhledem k tomu, že přístav Propriano má pouze jedno spojení s pevninou (Marseille), tím spíše uvedené výsledky ukazují, že uživatelé pro cestu do Propriana a naopak trasu Marseille–Propriano s alternativními plavbami, které jsou dostupné z jiných přístavů na pevnině, jako jsou Toulon–Ajaccio nebo Toulon – Porto-Vecchio, neporovnávají.
- (790) Na základě všech těchto úvah se Komise domnívá, že není zjevně nesprávné, že francouzské orgány v tomto případě usoudily, že přístavy Propriano a Ajaccio/Porto-Vecchio nejsou z hlediska uživatelů zaměnitelné ⁽²⁵⁷⁾.
- (791) Připomínky podané společností Corsica Ferries, které pouze zpochybňují nedostatečnou zaměnitelnost mezi samotným Ajacciem a Proprianem, nemohou daný závěr změnit.
- (792) Za prvé, společnost Corsica Ferries, která uvádí, že vzdálenost mezi Proprianem a Ajacciem činí pouze 70 km a že taková vzdálenost je pro cestující, kteří se přepravují převážně vozidly, zanedbatelná (420. bod odůvodnění), zakládá zaměnitelnost mezi oběma přístavy výhradně na vzdálenosti mezi nimi. Vzdálenost mezi oběma přístavy je však pouze jedním z faktorů určujících míru jejich zaměnitelnosti.

⁽²⁵⁷⁾ V tomto ohledu je třeba připomenout, že dotazník předložený v rámci konzultace s uživateli obsahoval otázky týkající se využívání služeb námořní dopravy na celé trase (například Marseille–Ajaccio), a zohledňoval tak potřeby a preference uživatelů jak při odplutí z přístavu Marseille nebo připlutí do něj, tak při odplutí z korsických přístavů nebo připlutí do nich. Podobně se otázky zaměnitelnosti letecké a námořní dopravy týkaly i uživatelů odlétajících, resp. odplouvajících z pevniny nebo z Korsiky. Otázka zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů byla tedy jediným bodem, který v konzultaci s uživateli a ve zprávě společnosti Gecodia chyběl, na základě důkazů předložených francouzskými orgány však nelze dospět k závěru, že takové opomenutí představuje zjevně nesprávné posouzení.

- (793) Za druhé společnost Corsica Ferries tvrdí, že je nesprávné se domnívat, že by doba strávená na cestě v délce přibližně jedné hodiny byla překážkou zaměnitelnosti obou přístavů (421. bod odůvodnění). Doba cesty mezi přístavy Ajaccio a Propriano však není přibližně 1 hodina, nýbrž 1 hodina a 30 minut po silnici a 1 hodina a 45 minut autobusem (36.–37. bod odůvodnění), a je tedy podstatně delší⁽²⁵⁸⁾.
- (794) V dané souvislosti společnost Corsica Ferries připomíná, že se francouzské orgány domnívaly, že delší doba cesty mezi Marseille a Nice nebo Toulonem a Nice nebrání uznání zaměnitelnosti mezi uvedenými přístavy (422. bod odůvodnění). Komise se však domnívá, že analýza zeměpisné zaměnitelnosti přístavů na pevnině není relevantní pro zkoumání zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů, neboť ta musí být předmětem analýzy specifické pro podmínky a vlastnosti Korsiky. V každém případě se Komise domnívá, že analýza stupně zaměnitelnosti přístavů na pevnině provedená ve zprávě společnosti Gecodia nebyla dostatečně důkladná z důvodů uvedených v 780. bodě odůvodnění.
- (795) Za třetí, společnost Corsica Ferries uvádí, že rezidenti nacházející se na v polovině cesty mezi Ajacciem a Proprianem (zejména v obci Grosseto-Prugna) považovali oba přístavy za zaměnitelné (423. bod odůvodnění). Komise nicméně poznamenává, že analýza spádové oblasti přístavu vyžaduje, aby byli zohledněni všichni uživatelé zahrnutí do uvedené oblasti, a nikoli pouze ti, kteří se nacházejí na hranicích uvedené oblasti a kteří mohou být z principu ve spojení s jinou spádovou oblastí. Ke každé spádové oblasti totiž přísluší hranice, u nichž se uživatelé mohou uchýlit k jedné nebo více jiným infrastrukturám nebo službám⁽²⁵⁹⁾. V každém případě společnost Corsica Ferries neprokázala, že rezidenti obce Grosseto-Prugna tvoří většinu nebo i jen významnou menšinu cestujících, kteří využívají služeb námořní dopravy v přístavu Propriano.
- (796) Za čtvrté Komise konstatuje, jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení⁽²⁶⁰⁾ a aniž by to společnost Corsica Ferries zpochybnila, že skutečnost, že cestující, kteří se obvykle nalodí v přístavu Propriano, jsou nuceni cestovat do Ajaccia, aby se dostali na pevninu ve dnech, kdy v přístavu Propriano není dostupná zpáteční cesta, není z pohledu cestujícího důsledkem volby cestovat do jednoho nebo druhého přístavu, nýbrž důsledkem nutnosti cestovat do Ajaccia z důvodu neexistence nabídky v Proprianu. Oproti argumentu společnosti Corsica Ferries (424. bod odůvodnění) proto nelze danou skutečnost považovat za relevantní pro posouzení zaměnitelnosti obou přístavů.
- (797) Konečně, pokud jde o skutečnost, že francouzské orgány samy uznaly zaměnitelnost přístavů Propriano a Ajaccio pro osobní dopravu v roce 2018 v rámci znaleckého posudku nařízeného vnitrostátním soudem (425. bod odůvodnění), je třeba uvést, že je daná skutečnost irelevantní, neboť se týká jiných opatření, než jsou opatření posuzovaná v tomto případě. Je třeba připomenout, že se stanovisko týkalo zaměnitelnosti přístavů Propriano a Ajaccio, pokud jde o dodatečnou službu zavedenou v rámci zakázky na veřejné služby 2007–2013 v letním období, jejíž financování představovalo neslučitelnou státní podporu (67. bod odůvodnění).
- (798) Argumenty společnosti Corsica Ferries, že se uvedené stanovisko týkalo i) námořního spojení s Korsikou a závazků veřejné služby podobných závazkům stanoveným v zakázkách na veřejné služby a ii) nedávného období, během něhož nedošlo k podstatným změnám na trhu námořního spojení (426. bod odůvodnění), jsou tedy nesprávné. Zakázky na veřejné služby nestanoví dodatečné spojení, jako bylo spojení stanovené zakázkami na veřejné služby 2007–2013.

⁽²⁵⁸⁾ Společnost Corsica Ferries navíc tvrdí, že je obec Grosseto-Prugna, která se nachází na půli cesty mezi Ajacciem a Proprianem, vzdálena 40 minut od Ajaccia a 45 minut od Propriana. Celková doba cesty se proto odhaduje na 85 minut, tj. 1 hodinu a 25 minut.

⁽²⁵⁹⁾ Například za předpokladu, že jsou dvě infrastruktury od sebe vzdáleny téměř 400 km, mohli by je uživatelé nacházející se v polovině cesty mezi nimi (tj. 200 km od obou) považovat za zaměnitelné, pokud by ostatní podmínky byly stejné. To však neznamená, že jsou obě infrastruktury zaměnitelné pouze z uvedeného důvodu.

⁽²⁶⁰⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení, 301. bod odůvodnění.

(799) Kromě toho dopis, který společnost Corsica Ferries předložila v příloze 8 svých připomínek, neposkytuje žádné věcné ani právní důkazy o důvodech, které vedly právního odborníka k závěru o zaměnitelnosti přístavů Ajaccio a Propriano, takže Komise nemůže tyto důkazy do své analýzy zahrnout. V dopise se pouze uvádí, že strany „se shodly“ na existenci takové zaměnitelnosti. Francouzské orgány však v tomto případě zpochybňují zaměnitelnost přístavů Ajaccio a Propriano (oddíl 4.1.3) a na podporu svého stanoviska předložily několik objektivních důkazů, k nimž musí Komise zaujmout stanovisko podle čl. 108 odst. 3 SFEU. Žádný z důkazů předložených společností Corsica Ferries v jejích připomínkách není schopen prokázat, že jsou informace poskytnuté Francií ohledně neexistence zaměnitelnosti mezi přístavy Ajaccio a Propriano zjevně nesprávné.

e) Závěry ke kvalitativní poptávce ze strany cestujících

(800) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že francouzské orgány použily vhodné nástroje k identifikaci kvalitativní poptávky mezi Marseille a Proprianem ze strany cestujících v souladu s bodem 14 rámce pro SOHZ.

(801) Uvedené nástroje umožnily vyzdvihnout potřeby uživatelů služeb námořní dopravy, ačkoli se francouzské orgány dopustily pochybení v posouzení, když rozlišovaly mezi korsickými rezidenty a nerezidenty, neboť se poptávka uvedených dvou kategorií zdála být v podstatě homogenní. Toto pochybení však nemá žádný vliv na analýzu potřeby veřejné služby, kterou provedly francouzské orgány pro trasu Marseille–Propriano.

(802) Mimo to, ačkoli francouzské orgány správně stanovily zeměpisnou zaměnitelnost přístavů Marseille a Toulon z hlediska uživatelů, neprovedly důkladnou analýzu zaměnitelnosti přístavů Marseille a Nice. Takové pochybení však nemůže ovlivnit analýzu existence potřeby veřejné služby mezi Marseille a Proprianem.

(803) Konečně, důkazy předložené francouzskými orgány jsou dostatečně věrohodné, aby vyloučily zjevně nesprávné posouzení týkající se neexistence zaměnitelnosti mezi přístavem Propriano a ostatními korsickými přístavy.

7.3.2.1.1.1.2 Kvantitativní poptávka

(804) Za účelem kvantifikace poptávky na jednotlivých námořních trasách mezi Marseille a Korsikou, včetně trasy Marseille–Propriano, ze strany cestujících Komise uvádí, že francouzské orgány provedly projekce na období 2023–2030, přičemž vycházely z údajů za rok 2019; roky 2020 a 2021 byly ovlivněny pandemií COVID-19 (150. bod odůvodnění)⁽²⁶¹⁾. Jinými slovy, francouzské orgány zvolily poslední rok, kdy trh osobní námořní dopravy v rámci námořního spojení fungoval normálně. Podle Komise není daná volba stížena zjevně nesprávným posouzením.

(805) Kromě toho francouzské orgány pro odhad budoucí poptávky v analyzovaném období použily průměrnou roční míru růstu z oficiálních zdrojů, konkrétně průměrnou roční míru růstu zveřejněnou ministerstvem pro ekologickou transformaci pro poptávku po dopravě do roku 2030, vypočtenou na základě údajů dostupných v roce 2021 (150. bod odůvodnění). Komise poznamenává, že tato průměrná roční míra růstu byla vypočtena mimo jiné za účelem poskytnutí dopravních projekcí místním orgánům pro projekty související s dopravou, jako je tomu v tomto případě. Francouzské orgány tedy mohly použít uvedenou průměrnou roční míru růstu, aniž by se dopustily zjevně nesprávného posouzení, zejména proto, že uvedená míra byla upravena s ohledem na specifickou situaci Korsiky, kterou se zabývaly studie ministerstva pro ekologickou transformaci.

(806) Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.

⁽²⁶¹⁾ Komise rovněž konstatuje, že v době, kdy francouzské orgány prováděly analýzu potřeby veřejné služby, nebyly údaje pro rok 2022 ještě k dispozici.

(807) Francie se tedy zjevně nesprávného posouzení při analýze kvantitativní poptávky po osobní dopravě mezi Marseille a Proprianem nedopustila.

7.3.2.1.1.2 Existence selhání trhu

7.3.2.1.1.2.1 Identifikace tržní nabídky v případě neexistence zakázky na veřejné služby

1) K vhodným nástrojům, které Francie použila k identifikaci tržní nabídky

(808) Komise konstatuje, že francouzské orgány zahájily konzultaci s provozovateli, v níž vyzvaly všechny zainteresované provozovatele námořní dopravy, aby se vyjádřili ke službám, které by nabízeli v případě neexistence zakázky na veřejné služby mezi Korsikou a pevninskou Francií. Konzultace s provozovateli trvala pět týdnů a byla přístupná na internetových stránkách korsické samosprávy všem provozovatelům, kteří se jí chtěli zúčastnit (97. bod odůvodnění).

(809) Konzultace s provozovateli zahrnovala dotazník týkající se charakteristik komerčních služeb, které by provozovatelé navrhovali zavést. K tomuto dotazníku bylo připojeno několik dokumentů, které informovaly provozovatele o i) hlavních charakteristikách námořních spojení s Korsikou, ii) krocích, které francouzské orgány podnikly za účelem zjištění existence potřeby veřejné služby, iii) různých kategoriích uživatelů, které Francie předběžně identifikovala, a iv) stručném představení výsledků konzultace s uživateli (98. bod odůvodnění). Všechny předložené informace tak provozovatelům umožnily pochopit kontext, v němž byli konzultováni.

(810) Dotazník předložený provozovatelům je zejména vyzval k popisu charakteristik komerčních služeb, které by poskytovali (163. až 165. bod odůvodnění), což francouzským orgánům umožnilo porozumět: počtu provozovaných tras; jejich četnosti, kapacitě a vlastnostem využívaných plavidel; časům odplutí a příplutí; službám nabízeným na palubě; obdobím roku, během nichž by spojení bylo zavedeno; zda spojení zahrnuje zastávky atd. Komise konstatuje, že tyto otázky odrážely otázky vznesené v rámci konzultace s uživateli (jízdni řády, četnost, plavidla s kajutami a kapacita plavidel, období roku, přístavy odplutí/příplutí atd.).

(811) Francouzské orgány tak mohly porovnat nabídku navrhovanou provozovateli s charakteristikami poptávky uživatelů s cílem zjistit existenci potřeby veřejné služby. Je proto nesprávné tvrdit, jak činí společnost Corsica Ferries (461. bod odůvodnění), že dotazník pouze vyzval provozovatele k popisu spojení, která by zavedli, aby vyhověli potřebám územní návaznosti. Naopak, stručně řečeno, dotazník požadoval úplný popis tržní nabídky, a to jak stávající, tak potenciální, kterou by provozovatelé pravděpodobně zavedli v případě neexistence zakázky na veřejné služby. Komise dále poznamenává, že si společnost Corsica Ferries ve své odpovědi na konzultaci s provozovateli stěžovala na podrobnou povahu otázek (169. bod odůvodnění).

(812) Z toho rovněž vyplývá, že společnost Corsica Ferries nemá žádný důvod tvrdit, že francouzské orgány nestanovily transparentní a objektivní hypotetický srovnávací scénář (viz 459. bod odůvodnění).

(813) Kromě toho Komise konstatuje, že francouzské orgány rovněž uskutečnily konzultaci s přístavy, která umožnila shromáždit relevantní informace o kapacitě a službách, které přístavy nabízejí rejdářským společnostem (752. bod odůvodnění).

(814) Z toho vyplývá, že francouzské orgány uskutečnily příslušné veřejné konzultace s cílem přihlédnout k zájmům poskytovatelů služeb v souladu s bodem 14 rámce pro SOHZ.

2) K závěrům Francie ohledně identifikace tržní nabídky

(815) Komise konstatuje, že na konzultaci s uživateli odpověděli tři provozovatelé (166. bod odůvodnění). Společnosti Corsica Linea a La Méridionale prohlásily, že by v případě neexistence zakázky na veřejné služby neposkytovaly žádné komerční služby (167. bod odůvodnění). Společnost Corsica Ferries podala francouzským orgánům obchodní nabídku, kterou by učinila v případě neexistence zakázky na veřejné služby (170. až 173. bod odůvodnění).

- (816) Společnost Corsica Ferries se ve svých připomínkách v podstatě domnívá, že prohlášení společností Corsica Linea a La Méridionale nejsou věrohodná a že francouzské orgány měly uvedená prohlášení podrobněji analyzovat (464. a 465. bod odůvodnění).
- (817) Na úvod Komise připomíná, že podle bodu 14 rámce pro SOHZ a článku 4 nařízení o kabotáži, ve smyslu výkladu judikaturou (rozsudek SNCM II), mají členské státy široký prostor pro volné uvážení volby vhodných nástrojů k analýze možného selhání trhu. V daném ohledu mohou uspořádat veřejnou konzultaci (737. bod odůvodnění) s cílem shromáždit názory provozovatelů na schopnost trhu uspokojit poptávku identifikovanou orgány veřejné moci. Tento bod žádá ze zúčastněných stran nezpochybňuje.
- (818) Komise konstatuje, že v tomto případě francouzské orgány uspořádaly veřejnou konzultaci s provozovateli, jejíž obsah jim umožnil shromáždit přesné a úplné informace o tržní nabídce, která by byla nabízena v rámci námořního spojení s Korsikou v režimu ZVS z roku 2019 v případě neexistence zakázky na veřejné služby (bod 3.4.2.2.1).
- (819) Pokud členský stát uspořádá úplnou a přesnou veřejnou konzultaci, je na rozhodnutí provozovatelů, zda se jí zúčastní, a pokud se rozhodnou zúčastnit, musí tak učinit na základě zásady dobré víry. Proto jsou povinni poskytnout členskému státu správné a úplné informace, aby mu umožnili co nejúplněji analyzovat tržní nabídku, která by byla využita v případě neexistence závazku veřejné služby.
- (820) Pokud jde o *stávající tržní nabídku* ze strany společností Corsica Linea a La Méridionale, Komise v tomto případě na základě informací poskytnutých francouzskými orgány a zúčastněnými stranami konstatuje, že ke dni udělení zakázek na veřejné služby (dne 20. prosince 2022) společnosti Corsica Linea ani La Méridionale komerční služby mimo zakázky na veřejné služby na jedné nebo více trasách mezi Korsikou a pevninskou Francií neposkytovaly. Uvedené společnosti provozovaly komerční mezinárodní námořní dopravu pouze mezi Francií a severní Afrikou. Společnost Corsica Ferries ve svých připomínkách neuvádí žádné důkazy o opaku. Poskytuje pouze informace o službách skutečně nabízených společnostmi Corsica Linea a La Méridionale v letech 2023 a 2024, tj. po datu udělení zakázek na veřejné služby (465. bod odůvodnění). Francouzské orgány se tedy nemohly opřít o analýzu stávající soukromé nabídky společností Corsica Linea nebo La Méridionale.
- (821) Pokud jde o *potenciální nabídku*, kterou mohly společnosti La Méridionale a Corsica Linea navrhnout, studie BRG 1 předložená společností Corsica Ferries uvádí, že společnost Corsica Linea předložila v červnu 2022 OTC plán dopravy, v němž informovala o svém záměru zahájit v průběhu roku 2023 provozování devatenácti zpátečních cest mezi Marseille a Proprianem, pěti zpátečních cest mezi Marseille a Ajacciem a deseti zpátečních cest mezi Marseille a L'Île-Rousse. Je však zřejmé, že i) se dopravní plán netýkal společnosti La Méridionale; ii) byl předložen více než tři měsíce po konzultaci s provozovateli a po charakterizaci potřeby veřejné služby ze strany Francie, zatímco nabídková řízení na zakázku na veřejné služby byla zahájena již dne 6. května 2022; iii) týkal se provozu plánovaného pouze na rok 2023, zatímco cílem konzultace s provozovateli bylo analyzovat tržní nabídku pro období 2023–2028. Vzhledem k uvedeným omezením tato skutečnost sama o sobě nepostačuje k prokázání nevěrohodnosti prohlášení společnosti Corsica Linea. V každém případě společnost Corsica Ferries neprokazuje, jak mohl dopravní plán, který se navíc týká zanedbatelného počtu jednorázových zpátečních cest, ovlivnit analýzu selhání trhu provedenou francouzskými orgány.
- (822) Francouzským orgánům navíc nelze vytýkat, že neprovedly hloubkovou analýzu odpovědí obdržených v rámci konzultace s provozovateli, pokud v té době neměly žádné důkazy o tom, že jsou dotyčná tvrzení zjevně nesprávná. Odkaz společnosti Corsica Ferries na bod 369 stanoviska orgánu pro hospodářskou soutěž (464. bod odůvodnění) je v tomto ohledu irelevantní, neboť za daným účelem neposkytuje žádný důkaz. Za prvé, stanovisko se zabývalo charakterizací potřeby veřejné služby provedenou v souvislosti se zakázkami na veřejné služby na období 2019–2020, nikoliv předmětnými opatřeními. Za druhé, stanovisko navrhlo použití alternativní metody k veřejné konzultaci. Jak je však uvedeno v 814. bodě odůvodnění, v tomto případě byla konzultace s provozovateli vhodným nástrojem pro analýzu selhání trhu, aniž by francouzské orgány musely podle rámce pro SOHZ použít k tomuto účelu jiné nástroje.

- (823) Kromě toho pouhá skutečnost, že společnosti Corsica Linea a La Méridionale poskytly na konzultaci s provozovateli stejné odpovědi, neprokazuje existenci střetu zájmů, kterým by byly dotčeny, ani koordinaci mezi nimi. Stejně tak pouhá skutečnost, že společnosti Corsica Linea a La Méridionale jsou odcházejícími koncesionáři, není důvodem k pochybnostem o důvěryhodnosti odpovědí uvedených provozovatelů v rámci konzultace s provozovateli, nebo dokonce důvodem k tomu, aby jim byla znemožněna účast na uvedené konzultaci (466. bod odůvodnění). V daném ohledu, pokud jde o tvrzení, že složení akcionářů společnosti Corsica Linea jí brání v účasti na konzultaci z důvodu střetu zájmů (462. a 463. bod odůvodnění), Komise konstatuje, že z připomínek společnosti Corsica Ferries nevyplyvá, že by akcionáři společnosti Corsica Linea byli „hlavními zákazníky služeb námořní nákladní dopravy na Korsiku“. Komise dále poznamenává, že článek 14 směrnice 2006/123/ES nezakazuje konkurenčním subjektům účastnit se veřejné konzultace, jako tomu bylo v tomto případě. V každém případě společnost Corsica Ferries neprokazuje, jak by zákaz účasti společnosti Corsica Linea na konzultaci s provozovateli umožnil francouzským orgánům dospět k jinému závěru ohledně zkoumání selhání trhu.
- (824) Konečně, na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries v 467. bodě odůvodnění, společnosti Corsica Linea a La Méridionale neucinily pouze obecná a abstraktní prohlášení bez jakéhokoli kontextu nebo konzultace. Komise připomíná, že v rámci konzultace s provozovateli byly vyzvány k podrobnému popisu své tržní nabídky v případě neexistence zakázky na veřejné služby. Vzhledem k tomu, že společnosti Corsica Linea a La Méridionale uvedly, že by neposkytovaly žádné komerční služby, nemohly uvést podrobnosti o službách, které by nabízely v případě neexistence zakázek na veřejné služby.
- (825) Z výše uvedeného vyplývá, že se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když identifikovaly tržní nabídku, která by v námořní osobní dopravě v souvislosti s námořním spojením s Korsikou byla navržena v případě neexistence zakázky na veřejné služby.

7.3.2.1.1.2.2 Analýza selhání trhu

- (826) Komise konstatuje, že francouzské orgány dospěly k závěru, že mezi přístavem Propriano a přístavy Marseille a Toulon (tyto dva přístavy jsou zaměnitelné) došlo k úplnému selhání trhu, protože by společnost Corsica Ferries nenabízela žádné komerční služby mezi Marseille/Toulonem a Proprianem (169. a 174. bod odůvodnění).
- (827) Společnost Corsica Ferries ve svých připomínkách nezpochybuje výklad své obchodní nabídky ze strany francouzských orgánů. Domnívá se pouze, že přístavy Ajaccio a Propriano jsou zaměnitelné, takže služby, které by nabízela mezi přístavem Ajaccio a pevninou, by byly dostatečné k pokrytí poptávky do/z Propriana. Komise však toto tvrzení odmítá z důvodů uvedených v 783. až 799. bodě odůvodnění.
- (828) Z toho vyplývá, že se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když konstatovaly, že mezi přístavem Propriano a přístavem Marseille došlo k selhání trhu.

7.3.2.1.1.3 Závěr k existenci potřeby námořní osobní dopravy mezi Marseille a Proprianem

- (829) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když identifikovaly existenci potřeby veřejné služby mezi Proprianem a Marseille, neboť poptávka po dopravě, kterou francouzské orgány zjistily a kvantifikovaly, nemohla být pokryta identifikovanou tržní nabídkou.

7.3.2.1.2 Potřeba námořní přepravy cestujících ze zdravotních důvodů

- (830) V tomto pododdíle Komise přezkoumá, zda potřeba námořní přepravy cestujících ze zdravotních důvodů na každé z tras mezi korsickými přístavy a přístavem Marseille odpovídá i) poptávce uvedených uživatelů, řádně prokázané francouzskými orgány, ii) která by nemohla být uspokojena tržní nabídkou v případě neexistence zakázky na veřejné služby zavedené za daným účelem francouzskými orgány.

7.3.2.1.2.1 Existence poptávky ze strany uživatelů

7.3.2.1.2.1.1 Kvalitativní poptávka

1) K vhodným nástrojům používaným ke stanovení kvalitativní poptávky

- (831) Komise konstatuje, že se francouzské orgány snažily identifikovat poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů několika způsoby.
- (832) Francouzské orgány nejprve uspořádaly několik veřejných konzultací s cílem získat informace o poptávce těchto cestujících.
- (833) V rámci první konzultace, konzultace s uživateli (93. bod odůvodnění), byli všichni cestující ze zdravotních důvodů vyzváni, aby odpověděli na dotazník týkající se využívání služeb námořní dopravy v souvislosti se spojením s Korsikou. Dotazník měl stejné charakteristiky jako dotazník zasláný všem cestujícím (744. až 746. bod odůvodnění) a obsahoval také přesnější otázky týkající se potřeb a preferencí cestujících ze zdravotních důvodů (108. bod odůvodnění). Konzultace s uživateli tak umožnila náležitě zohlednit zájmy cestujících ze zdravotních důvodů a Komise v tomto ohledu odkazuje na svou analýzu uvedenou v 746. až 751. bodě odůvodnění. Konzultace se však ukázala jako neúspěšná, neboť francouzské orgány obdržely na dotazník malý počet odpovědí (111. bod odůvodnění).
- (834) V rámci druhé konzultace, konzultace s přístavy, byly přístavní orgány rovněž vyzvány, aby předložily své připomínky k námořnímu spojení s cílem informovat francouzské orgány zejména o úrovni hospodářské soutěže v oblasti služeb námořní dopravy v souvislosti s námořním spojením a o kapacitě uvedených přístavů (116. až 119. bod odůvodnění a 752. bod odůvodnění).
- (835) A konečně francouzské orgány rovněž pověřily nezávislého ekonomického poradce, společnost Gecodia, aby souběžně s veřejnými konzultacemi a jako jejich doplněk vypracoval doplňkovou studii o poptávce uživatelů (90. a 754. bod odůvodnění). Zpráva společnosti Gecodia obsahuje závěry této studie, a zejména poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů. Vzhledem k tomu, že konzultace s uživateli nepřinesla žádné výsledky, pokud jde o poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů, francouzské orgány se při charakterizaci poptávky uvedených uživatelů opíraly výhradně o zprávu společnosti Gecodia. Zpráva společnosti Gecodia posuzovala kvalitativní (a kvantitativní) poptávku na základě rozsáhlých údajů shromážděných zejména od agentur v oblasti zdravotnictví a sociálního zabezpečení.
- (836) Tyto prvky ukazují, že se Francie opírala o několik nástrojů, které Komise považuje za vhodné ve smyslu bodu 14 rámce pro SOHZ, aby přihlédla k zájmům uživatelů dotčených služeb.

2) Závěry Francie ke kvalitativní poptávce

- (837) Komise nyní přezkoumá závěry Francie týkající se i) neexistence zaměnitelnosti námořní dopravy s leteckou dopravou z hlediska cestujících ze zdravotních důvodů; ii) zeměpisné zaměnitelnosti přístavu Marseille s přístavy Toulon a Nice a iii) zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů.
- a) K neexistenci zaměnitelnosti námořní dopravy s leteckou dopravou
- (838) Komise konstatuje, že se francouzské orgány domnívaly, že poptávku uživatelů po námořní dopravě mezi pevninou a Korsikou nelze za stejných podmínek uspokojit leteckou dopravou, a to bez ohledu na dotčenou námořní trasu. Francouzské orgány vyloučily zaměnitelnost letecké a námořní dopravy na základě několika faktorů shrnutých ve 127. až 131. bodě odůvodnění.
- (839) Komise připomíná, že taková zaměnitelnost je vyloučena v případě cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestují po moři, když je druh dopravy uložen lékařským předpisem podle zdravotního stavu pacienta a úrovni jeho soběstačnosti (141. a 142. bod odůvodnění).
- (840) Komise se proto domnívá, že tato analýza není stížena zjevně nesprávným posouzením. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodalily.

b) K nedostatečné zeměpisné zaměnitelnosti přístavů na pevnině

- (841) Komise především konstatuje, že pokud jde o cestující ze zdravotních důvodů, potřeba námořní dopravy se týká i) cestujících z řad korsických rezidentů, ii) kteří musí cestovat na pevninu, aby se jim dostalo léčby, která není na ostrově dostupná (143. až 144. bod odůvodnění), iii) námořní dopravou, pokud je lékařsky předepsána (141. až 142. bod odůvodnění). Komise proto konstatuje, že ze strany cestujících ze zdravotních důvodů existuje naléhavá potřeba cestovat do pevninské Francie, aby se jim dostalo odpovídající péče.
- (842) Komise dále uvádí, že pro získání úhrady nákladů na dopravu, které mohou vzniknout v souvislosti s cestou, musí cestující ze zdravotních důvodů splnit řadu podmínek stanovených CSS (137. až 139. bod odůvodnění). Platný právní režim (článek R.310-10-5 CSS) zejména stanoví, že se úhrada nákladů na dopravu vypočítává na základě vzdálenosti mezi místem péče o pacienta a nejbližším předepsaným léčebným zařízením. Jinými slovy, cestující ze zdravotních důvodů musí zvolit nejkratší cestu mezi místem péče na Korsice a předepsaným léčebným zařízením na pevnině. Jak uvádějí francouzské orgány, za těchto okolností lze mít za to, že jsou cestující ze zdravotních důvodů velmi citliví na vzdálenost mezi těmito dvěma místy, a že proto mají tendenci upřednostňovat pro svou cestu po moři přístav na pevnině, který je nejbližší k léčebnému zařízení, do něhož mají cestovat. V důsledku toho se nezdá, že by cestující ze zdravotních důvodů byli ochotni porovnávat dostupné plavby do různých přístavů na pevnině, a proto se žádný z přístavů na pevnině nezdá být z pohledu uvedených uživatelů zaměnitelný.
- (843) A konečně Komise konstatuje, že na základě údajů získaných od orgánů sociálního zabezpečení (CPAM) se ve velké většině případů jedná o námořní dopravu do Marseille, kde se nachází většina léčebných zařízení předepsaných lékaři pro cestující ze zdravotních důvodů (147. a 148. bod odůvodnění). Údaje předložené francouzskými orgány tedy potvrzují, že se poptávka ze strany cestujících ze zdravotních důvodů soustředí na trasy do/z přístavu Marseille.
- (844) Na základě uvedených faktorů se Komise domnívá, že se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když se domnívaly, že cestující ze zdravotních důvodů vzhledem ke svým specifickým potřebám nepovažují přístavy na pevnině za vzájemně zaměnitelné, včetně Marseille a Toulonu.
- (845) Přípomínky podané společností Corsica Ferries nemají na tento závěr vliv.
- (846) Za prvé, společnost Corsica Ferries se domnívá, že se potřeba veřejné služby, kterou francouzské orgány identifikovaly, neomezuje pouze na cestující ze zdravotních důvodů, jejichž náklady na dopravu jsou způsobilé k úhradě ze sociálního zabezpečení, nýbrž zahrnuje všechny cestující ze zdravotních důvodů, včetně těch, jejichž cesty nejsou k úhradě ze strany sociálního zabezpečení způsobilé a na něž se nevztahují žádná regulační omezení, pokud jde o cestu, kterou musí uskutečnit (407. až 409. bod odůvodnění). Společnost Corsica Ferries upozorňuje, že existuje mnoho případů, kdy cestující ze zdravotních důvodů podnikají cesty ze zdravotních důvodů, které nejsou způsobilé k úhradě ze strany sociálního zabezpečení.
- (847) Komise však konstatuje, že společnost Corsica Ferries nedokumentuje, nekvantifikuje a ani nespecifikuje „četné případy“, kdy se uskutečnily cesty ze zdravotních důvodů nezpůsobilé k úhradě ze strany sociálního zabezpečení. Nevysvětluje ani to, jak mohly francouzské orgány identifikovat cesty, které jsou způsobilé nebo nezpůsobilé pro krytí ze strany sociálního zabezpečení, aby objasnily poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů. Takové tvrzení je proto čistě spekulativní. Za těchto okolností nelze francouzským orgánům vytýkat, že se dopustily zjevně nesprávného posouzení, když předpokládaly, že cestující ze zdravotních důvodů uskutečňují cesty v souladu s pravidly CSS upravujícími krytí nákladů na dopravu.
- (848) Za druhé, aniž by předložila jakýkoli důkaz, se společnost Corsica Ferries domnívá, že článek R. 322-10-5 CSS, o němž se francouzské orgány opírají, aby vyloučily jakoukoli zeměpisnou zaměnitelnost přístavů na pevnině z hlediska uživatelů, není použitelný na pravidelné plavby lodí, takže cestující ze zdravotních důvodů nejsou povinni cestovat do nejbližšího předepsaného léčebného zařízení (410. až 416. bod odůvodnění). Jednoduše si musí zvolit nejlevnější cestu bez ohledu na vzdálenost. Mohou tedy cestovat do přístavu Marseille nebo Toulon.

- (849) Článek R. 322-10-5 CSS stanoví, že „úhrada nákladů na dopravu uvedených v čl. R. 322-10 odst. 1 [písm.] b) až f) se vypočítá na základě vzdálenosti mezi místem péče o pacienta a nejbližším předepsaným léčebným zařízením“. Jak je uvedeno v 137. bodě odůvodnění, čl. R. 322-10 odst. 1 písm. f) CSS stanoví, že „náklady na přepravu pojištěnce nebo oprávněné osoby, která je nucena cestovat, jsou hrazeny [...] 1. za účelem podstoupení léčby nebo vyšetření odpovídajícího jejich zdravotnímu stavu v těchto případech: [...] d) přeprava na místo vzdálené více než 150 km za podmínek stanovených v člancích R. 322-10-4 a R. 322-10-5“. Článek R. 322-10-1 CSS stanoví: „přepravu hrazenou ze zdravotního pojištění lze uskutečnit následujícími způsoby: 1) sanitní vůz; 2) profesionální přeprava vsedě, lehké zdravotnické vozidlo nebo taxi; 3) pozemní veřejná doprava, pravidelná letecká nebo námořní doprava, individuální dopravní prostředky“.
- (850) Z prostudování uvedených článků vyplývá, že oproti tvrzením společnosti Corsica Ferries mohou být náklady na dopravu cestujících ze zdravotních důvodů z Korsiky na pevninu (tj. do místa vzdáleného více než 150 kilometrů) uskutečněny jedním z dopravních prostředků uvedených v článku R-322-10-1 CSS (včetně pravidelné lodní dopravy) uhrazeny pouze v souladu s článkem R-322-10-5 CSS (tj. na základě vzdálenosti mezi místem péče o pacienta a nejbližším předepsaným léčebným zařízením). Společnost Corsica Ferries proto nemůže oprávněně tvrdit, že se článek R. 322-10-5 CSS nevztahuje na přepravu pravidelnou lodní dopravou. Z toho vyplývá, že jsou cestující ze zdravotních důvodů v zásadě povinni dostavit se do nejbližšího předepsaného léčebného zařízení, a to i při cestování pravidelnou lodní dopravou. Francouzské orgány se tedy nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když shledaly, že jsou cestující ze zdravotních důvodů velmi citliví na vzdálenosti a že cestují do přístavů na pevnině, které jsou nejbližší jejich cílovému místu.
- (851) Skutečnost, že společnost Corsica Ferries byla jedinou společností, která přepravovala cestující během omezení volného pohybu osob v důsledku pandemie COVID-19 (417. bod odůvodnění), je irelevantní. Jak společnost Corsica Ferries připouští, jednalo se o výjimečné období, kdy mohly cestovat pouze osoby, které k tomu měly zvláštní oprávnění podle francouzských zákonů (zdravotnický personál, vojenský personál, hasiči, technici), což se nutně netýkalo všech cestujících ze zdravotních důvodů. Společnost Corsica Ferries v daném ohledu neprokazuje, že přepravovala cestující ze zdravotních důvodů. V každém případě je třeba konstatovat, že z hlediska uživatelů uvedená skutečnost necharakterizuje zeměpisnou zaměnitelnost přístavů na pevnině, neboť cestující ze zdravotních důvodů neměli možnost volby přístavu při plutí na pevnině, pokud neexistovalo spojení do Marseille. Nelze tedy dospět k závěru, že mezi přístavy Toulon a Marseille nutně existuje z hlediska uživatelů zaměnitelnost, pokud uživatelé nemají k dispozici spojení do přístavu Marseille a jsou nuceni cestovat do přístavu Toulon. Naopak, vzhledem k tomu, že i) režim úhrady nákladů na dopravu vyžaduje, aby cestující ze zdravotních důvodů cestovali do nejbližšího přístavu (Marseille), a ii) velká většina předepsaných léčebných středisek se nachází v Marseille, což společnost Corsica Ferries nezpochybňuje, nedopustila se Francie zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že existuje specifická poptávka cestujících po dopravě do přístavu na pevnině, který je nejbližší jim předepsanému léčebnému středisku.
- (852) Za třetí, společnost Corsica Ferries se domnívá, že cesta do zdravotnického střediska v Marseille přes Toulon nepředstavuje pro cestující ze zdravotních důvodů omezení, protože obě města jsou vzdálena pouhých 45 minut jízdy osobním automobilem (418. bod odůvodnění). Komise v této souvislosti odkazuje na 850. bod odůvodnění. V každém případě společnost Corsica Ferries nesprávně předpokládá, že i) všichni cestující ze zdravotních důvodů cestují s vozidlem, ačkoli tomu tak nutně není, a ii) mohou snadno cestovat z přístavu Toulon do léčebných středisek v Marseille po dvanáctihodinové cestě lodí, aniž by zohlednila zdravotní stav a úroveň soběstačnosti pacienta, jak správně připomínají francouzské orgány (644. bod odůvodnění). Předpoklady společnosti Corsica Ferries se proto jeví jako spekulativní v případě cestujících ze zdravotních důvodů, jejichž individuální situace může být choulostivá v závislosti na jejich zdravotním stavu nebo úrovni soběstačnosti.
- c) K nedostatečné zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů
- (853) Komise konstatuje, že pokud jde o volbu korsického přístavu odplutí/příplutí ze strany cestujících, francouzské orgány neprovedly konkrétní analýzu zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů z hlediska uživatelů.
- (854) Na základě informací, které francouzské orgány předložily v průběhu formálního vyšetřovacího řízení a které měly k dispozici v době udělení opatření (oddíl 4.1.3), však Komise konstatuje, že v tomto případě dané opomenutí nemělo vliv na posouzení existence potřeby veřejné služby ze strany francouzských orgánů.

- (855) Z důvodů uvedených v 783. až 790. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že přístav Propriano není s přístavy Ajaccio a Porto-Vecchio zaměnitelný.
- (856) Komise rovněž konstatuje, že jsou vzdálenosti a doby cesty mezi ostatními korsickými přístavy výrazně vyšší (36. až 37. bod odůvodnění), zejména s ohledem na charakteristiky uvedené v 16. až 18. bodě odůvodnění. Tak je tomu mezi dvěma přístavy na severu Korsiky (L'Île-Rousse a Bastia) a třemi přístavy na jihu Korsiky (Porto-Vecchio, Propriano a Ajaccio), jakož i mezi Ajacciem a Porto-Vecchio. Vzdálenosti mezi těmito místy zdaleka přesahují 100 km a jednu hodinu jízdy, a to bez ohledu na použitý dopravní prostředek. Vzdálenost mezi Bastií a L'Île-Rousse je sice jen 70 km, ale cesta trvá nejméně hodinu a půl osobním automobilem a 1 hodinu a 45 minut veřejnou dopravou. Komise rovněž upozorňuje na obzvláště vysokou míru přetížení přístavu Bastia, na niž poukázala obchodní a průmyslová komora Korsiky (39. a 125. bod odůvodnění), což může k nedostatečné zaměnitelnosti mezi uvedenými dvěma přístavy rovněž přispívat.
- (857) Jakákoli zaměnitelnost mezi uvedenými přístavy by proto měla být v zásadě vyloučena. Je tomu tak tím spíše, že jsou cestující ze zdravotních důvodů obzvláště citliví na vzdálenosti, které mají urazit, a to nejen kvůli režimu úhrady nákladů na přepravu v souvislosti s cestami ze zdravotních důvodů, ale také kvůli jejich potenciálně choulostivému a křehkému stavu, který souvisí s jejich zdravotním stavem nebo soběstačností, což je může vést k tomu, že upřednostňují korsické přístavy, které jsou nejbližší jejich domovu, aby omezili čas a náklady spojené s cestou.
- (858) Takové úvahy nenaznačují zjevně nesprávné posouzení. Zúčastněné strany navíc žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (859) Francouzské orgány se tedy nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když se domnívaly, že žádný z korsických přístavů není z hlediska cestujících ze zdravotních důvodů zaměnitelný.

d) Závěry ke kvalitativní poptávce ze strany cestujících ze zdravotních důvodů

- (860) Ze všech důkazů předložených francouzskými orgány vyplývá, že byly schopny stanovit kvalitativní poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů cestujících po moři mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů, aniž by se dopustily zjevně nesprávného posouzení.

7.3.2.1.2.1.2 Kvantitativní poptávka ze strany cestujících ze zdravotních důvodů

- (861) Francouzské orgány odhadly kvantitativní poptávku na základě historických údajů i předpokládaných údajů pro období 2023–2030.
- (862) Francouzské orgány při kvantifikaci historické poptávky ze strany cestujících ze zdravotních důvodů postupovaly ve třech krocích.
- (863) Nejprve opětovně určily celkový roční počet pacientů žijících na Korsice, kteří v letech 2016–2019 cestovali na pevninu s cílem podstoupit tam léčbu, která na Korsice není dostupná. Vzhledem k chybějícím přímým údajům o těchto tocích provedla zpráva společnosti Gecodia přibližné opětovné určení na základě veřejných údajů poskytnutých vládními útvary odpovědnými za zdravotnictví (154. bod odůvodnění). Komise v tomto ohledu konstatuje, že toto opětovné určení bylo založeno na konkrétních údajích a že francouzské orgány vycházely z obezřetných a přiměřených předpokladů.
- (864) Průměrná roční poptávka zahrnuje také osoby doprovázející cestující ze zdravotních důvodů. Komise konstatuje, že je tento odhad konzistentní s údaji, které francouzské orgány shromáždily od orgánů sociálního zabezpečení (155. bod odůvodnění). Společnost Corsica Ferries tedy nemůže tvrdit, že odhad počtu doprovázejících osob provedený francouzskými orgány není založen na objektivních údajích (429. bod odůvodnění). Kromě toho předpoklad Francie, že jsou osoby mladší 19 let a starší 75 let systematicky doprovázeny, není zjevně v rozporu se zákonným systémem úhrady nákladů na dopravu doprovázejících osob, což je opak toho, co tvrdí společnost Corsica Ferries (430. bod odůvodnění) ⁽²⁶²⁾.

⁽²⁶²⁾ Jak je uvedeno v článku R.322-10-7 CSS citovaném společností Corsica Ferries, „náklady na veřejnou dopravu vynaložené osobou doprovázející pojištěnce nebo oprávněnou osobu jsou hrazeny, pokud zdravotní stav pojištěnce nebo oprávněné osoby vyžaduje pomoc třetí osoby nebo pokud je mladší šestnácti let“. Za těchto okolností není zjevně nesprávné se domnívat, že jsou osoby starší 75 let nebo mladší 19 let systematicky doprovázeny, neboť u uvedených dvou věkových skupin je obzvláště pravděpodobné, že jim při cestování bude pomáhat třetí osoba.

- (865) Za druhé se francouzské orgány snažily odhadnout počet cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestovali na pevninu lodí. Za tím účelem se opíraly o dva přístupy. Prvním přístupem bylo empiricky stanovit počet cestujících ze zdravotních důvodů využívajících námořní dopravu na základě 15 237 žádostí o předchozí schválení cesty ze zdravotních důvodů, které cestující ze zdravotních důvodů podali orgánům sociálního zabezpečení v letech 2020 až 2021. Z uvedených 15 237 žádostí se 4 % týkala námořní dopravy (157. bod odůvodnění). Druhý přístup spočíval v tom, že se od celkového odhadovaného počtu cestujících ze zdravotních důvodů mezi Korsikou a pevninskou Francií (65 000) odečetli ti, kteří cestovali letadlem (a o nichž měly CPAM k dispozici údaje), s cílem získat počet cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestovali lodí. Uvedenou metodou se odhaduje, že počet cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestovali lodí, činil 30 % (158. bod odůvodnění). Francouzské orgány se nakonec rozhodly oba přístupy sladit a dospěly k názoru, že z celkového odhadovaného počtu cestujících ze zdravotních důvodů (65 000) cestovalo lodí 10 % (bod 159 odůvodnění).
- (866) Oproti tvrzení společnosti Corsica Ferries (431. bod odůvodnění) není konečný odhad francouzských orgánů stížen zjevně nesprávným posouzením. Odhad je založen na dvou přístupech, z nichž každý je relevantní a vychází z konkrétních a spolehlivých údajů. Vzhledem k tomu, že se odhadovaný počet cestujících ze zdravotních důvodů výrazně lišil, mohly francouzské orgány oprávněně zaujmout opatrný a konzervativní přístup a stanovit konečný odhad počtu cestujících ze zdravotních důvodů, kteří cestovali lodí, na 10 % celkového počtu cestujících zdravotních důvodů odhadovaného ročně, tj. na úrovni výrazně nižší, než je průměr procentních podílů stanovených pomocí těchto dvou metod (průměr 30 % a 4 % činí 17 %). Společnost Corsica Ferries v žádném bodě svých připomínek nevysvětluje, proč byl druhý přístup francouzských orgánů (vedoucí k odhadu 30 %) nesprávný nebo nevhodný. Tvrzením, že francouzské orgány měly použít odhad 4 % v souladu s prvním přístupem, společnost Corsica Ferries opomíjí druhý přístup francouzských orgánů, který je stejně rozumný jako první, a nesprávně vykládá metodiku použitou francouzskými orgány.
- (867) Nakonec francouzské orgány rozdělily poptávku podle korsických přístavů na základě územního rozložení činností MCO, což bylo jediným veřejným údajem, který měly francouzské orgány k dispozici pro odhad výchozího místa cestujících ze zdravotních důvodů (viz 160. bod odůvodnění). Komise dále konstatuje, že tyto údaje odrážejí historické rozložení cestujících mezi jednotlivými korsickými přístavy (Table 11). Francouzské orgány rovněž rozdělily poptávku podle přístavů na pevnině na základě údajů získaných od CPAM, které poskytly přesnější údaje podle departementů (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes), a tedy podle přístavů na pevnině. Uvedené odhady jsou přiměřené a nejsou stíženy zjevně nesprávným posouzením.
- (868) Pokud jde o budoucí poptávku, francouzské orgány se domnívaly, že v období 2023–2030 zůstane poptávka ve srovnání s rokem 2019 stabilní. Uvedené posouzení, které zohledňuje jak stárnutí korsického obyvatelstva (a tedy nárůst počtu cest ze zdravotních důvodů), tak rozšíření dostupné zdravotní péče na Korsice (a tedy snížení počtu cest ze zdravotních důvodů), není stíženo zjevně nesprávným posouzením, neboť neutralizuje tyto dva protichůdné předpoklady. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (869) Na základě všech výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že francouzské orgány kvantifikovaly poptávku ze strany cestujících ze zdravotních důvodů, aniž by se dopustily zjevně nesprávného posouzení.

7.3.2.1.2.2 Existence selhání trhu

7.3.2.1.2.2.1 Identifikace tržní nabídky v případě neexistence zakázky na veřejné služby

- (870) Komise v tomto ohledu odkazuje na argumenty uvedené v 815. až 825. bodě odůvodnění, které platí i pro identifikaci dostupné tržní nabídky ve vztahu k poptávce ze strany cestujících ze zdravotních důvodů.

7.3.2.1.2.2.2 Analýza selhání trhu

- (871) Komise především konstatuje, že francouzské orgány dospěly k závěru, že mezi přístavem Propriano a přístavem Marseille došlo k úplnému selhání trhu, protože by společnost Corsica Ferries mezi Marseille a Proprianem nenabízela žádné komerční služby.

(872) Komise rovněž poznamenává, že francouzské orgány považovaly službu navrhovanou společností Corsica Ferries mezi Marseille a ostatními čtyřmi korsickými přístavy za sporadickou, neboť by společnost Corsica Ferries nabízela pouze tři zpáteční cesty z/do L'Île-Rousse a Porto-Vecchio měsíčně (oproti požadovaným třem zpátečním cestám týdně) a dvě zpáteční cesty do/z Ajaccia a Bastie týdně, zatímco k uspokojení poptávky uživatelů je zapotřebí alespoň pět zpátečních cest týdně.

(873) Komise konstatuje, že se francouzské orgány při analýze selhání trhu nedopustily zjevného pochybení, neboť bylo zjištěno, že tržní nabídka nestačila k uspokojení veškeré poptávky ze strany cestujících ze zdravotních důvodů mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů.

7.3.2.1.2.3 Závěr k existenci potřeby veřejné služby přepravy cestujících ze zdravotních důvodů mezi Marseille a každým z korsických přístavů

(874) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že Francie správně identifikovala existenci potřeby veřejné služby mezi Marseille a každým z korsických přístavů, neboť poptávka po dopravě, kterou Francie zjistila a kvantifikovala, nemohla být pokryta identifikovanou tržní nabídkou.

7.3.2.1.3 Potřeba námořní přepravy taženého a netaženého nákladu

(875) V tomto pododdíle Komise přezkoumá, zda potřeba námořní přepravy taženého a netaženého nákladu mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů odpovídá i) poptávce uvedených uživatelů, kterou Francie řádně prokázala ii) a která nemohla být uspokojena soukromou nabídkou v případě neexistence zakázky na veřejné služby zavedené za daným účelem Francií.

7.3.2.1.3.1 Existence poptávky ze strany uživatelů

7.3.2.1.3.1.1 Kvalitativní poptávka

1) K vhodným nástrojům používaným ke stanovení kvalitativní poptávky ze strany uživatelů

(876) Komise konstatuje, že se francouzské orgány snažily identifikovat poptávku uživatelů přepravy taženého a netaženého nákladu několika způsoby.

(877) Francouzské orgány nejprve uspořádaly několik veřejných konzultací s cílem shromáždit informace o poptávce uvedených uživatelů.

(878) V rámci první konzultace, konzultace s uživateli (93. bod odůvodnění), byli všichni uživatelé nákladní dopravy vyzváni, aby odpověděli na dotazník týkající se využívání služeb námořní dopravy mezi pevninskou Francií a Korsikou. Pokud jde o obecnou charakteristiku této konzultace, Komise odkazuje na svou analýzu uvedenou v 744. bodě odůvodnění.

(879) Dotazník zasláný uživatelům nákladní dopravy obsahoval dvacítku otázek, jejichž cílem bylo posoudit spokojenost a potřeby uvedených uživatelů v souvislosti se spojením mezi Korsikou a pevninou pro každou námořní trasu mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy. Podrobný charakter otázek prezentovaný v oddíle 3.4.3.1.1.1.1 ukazuje, že francouzským orgánům umožnily shromáždit informace o profilu uživatelů a jejich cestovních zvyklostech a preferencích, pokud jde o časy odplutí a příplutí, cestovní potřeby, problémy, s nimiž se setkávají z důvodu nedostatku dostupných prostor v přístavech nebo na plavidlech, četnost námořních služeb a účtované sazby (185. bod odůvodnění). Kromě toho dotazník obsahoval několik otázek týkajících se zaměnitelnosti přístavů na pevnině (186. bod odůvodnění).

(880) Ze stejných důvodů, jako jsou uvedeny v 746. bodě odůvodnění, se Komise domnívá, že dotazník byl dostatečně otevřený, aby umožnil vyjádřit různé názory. Navrhované odpovědi jsou jasné, věrohodné a rozmanité. Přípomínky společnosti Corsica Ferries k tomuto bodu (401. bod odůvodnění) jsou proto neopodstatněné. Podobně nejsou přesvědčivé ani připomínky týkající se metodického zkrácení ovlivňujícího konzultaci s uživateli, a to z důvodů vysvětlených v 747. až 749. bodě odůvodnění.

- (881) Komise však konstatuje, že navzdory příslušné konzultaci, kterou uspořádaly francouzské orgány, odpovědělo na dotazník pouze pět dopravců, takže jej nelze použít (188. bod odůvodnění).
- (882) Francouzské orgány proto přímo (telefonicky) konzultovaly vzorek dvacítky provozovatelů, jejichž souhrnný podíl na trhu nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií byl do značné míry reprezentativní (189. bod odůvodnění). V rámci této konzultace se francouzské orgány dotazovaly uživatelů na to, jak využívají služby námořní dopravy na všech trasách z přístavů Marseille, Toulon a Nice, a nikoli pouze z Marseille, jak bylo v rámci konzultace s uživateli původně plánováno (189. bod odůvodnění). Tato přímá konzultace tak umožnila francouzským orgánům napravit nedostatek odpovědí na dotazník předložený během konzultace s uživateli.
- (883) Oproti tomu, co tvrdí společnost Corsica Ferries (402. bod odůvodnění), není důvod kritizovat metodiku, kterou francouzské orgány použily, z důvodu nedostatečné transparentnosti, pokud jde o položené otázky a totožnost dotazovaných provozovatelů. Za prvé, údajná netransparentnost nebyla prokázána, protože dotazník použitý při telefonické konzultaci byl stejný jako dotazník pro konzultaci s uživateli, která byla veřejná a přístupná všem. Společnost Corsica Ferries se proto mohla seznámit s obsahem otázek. Za druhé, pokud jde o identifikaci dotazovaných provozovatelů, je třeba konstatovat, že se tato informace nezdá být relevantní, neboť dotazování provozovatelů reprezentují podstatnou část nákladní dopravy mezi Korsikou a pevninou. Skutečnost, která nebyla prokázána, tedy že někteří z provozovatelů mohli být akcionáři pověřené společnosti, v žádném případě nestačí k tomu, aby byli uvedeni provozovatelé vyloučení z veřejné konzultace, neboť zůstávají uživateli služeb námořní dopravy stejně jako všichni ostatní uživatelé, a mohou tedy svobodně vyjádřit své potřeby a preference v rámci veřejné konzultace.
- (884) V rámci druhé konzultace, konzultace s přístavy, byly přístavní orgány rovněž vyzvány, aby předložily své připomínky k námořnímu spojení s cílem informovat francouzské orgány zejména o úrovni hospodářské soutěže v oblasti služeb námořní dopravy v souvislosti s námořním spojením a o kapacitě uvedených přístavů, přičemž otázky se týkaly přepravy taženého a netaženého nákladu (192. až 195. bod odůvodnění). Pokud jde o charakteristiku této konzultace, Komise odkazuje na své zkoumání uvedené v 752. bodě odůvodnění.
- (885) Z toho vyplývá, že francouzské orgány uskutečnily veřejné konzultace, které umožnily přihlídnout k zájmům uživatelů v souladu s bodem 14 rámce pro SOHZ.
- (886) Francouzské orgány rovněž pověřily nezávislého ekonomického poradce, společnost Gecodia, aby souběžně s veřejnými konzultacemi a jako jejich doplněk vypracoval doplňkovou studii k poptávce uživatelů (90. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že taková studie je vhodným nástrojem pro stanovení poptávky uživatelů, a to z důvodů uvedených v 754. bodě odůvodnění.
- (887) Tyto prvky ukazují, že se Francie opírala o několik nástrojů, které Komise považuje za vhodné ve smyslu bodu 14 rámce pro SOHZ, aby přihlédla k zájmům uživatelů dotčených služeb.

2) Závěry Francie ke kvalitativní poptávce ze strany uživatelů

- (888) Komise přezkoumá závěry Francie týkající se i) rozlišení mezi přepravou taženého a netaženého nákladu, ii) zeměpisné zaměnitelnosti přístavu Marseille s přístavy Toulon a Nice pro uživatele přepravy netaženého nákladu a iii) pro uživatele přepravy taženého nákladu a iv) zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů pro uživatele přepravy taženého a netaženého nákladu.

a) K rozlišení mezi taženým a netaženým nákladem

- (889) Komise konstatuje, že francouzské orgány rozlišují mezi taženým a netaženým nákladem zejména z důvodu odbavovacích a logistických omezení u netaženého nákladu, který na rozdíl od taženého nákladu vyžaduje specifické přístavní zařízení a zvláštní logistický řetězec (205. až 207. bod odůvodnění). Tyto úvahy jsou rozumné, a proto nejsou zjevně nesprávné. Ukazují také, že poptávka po taženém nákladu jde ruku v ruce s poptávkou po přepravě řidičů, kteří doprovázejí svůj nákladní automobil jako cestující na palubě lodi.

- (890) Komise rovněž poznamenává, že s tímto rozlišením souhlasí všechny přístavní orgány (197. bod odůvodnění).
- (891) Komise však poznamenává, že společnost Corsica Ferries ve své odpovědi na konzultaci s provozovatelem toto rozlišení zpochybnila a považovala ho za uměle vytvořené (236. bod odůvodnění). Společnost Corsica Ferries se zejména domnívala, že toto rozlišení nezávisí na nabídce společností, ale na velikosti, organizaci a volbě jednotlivých dopravců. Je však třeba konstatovat, že francouzské orgány zjistily existenci takového rozlišení právě na základě informací poskytnutých společnostmi Corsica Ferries (889. bod odůvodnění).
- (892) Francouzské orgány tedy mohly takové rozlišení provést, aniž by se dopustily zjevně nesprávného posouzení.
- (893) Společnost Corsica Ferries ve svých připomínkách (393. a 447. až 450. bod odůvodnění) uvádí, že je třeba rozlišovat mezi doprovázeným a nedoprovázeným taženým nákladem. Neexistence takového rozlišení nenapravitelně zkresluje odhad počtu řidičů, kteří cestují na námořních spojeních s Korsikou. Na podporu svých tvrzení společnost Corsica Ferries odkazuje na studii BRG 1.
- (894) Komise však konstatuje, že studie BRG 1 neposkytuje žádné konkrétní údaje o existenci takového rozlišení. Zejména pak v žádném bodě neuvádí metodiku, kterou by měly francouzské orgány dodržovat, aby rozlišily mezi doprovázeným a nedoprovázeným taženým nákladem. Studie BRG 1 rovněž neuvádí žádné údaje o odhadovaných objemech doprovázeného a nedoprovázeného taženého nákladu. A konečně studie BRG 1 neodkazuje na žádnou jinou studii nebo šetření, které by existenci takového rozlišení zjistily. Ze stanoviska orgánu pro hospodářskou soutěž například vyplývá, že se rozlišuje pouze mezi taženým a netaženým nákladem⁽²⁶³⁾.
- (895) Závěry studie BRG 1 tedy nemohou být při neexistenci konkrétních důkazů takové, aby bylo možné označit posouzení ze strany francouzských orgánů za zjevně nesprávné. Komise se navíc domnívá, že společnost Corsica Ferries měla možnost poskytnout konkrétní důkazy jak během konzultace s uživateli (jako příspěvek volnou formou), tak během konzultace s provozovatelem, aby francouzským orgánům objasnila toto potenciální rozlišení mezi doprovázeným a nedoprovázeným taženým nákladem, což však neučinila (236. bod odůvodnění).
- b) K zeměpisné zaměnitelnosti přístavů na pevnině ve vztahu k námořní přepravě netaženého nákladu
- (896) Co se týče netaženého nákladu, francouzské orgány zjistily, že existuje výhradní poptávka po přístavu Marseille.
- (897) Komise konstatuje, že je tento závěr založen zejména na čtyřech prvcích: i) pouze přístav Marseille má dostatečné zařízení a odbavovací prostory pro přijímání netaženého nákladu, protože jediná alternativa, Toulon-Brégaillon, má příliš omezenou infrastrukturu na to, aby mohla být odbavena veškerá nebo i jen nezanedbatelná část uvedené přepravy; ii) konzultace s uživateli jasně ukazuje, že mezi přístavem Marseille a ostatními přístavy na pevnině neexistuje zaměnitelnost; iii) přístavní orgány na pevnině se domnívají, že přístav Marseille je jediným přístavem, který je schopen tuto dopravu ve velkém měřítku odbavovat, iv) a přesun přepravy netaženého nákladu z přístavu Marseille do ostatních přístavů na pevnině by vedl ke značným dodatečným nákladům a logistickým omezením ovlivňujícím tok netaženého nákladu (210. až 214. bod odůvodnění).
- (898) Komise se domnívá, že všechny tyto úvahy ukazují, že zeměpisná zaměnitelnost mezi přístavem Marseille a přístavy Toulon a Nice pro námořní přepravu netaženého nákladu neexistuje.

⁽²⁶³⁾ Stanovisko orgánu pro hospodářskou soutěž uvedené ve 20. bodě odůvodnění, bod 295.

- (899) Z informací poskytnutých přístavními orgány vyplývá, že přístav Marseille má velmi velké kapacity pro zajištění přepravy do všech korsických přístavů (199. bod odůvodnění). Naopak terminál Toulon-Brégaillon může sice tuto dopravu také přijímat, je však třeba konstatovat, že jeho kapacita je omezenější, protože má pouze jedno kotviště. Komise rovněž bere na vědomí prohlášení přístavního orgánu v Toulonu, že se spádová oblast uvedeného přístavu rozkládá pouze v bezprostředně navazujícím vnitrozemí (198. bod odůvodnění). Konzultace s uživateli rovněž prokázala naprostou neexistenci zaměnitelnosti mezi přístavy Marseille a Toulon (190. bod odůvodnění). V neposlední řadě Komise upozorňuje na zvláštní organizaci logistického řetězce pro netažený náklad, která zahrnuje pravidelné zpáteční cesty dopravců mezi přístavem a jejich logistickými základnami, z nichž většina se nachází severně a západně od Marseille, v průběhu jednoho dne (206. bod odůvodnění). Přechod do Toulonu by bezpochyby vedl ke značným dodatečným nákladům pro dopravce, které by se s velkou pravděpodobností přenesly na konečné spotřebitele na Korsice. Taková situace by prohloubila hospodářské obtíže, s nimiž se hospodářské subjekty a spotřebitelé na Korsice v důsledku ostrovního charakteru již potýkají (20. až 23. bod odůvodnění).
- (900) Komise konstatuje, že tento bod není předmětem diskuse žádné ze zúčastněných stran.
- (901) Komise proto dospěla k závěru, že se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když konstatovaly, že existuje výhradní poptávka po námořní přepravě netaženého nákladu mezi každým z korsických přístavů a přístavem Marseille.
- c) K zeměpisné zaměnitelnosti přístavů na pevnině ve vztahu k námořní přepravě taženého nákladu
- (902) Co se týče taženého nákladu, francouzské orgány zjistily, že mezi přístavy Toulon a Marseille existuje částečná zaměnitelnost. Domnívají se, že někteří uživatelé přepravy taženého nákladu neshledávají alternativu k přístavu Marseille. Francouzské orgány odůvodňují tento závěr následujícími skutečnostmi.
- (903) *Za první*, konzultace s přístavy ukázala existenci kapacitních omezení v přístavech Toulon a Nice (217. bod odůvodnění). Komise k tomuto bodu poznamenává, že ačkoli tyto tři přístavy na pevnině mohou přijímat tažený náklad, přístavní orgány v Toulonu a Nice vyjádřily výhrady k jejich kapacitě (199. bod odůvodnění). Obchodní a průmyslová komora Var proto připomíná, že Toulon-Port de Commerce je jediným terminálem v přístavu Toulon, který je schopen přijímat tažený náklad⁽²⁶⁴⁾ a že tento terminál je již nyní značně přetížen (v průměru téměř z 80 %) v průběhu celého roku (což souvisí s místními veřejnými politikami) a zejména v létě (provoz je omezen na přibližně deset přípojných vozidel denně). Přístav Nice zase uvádí, že ačkoli je schopen přijímat taženou nákladní dopravu bez omezení, hlavní prioritou zůstává osobní doprava.
- (904) Z výše uvedeného je zřejmé, že připomínky společnosti Corsica Ferries týkající se neexistence přetížení v přístavu Toulon (437. bod odůvodnění) jsou neopodstatněné ve světle prohlášení obchodní a průmyslové komory Var, která byla sdělena francouzským orgánům během konzultace s přístavy. Francouzským orgánům nelze vytkat, že se při analýze míry zaměnitelnosti mezi přístavy Toulon a Marseille opíraly o uvedené informace, zejména když informace poskytnuté obchodní a průmyslovou komorou Var byly jasné a jednoznačné.
- (905) S ohledem na dané skutečnosti není v tomto případě relevantní skutečnost, že v roce 2014 mohl přístav Toulon pojmout více než dvojnásobek současné přepravy taženého nákladu. Stejně tak je irrelevantní skutečnost, že společnost Corsica Ferries potvrdila uvedenou informaci obchodní a průmyslové komoře Var, neboť neprokazuje, že francouzské orgány nesprávně vyložily odpovědi poskytnuté obchodní a průmyslovou komorou Var během konzultace s přístavy.
- (906) *Za druhé*, francouzské orgány se opíraly o výsledky konzultace s uživateli, aby vysvětlily existenci částečné zaměnitelnosti (218. bod odůvodnění). Tyto výsledky tedy ukazují, že respondenti do značné míry vylučují jakékoli porovnání mezi přístavy Marseille a Toulon nebo Nice (190. a 191. bod odůvodnění).

⁽²⁶⁴⁾ Terminály Brégaillon nepřijímají cestující a terminál Seyne-sur-Mer je vyhrazen pro výletní lodě.

- (907) Společnost Corsica Ferries však zpochybňuje důvěryhodnost odpovědí získaných během telefonické konzultace s uživateli nákladní dopravy, jelikož respondenti, s nimiž byly vedeny rozhovory, byli akcionáři společnosti Corsica Linea, a tudíž se z tohoto titulu nacházeli ve střetu zájmů, pokud jde o konzultaci s uživateli (441. bod odůvodnění). Dále dodává, že sdělené odpovědi byly obecnými a nepodloženými tvrzeními vzorku respondentů s nejistou reprezentativností (440. bod odůvodnění).
- (908) Komise především konstatuje, že dotazovaní uživatelé odpověděli na otázky, které jim byly položeny v rámci konzultace s uživateli. Společnost Corsica Ferries relevantnost otázek položených v rámci konzultace s uživateli nezpochybňuje⁽²⁶⁵⁾. Nelze tedy mít za to, jak tvrdí společnost Corsica Ferries, že respondenti poskytli „obecná a nepodložená tvrzení“. Vzorek dotazovaných uživatelů navíc nebylo možné považovat za nereprezentativní vzhledem k objemu přepravy, kterou reprezentovali (189. bod odůvodnění).
- (909) Podle Komise navíc skutečnost, že je uživatel námořní nákladní dopravy akcionářem společnosti Corsica Linea, nemůže sama o sobě vyloučit daného uživatele z veřejné konzultace, jejímž cílem je zjistit potřeby a preference uživatelů dané dopravní služby. Na takovou veřejnou konzultaci mohou reagovat všichni uživatelé dané služby. V tomto případě Komise konstatuje, že na základě informací poskytnutých Francií někteří uživatelé akcionáři společnosti Corsica Linea byli⁽²⁶⁶⁾, zatímco jiní nebyli⁽²⁶⁷⁾.
- (910) Komise dále shledává, že kromě toho, že jsou dotazovaní uživatelé hlavními dopravci z hlediska objemu přepravy, využívali všechny trasy mezi Korsikou a pevninskou Francií, včetně tras mezi Toulonem/Nice a korsickými přístavy, na nichž společnost Corsica Linea nepůsobí. Veřejná konzultace se navíc netýkala využívání služeb nákladní dopravy poskytovaných výhradně společností Corsica Linea, ale všech námořních dopravců působících mezi Korsikou a pevninskou Francií. Komise v tomto ohledu poznamenává, že potřeby uživatelů nejsou nutně spojeny se zájmy provozovatelů námořní dopravy: většina dotázaných uživatelů si například přála zavedení dopravních služeb typu ro-ro, které by lépe vyhovovaly jejich specifickým potřebám, ačkoli žádný ze tří provozovatelů působících mezi Korsikou a pevninskou Francií takovou službu neplánoval (191. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že konzultace s uživateli je v každém případě jedním z ukazatelů, jimiž francouzské orgány odůvodňují částečnou zaměnitelnost přístavů Toulon a Marseille v námořní nákladní dopravě.
- (911) Za třetí, francouzské orgány připomínají, že by přesun přepravy taženého nákladu z přístavu Marseille do ostatních přístavů na pevnině znamenal značné dodatečné náklady pro uživatele přepravy taženého nákladu, jejichž logistické základny se nacházejí především západně od Marseille a v úvalu řeky Rhôny (219. bod odůvodnění).
- (912) Komise v tomto ohledu konstatuje, že francouzské orgány poskytly několik důkazů, které prokazují, že se logistické základny nacházejí především západně od Marseille a v úvalu řeky Rhôny (213. bod odůvodnění), pro něž je přístav Marseille v zásadě lépe dostupný než ostatní přístavy na pevnině. Analýzy předložené společností Corsica Linea (544. bod odůvodnění) a La Méditerranéenne (593. až 595. bod odůvodnění), jakož i stížnost společnosti Corsica Ferries (433. bod odůvodnění) to rovněž potvrzují. Z toho vyplývá, že tvrzení společnosti Corsica Ferries, že francouzské orgány žádné důkazy na podporu svého tvrzení nikdy nepředložily (442. bod odůvodnění), je neopodstatněné.
- (913) Komise rovněž konstatuje, že francouzské orgány poskytly konkrétní důkazy o odhadovaných dodatečných nákladech, které by vznikly v případě výrazného přesunu dopravců z přístavu Marseille do přístavu Toulon. Tento údaj byl stanoven zejména na základě údajů zveřejněných vnitrostátním silničním výborem. Zúčastněné strany rovněž předložily podobné údaje, z nichž všechny prokázaly existenci takových dodatečných nákladů, ačkoli se odhad pohybuje mezi 5 % celkových produkčních nákladů podle společnosti Corsica Ferries (443. bod odůvodnění) a 11 % podle společnosti Corsica Linea (544. bod odůvodnění). Společnost La Méditerranéenne se domnívá, že pro převážnou většinu dopravců se základnou blíže Marseille než Toulonu by přechod do přístavu Toulon neměl ekonomický smysl, což potvrzují i dodatečné náklady na silniční dopravu (595. a 596. bod odůvodnění).

⁽²⁶⁵⁾ Výtky společnosti Corsica Ferries se týkají absence dotazníků pro trasy z Toulonu a Nice.

⁽²⁶⁶⁾ [...].

⁽²⁶⁷⁾ Například [...].

- (914) Ačkoli společnost Corsica Ferries existenci dodatečných nákladů na silniční dopravu uznává, tvrdí, že jsou uvedené dodatečné náklady kompenzovány nižší sazbou v námořní dopravě uplatňovanou společností Corsica Ferries v přístavu Toulon ve srovnání se sazbou uplatňovanou jejími konkurenty v přístavu Marseille (443. bod odůvodnění).
- (915) Komise konstatuje, že studie BRG 2 používá průměrnou sazbu za nákladní dopravu zjištěnou v Toulonu v roce 2023 (32,40 EUR za běžný metr), zatímco v Marseille bere sazbu za nákladní dopravu ve výši 42,50 EUR za běžný metr, což představuje maximální sazbu, kterou lze účtovat v rámci režimu ZVS z roku 2019 (62. bod odůvodnění). Taková analýza se však jeví jako nesprávná z několika důvodů. Především studie vychází z údajů z roku 2023, tedy z období po udělení zakázek na veřejné služby. Za druhé, studie vychází z nedostatečných parametrů: na jedné straně porovnává tržní sazbu, kterou společnost Corsica Ferries skutečně uplatňuje v přístavu Toulon, a na druhé straně maximální regulační sazbu platnou v přístavu Marseille v rámci režimu ZVS z roku 2019. Aby však bylo srovnání relevantní, musela by analýza pro oba přístavy vycházet z maximálních sazeb v námořní dopravě platných v rámci režimu ZVS z roku 2019, neboť by provozovatelé námořní dopravy mohli uvedeného stropu dosáhnout i v hypotetickém scénáři, kdy by zakázky na veřejné služby neexistovaly. Konečně, jak francouzské orgány připomínají (650. bod odůvodnění), sazba v námořní dopravě použitá ve studii BRG 2 pro Toulon je sazbou bez daně a nákladů na odbavení a není sazbou, kterou uživatelé skutečně platí.
- (916) Komise proto na základě údajů poskytnutých Francií a všemi zúčastněnými stranami dospěla k závěru, že přesun uživatelů přepravy taženého nákladu, jejichž logistické základny se nacházejí převážně v blízkosti přístavu Marseille nebo v úvalu řeky Rhôny, do přístavu Toulon by pro uvedené uživatele znamenal dodatečné náklady na silniční dopravu. Nebylo prokázáno, že by tyto dodatečné náklady mohly být jednoznačně kompenzovány nižší sazbou v námořní dopravě v Toulonu. Francouzské orgány tedy mohly dojít k závěru, že tento faktor může omezit míru zaměnitelnosti mezi přístavy Marseille a Toulon.
- (917) Komise rovněž konstatuje, že z odpovědí přístavů Toulon a Nice vyplývá, že jejich spádová oblast je omezena na místní navazující vnitrozemí, zatímco přístav Marseille má celostátní zákaznickou základnu, což je v souladu se závěry francouzských orgánů (197., 198. a 219. bod odůvodnění). Společnost La Méditerranée v tomto ohledu poskytuje další informace (593. bod odůvodnění), které jsou v souladu se závěry francouzských orgánů. Přípomínky společnosti Corsica Ferries v tomto ohledu (442. bod odůvodnění) je proto třeba odmítnout.
- (918) Komise v této souvislosti nakonec připomíná, že je v zájmu konečných spotřebitelů na Korsice (obchodů, jednotlivců, podniků atd.), kteří jsou závislí na službách nákladní dopravy (přeprava zboží pro podniky atd.) a mají z nich prospěch, omezit náklady související s ostrovním charakterem, na něž jasně poukazují různé studie a statistiky o životních nákladech na Korsice (20. až 23. bod odůvodnění). Je třeba rovněž poznamenat, že Korsika dováží mnohem více zboží, než vyvážá, což ukazuje na její závislost na pevnině (19. bod odůvodnění). Zvýšení cen zboží dováženého na Korsiku by tak mohlo mít další dopad na hospodářství ostrova a jeho obyvatele. Existence dodatečných nákladů na silniční dopravu by tedy mohla mít ještě větší dopad na cenu zboží pro konečné spotřebitele na Korsice.
- (919) *A konečně*, francouzské orgány se domnívají, že situace trvalých cenových šoků, které postihly přístav Marseille, nevedly k významnému přesunu dopravy z přístavu Marseille do přístavů Toulon a Nice (220. bod odůvodnění). Tento bod spíše charakterizuje neexistence zaměnitelnosti mezi oběma přístavy a zúčastněné strany jej nezpochybňují.
- (920) Ze všech výše uvedených skutečností tedy vyplývá, že se francouzské orgány nedopustily zjevného pochybení, když se domnívaly, že jsou přístavy Toulon a Marseille z hlediska uživatelů částečně zaměnitelné a že tedy existuje specifická poptávka uživatelů přepravy taženého nákladu po přístavu Marseille.

- (921) Přípomínky společnosti Corsica Ferries v 433. a 434. bodě odůvodnění nemají na tento závěr vliv. Společnost Corsica Ferries nijak neprokazuje, že je situace řidiče v souvislosti s přepravou taženého nákladu totožná se situací cestujícího, který cestuje se svým osobním automobilem. Skutečnost, že společnost Corsica Ferries přepravuje z přístavu Marseille stejně řidičů jako z přístavu Toulon, navíc nezpochybňuje částečnou zaměnitelnost, kterou Francie uznává mezi oběma přístavy pro přepravu taženého nákladu. Francie nezpochybňuje, že přístavy Toulon a Marseille zajišťují polovinu přepravy taženého nákladu na Korsiku: tvrdí pouze, že uživatelé přepravy taženého nákladu dávají přednost přístavům, které jsou nejbližší jejich logistickým základnám, a že proto někteří uživatelé, jejichž logistické základny se nacházejí v blízkosti přístavu Marseille, neuvažují o žádné alternativě k uvedenému přístavu.
- d) K zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů ve vztahu k námořní přepravě taženého a netaženého nákladu
- (922) Komise konstatuje, že pokud jde o výběr korsického přístavu odplutí/příplutí pro uživatele přepravy taženého a netaženého nákladu, francouzské orgány neprovedly konkrétní analýzu zeměpisné zaměnitelnosti korsických přístavů z hlediska uživatelů.
- (923) Na základě informací, které francouzské orgány předložily v průběhu formálního vyšetřovacího řízení a které měly k dispozici v době udělení opatření, však Komise konstatuje, že v tomto případě dané opomenutí nemělo vliv na posouzení existence potřeby veřejné služby ze strany francouzských orgánů.
- (924) *Za prvé*, Komise upozorňuje na vzdálenosti a cesty mezi jednotlivými korsickými přístavy, které v zásadě jakoukoli zeměpisnou zaměnitelnost vylučují. V tomto ohledu odkazuje na 36., 774., 785. a 856. bod odůvodnění.
- (925) *Za druhé*, Komise rovněž upozorňuje na vysokou míru přetížení korsických přístavů jako celku, jak uvedla obchodní a průmyslová komora Korsiky (201. bod odůvodnění). Obchodní a průmyslová komora Korsiky upozorňuje zejména na situaci v přístavech Bastia, Ajaccio a Porto-Vecchio, kde kapacita dosahuje bodu přetížení nebo kde dochází k velkému vytížení. Z důvodu uvedených nevýhod roste množství zboží ponechaného na hraně nábřeží, jsou ovlivněny podmínky pro pohyb těžkých nákladních vozidel a dochází ke zpoždění dodávek, které poškozují uživatele služeb námořní nákladní dopravy (208. bod odůvodnění). Francie tedy může oprávněně tvrdit, že uvedená omezení jsou takového rázu, že omezují přesun dopravy do jednoho nebo druhého přístavu, zejména do přístavů Bastia, Ajaccio a Porto-Vecchio, a že z hlediska uživatelů služby i veřejných orgánů je nutné rozložit námořní nákladní dopravu mezi různé korsické přístavy.
- (926) *Za třetí*, Komise konstatuje, že velké vzdálenosti, dopravní podmínky a vlastnosti silniční infrastruktury na Korsice (16. až 19. bod odůvodnění) znamenají pro uživatele námořní nákladní dopravy rovněž dodatečné náklady na silniční dopravu, což může zvýšit náklady na dovoz, které nesou jednotlivci a podnikatelé na Korsice. Komise rovněž konstatuje, že je v zájmu uživatelů a rezidentů ostrova omezit provoz těžkých nákladních vozidel na Korsice, zejména z důvodu vysokého rizika nehod a nákladů souvisejících s ostrovním charakterem.
- (927) Ze všech těchto důvodů se Komise domnívá, že není zjevně nesprávné uvažovat, že korsické přístavy nejsou z hlediska uživatelů námořní nákladní dopravy mezi sebou zaměnitelné. Tento bod žádá ze zúčastněných stran nezpochybňuje.

7.3.2.1.3.1.2 Kvantitativní poptávka

- (928) *Za prvé*, pokud jde o kvantifikaci částečné zaměnitelnosti přístavů Toulon a Marseille pro přepravu taženého nákladu, Komise připomíná, že ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti o zdrojích, které francouzské orgány použily k posouzení, že uživatelé, jejichž objemy představují 80 % historické poptávky po přepravě taženého nákladu mezi přístavem Marseille a korsickými přístavy, nepovažují přístav Toulon za zaměnitelný s přístavem Marseille. Vyzvala Francii a zúčastněné strany, aby se k tomuto bodu vyjádřily.

- (929) Francouzské orgány ve svých připomínkách předložily tři analýzy, které potvrzují jejich původní odhad míry zaměnitelnosti mezi přístavy Marseille a Toulon z hlediska poptávky (337. až 346. bod odůvodnění). Všechny zúčastněné strany, které podaly připomínky, se k tomuto bodu rovněž vyjádřily (444., 445., 543., 591. až 596. bod odůvodnění).
- První analýza francouzských orgánů vycházela z údajů o umístění sídel, skladů a logistických základen dopravců. Podle Francie bezprostřední blízkost přístavu Marseille odůvodňuje, proč dopravci dávají přednost přístavu Marseille. 80 % celkové přepravy taženého nákladu mezi Marseille a Korsikou v letech 2018–2021 pocházelo od dopravců umístěných v blízkosti Marseille. Podle názoru Francie to ukazuje, že je zaměnitelnost mezi oběma přístavy omezená a činí přibližně 20 %.
 - druhá analýza spočívala v identifikaci umístění logistických základen velkého počtu zákazníků společností Corsica Linea a La Méridionale. Z uvedené analýzy vyplývá, že 83 % objemu taženého nákladu přepravovaného společností Corsica Linea a 88 % objemu taženého nákladu přepravovaného společností La Méridionale lze vysledovat na logistické základně v blízkosti přístavu Marseille. Tato analýza tedy potvrzuje výsledky první analýzy,
 - třetí analýza poskytla podrobné údaje o velkém počtu dopravců, kteří v minulosti k přepravě taženého nákladu po moři využili oba přístavy, přičemž u každého dopravce uvedla vzdálenost mezi logistickou základnou a přístavy Marseille a Toulon a podíl taženého nákladu (v běžných metrech), který byl přepraven přes Marseille a/nebo Toulon v letech 2017–2019 a 2021.
- (930) Komise konstatuje, že se první dvě analýzy zaměřují pouze na historickou přepravu taženého nákladu mezi Marseille a Korsikou. Analyzují pouze to, odkud pochází přeprava taženého nákladu v přístavu Marseille, nepodporují však závěr, že by dopravce, jehož základna je nejbližší přístavu Marseille, využíval pouze přístav Marseille, a nikoli přístav Toulon. Předpokládají, že dopravci musí využívat přístav Marseille, pokud se jejich sídlo, sklady nebo logistické základny nacházejí v blízkosti Marseille, aniž by zkoumaly skutečné využívání přístavů, zatímco právě tento předpoklad musí francouzské orgány prokázat. Komise se proto domnívá, že uvedené dvě analýzy údajnou 80% míru „nezaměnitelnosti“ mezi Marseille a Toulonem pro taženou nákladní dopravu neprokazují.
- (931) Na druhou stranu lze zohlednit třetí analýzu, která ukazuje skutečné využívání obou přístavů dopravci. Komise se rovněž domnívá, že údaje uvedené v této analýze jsou dostatečně reprezentativní, neboť pokrývají přibližně 65 % objemu přepravy taženého nákladu mezi Korsikou a přístavy Marseille a Toulon v letech 2017–2019 a 2021 (341. bod odůvodnění).
- (932) Komise na základě této analýzy konstatuje, že většina dopravců skutečně využívá pouze přístav, který je nejbližší jejich logistické základně, jak je uvedeno v 344. bodě odůvodnění. Tato analýza zejména ukazuje, že se přibližně 79 % historické přepravy taženého nákladu (v běžných metrech) pocházející z logistické základny v blízkosti Marseille pohybovalo výhradně přes přístav Marseille nebo by se tak stalo, kdyby neexistovala kapacitní omezení. Komise se tedy domnívá, že se předpoklad francouzských orgánů pro posouzení poptávky po přepravě taženého nákladu, totiž že 80 % historické poptávky je specifických pro Marseille, a nepovažuje Toulon za zaměnitelný, nezdá být zjevně nesprávný.
- (933) Tvrzení společnosti Corsica Ferries (444. bod odůvodnění), že míra zaměnitelnosti pro tažený náklad používaná francouzskými orgány není založena na žádných objektivních a ověřitelných údajích, je proto třeba odmítnout. V každém případě není toto tvrzení podloženo žádnou relevantní kvantitativní analýzou. Komise ani francouzské orgány navíc nejsou vázány předchozími závěry korsické samosprávy ohledně zaměnitelnosti uvedených přístavů pro přepravu taženého nákladu, jak navrhuje společnost Corsica Ferries (445. bod odůvodnění), pokud francouzské orgány mohou na základě objektivních a ověřitelných údajů prokázat, že jsou předpoklady, z nichž vychází posouzení zakázek na veřejné služby, oprávněné, což je tento případ.

- (934) *Za druhé*, pokud jde o posouzení poptávky po přepravě taženého a netaženého nákladu, Komise především konstatuje, že použití historických údajů jako základu pro odhad očekávané poptávky po námořní nákladní dopravě mezi Marseille a Korsikou je správný přístup (223. a 228. bod odůvodnění). Francouzské orgány proto při odhadu trendů budoucí poptávky do roku 2030 vycházely z historických údajů za období deseti let (2010–2019).
- (935) Parametry zvolené francouzskými orgány tedy nejsou stíženy zjevně nesprávným posouzením.
- (936) *Za třetí*, pokud jde o posouzení poptávky řidičů v souvislosti s přepravou taženého nákladu, Komise poznamenává, že Francie považovala poptávku řidičů za úměrnou objemu přepravovaného taženého nákladu. Francie vypočítala budoucí poptávku mezi lety 2023 a 2030 na základě poměru počtu řidičů / běžných metrů přepravených v letech 2018 až 2021 (230. bod odůvodnění).
- (937) Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries (446. až 454. bod odůvodnění) není takový přístup, založený na konkrétních, historických a objektivních údajích, stížen zjevně nesprávným posouzením.
- (938) Za prvé, francouzské orgány nemusely rozlišovat mezi doprovázeným a nedoprovázeným taženým nákladem z důvodů uvedených v 894. a 895. bodě odůvodnění.
- (939) Za druhé, francouzské orgány nepoužily pro odhad poptávky v letech 2023–2030 poměr počtu řidičů / počtu přepravených běžných metrů očekávaný v roce 2030, nýbrž vycházely z průměrného historického poměru počtu řidičů / průměrného počtu běžných metrů vypočteného v letech 2018–2021 a z budoucí poptávky po přepravě taženého nákladu s cílem posoudit počet řidičů v jednotlivých letech 2023–2030.
- (940) Za třetí, francouzské orgány nepoužily nesprávný poměr, ale pouze poměr zaokrouhlený na dvě desetinná místa, zatímco společnost Corsica Ferries použila poměr zaokrouhlený na tři desetinná místa. Francii však nelze vytýkat, že se dopustila zjevně nesprávného posouzení pouze proto, že dotčený poměr zaokrouhlila. Výsledné nadhodnocení poptávky (11 % na trase Marseille–Ajaccio a 7 % na trase Marseille–Bastia) v žádném případě není zjevně nesprávným posouzením.
- (941) Nakonec je třeba připomenout, že míra růstu 2,3 %, kterou francouzské orgány použily pro odhad poptávky po přepravě taženého nákladu od roku 2019 a pro období 2023–2030, je výsledkem průměrné změny míry růstu nákladní dopravy mezi lety 2010 a 2019 na všech pěti trasách mezi Marseille a korsickými přístavy. Ačkoli francouzské orgány mohly vypočítat míru růstu historické dopravy specifickou pro každou trasu, je třeba poznamenat, že tato možnost byla pouze jednou z metodik. Společnost Corsica Ferries nevysvětluje, proč metodika použitá francouzskými orgány nebyla zjevně vhodná pro výpočet budoucí poptávky na každé z námořních tras. Nevysvětluje ani, jak by alternativní metodika mohla vést k jinému výsledku.
- (942) Společnost Corsica Ferries nemůže ani tvrdit, že míra růstu ve výši 2,3 % není založena na nedávných objektivních údajích, ani oprávněně namítat, že historické údaje mezi lety 2018 a 2023 naopak ukazují pokles dopravy. Za prvé, tato míra 2,3 % je výsledkem průměrného ročního růstu nákladní dopravy v letech 2010–2019, tj. před pandemií COVID-19 (2020–2021) a agresivní válkou Ruska proti Ukrajině (2022). Údaje použité francouzskými orgány se tedy vztahují k poslednímu období, kdy trh námořní dopravy mezi Korsikou a pevninou normálně fungoval. Tento argument je navíc v rozporu s další připomínkou společnosti Corsica Ferries, že francouzské orgány měly analyzovat údaje o nákladní dopravě z roku 2014, tedy před vstupem společnosti Corsica Linea na trh (394. bod odůvodnění). To je rovněž v rozporu s jejími vlastními odpověďmi předloženými během konzultace s provozovateli, z nichž vyplývá, že se společnost Corsica Ferries chystala nabídnout v období 2023–2030 výrazně vyšší kapacitu, než měla v letech 2016–2019, a také vyšší, než byla celková poptávka po nákladní dopravě zaznamenaná v roce 2019, z čehož plynulo, že společnost Corsica Ferries předpokládala v nadcházejících letech nárůst dopravy⁽²⁶⁸⁾.

⁽²⁶⁸⁾ Jak uvádí Table 3, nákladní doprava mezi Korsikou a pevninou činila 2,2 milionu běžných metrů. Jak uvádí Table 20, společnost Corsica Ferries hodlala v letech 2023–2030 (v případě neexistence opatření) nabídnout na trhu přepravní kapacitu téměř 3,3 milionu běžných metrů, což potvrzuje, že společnost zřejmě počítala s nárůstem dopravy.

7.3.2.1.3.2 Existence selhání trhu

7.3.2.1.3.2.1 Identifikace tržní nabídky v případě neexistence zakázky na veřejné služby

- (943) Komise v tomto ohledu odkazuje na argumenty uvedené v 815. až 825. bodě odůvodnění, které platí i pro identifikaci dostupné tržní nabídky ve vztahu k poptávce uživatelů služeb přepravy taženého a netaženého nákladu.

7.3.2.1.3.2.2 Analýza selhání trhu

- (944) Komise především konstatuje, že francouzské orgány dospěly k závěru, že mezi přístavem Propriano a přístavem Marseille došlo k celkovému selhání trhu, protože by společnost Corsica Ferries na této trase nenabízela žádné komerční služby.

- (945) Komise rovněž poznamenává, že francouzské orgány považovaly službu navrhovanou společností Corsica Ferries mezi Marseille a ostatními čtyřmi korsickými přístavy za sporadickou, neboť by společnost Corsica Ferries nabízela pouze tři zpáteční cesty z/do L'Île-Rousse a Porto-Vecchio měsíčně (oproti požadovaným třem zpátečním cestám týdně) a dvě zpáteční cesty do/z Ajaccia a Bastie týdně, zatímco k uspokojení poptávky uživatelů je zapotřebí alespoň pět zpátečních cest týdně.

- (946) Komise konstatuje, že se francouzské orgány nedopustily zjevného pochybení při analýze selhání trhu, neboť bylo zjištěno, že tržní nabídka nestačí k uspokojení veškeré poptávky uživatelů služeb přepravy taženého a netaženého nákladu mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů.

7.3.2.1.3.3 Závěr k existenci potřeby veřejné služby přepravy taženého a netaženého nákladu mezi Marseille a každým z korsických přístavů

- (947) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že Francie správně identifikovala existenci potřeby veřejné služby přepravy taženého a netaženého nákladu mezi Marseille a každým z korsických přístavů, neboť poptávka po přepravě, kterou Francie zjistila a kvantifikovala, nemohla být pokryta identifikovanou tržní nabídkou.

7.3.2.2 Přiměřenost státního zásahu

- (948) Vzhledem k tomu, že francouzské orgány odůvodnily potřebu státního zásahu existencí několika skutečných potřeb veřejné služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninskou Francií, aniž by se dopustily zjevně nesprávného posouzení, je třeba nyní zkoumat, zda je daný zásah přiměřený s ohledem na základní svobody a řádné fungování vnitřního trhu.

7.3.2.2.1 Přiměřenost právního nástroje zásahu

- (949) Komise konstatuje, že podle francouzských orgánů neexistoval jiný právní nástroj než zakázka na veřejné služby, který by zaručoval službu schopnou uspokojit potřeby veřejné služby identifikované francouzskými orgány (249. až 253. bod odůvodnění). Francouzské orgány zejména tvrdí, že selhání trhu je již charakterizováno v rámci režimu ZVS z roku 2019 a že by se takový režim ukázal jako nedostatečný k uspokojení potřeby veřejné služby. Rovněž tvrdí, že závazky veřejné služby, které mohou být uloženy v rámci režimu ZVS z roku 2019, jsou omezené, zejména pokud jde o časy odplutí a příplutí, které jsou však charakteristické pro poptávku ze strany cestujících (112. bod odůvodnění) a uživatelů nákladní dopravy (190. a 191. bod odůvodnění).

- (950) Komise se domnívá, že takové úvahy nepředstavují zjevně nesprávné posouzení. Jak francouzské orgány správně připomínají, pro služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninou již platí režim ZVS: cílem konzultace s provozovateli bylo navíc určit nabídku, kterou by byl trh ochoten realizovat v rámci režimu ZVS z roku 2019. Ukázalo se však, že je uvedená nabídka nedostatečná, a proto bylo nutné zavést dodatečný režim, který by zaručoval poskytování služeb v rozsahu dostatečném pro uspokojení potřeby veřejné služby⁽²⁶⁹⁾.
- (951) Francouzské orgány proto neměly jinou možnost než posílit režim ZVS z roku 2019 tím, že zavedly každodenní námořní plavby mezi Marseille a přístavy Ajaccio a Bastia a týdenní plavby do přístavů L'Île-Rousse a Porto-Vecchio, jakož i povinné týdenní spojení do Propriana. Stanovení přísnějších podmínek v rámci režimu ZVS z roku 2019, přestože francouzské orgány již v této souvislosti identifikovaly selhání trhu, by však provozovatelům ještě více ztížilo výkon jejich svobody poskytovat služby námořní dopravy mezi Korsikou a pevninou, neboť by každý provozovatel, který by chtěl poskytovat služby mezi Marseille a korsickými přístavy, musel splňovat zpřísněné požadavky režimu ZVS z roku 2019, aby mohl takové služby provozovat. Komise konstatuje, že za uvedených okolností použití zakázky na veřejné služby udělené v rámci veřejného zadávacího řízení volný pohyb služeb omezuje naopak méně, neboť může zmírnit omezení, která jsou provozovatelům uložena v rámci režimu ZVS z roku 2019, a umožnit hospodářskou soutěž na trhu.
- (952) Kromě toho Komise podotýká, že ani nebylo možné stanovit vyrovnávací platbu v rámci režimu ZVS z roku 2019, neboť by taková vyrovnávací platba nemohla být omezena pouze na trasy mezi Marseille a Korsikou, ale musela by být rozšířena na všechny trasy mezi pevninou a Korsikou, aby byla zajištěna nediskriminační povaha režimu ZVS z roku 2019⁽²⁷⁰⁾. Jak však připomínají francouzské orgány (252. bod odůvodnění), taková možnost by nejen značně finančně zatížila rozpočet veřejných orgánů, přičemž rozpočet členských států není neomezený, ale také by neposkytovala žádnou záruku, že služby nezbytné k uspokojení identifikovaných potřeb veřejné služby budou skutečně poskytovány⁽²⁷¹⁾. Režim ZVS ukládá povinnosti provozovatelům, kteří se rozhodnou služby poskytovat, samotné poskytování služeb však neukládá.
- (953) Dále je třeba poznamenat, že nařízení o kabotáži neumožňuje, aby režim závazků veřejné služby stanovil závazky týkající se časů odplutí a příplutí⁽²⁷²⁾, byť takový požadavek vyplývá z identifikované kvalitativní poptávky.
- (954) Z toho vyplývá, že by francouzské orgány tedy mohly využít zakázku na veřejné služby k uspokojení různých identifikovaných potřeb veřejné služby. Zúčastněné strany připomínky v tomto ohledu nepodaly.

7.3.2.2.2 Přiměřenost závazků veřejné služby stanovených k uspokojení potřeby veřejné služby

- (955) Vzhledem k tomu, že orgány veřejné moci mohly využít zakázky na veřejné služby, je nyní nutné zvážit přiměřenost závazků veřejné služby stanovených zakázkami na veřejné služby k uspokojení potřeby veřejné služby, kterou Francie identifikovala.
- (956) *Za prvé*, Komise konstatuje, že francouzské orgány považovaly za nezbytné uzavřít zakázky na veřejné služby pro námořní přepravu cestujících ze zdravotních důvodů, taženého nákladu a doprovázejících řidičů (pro ty uživatele, kteří neuvažují o alternativě k přístavu Marseille), jakož i pro přepravu netaženého nákladu mezi přístavem Marseille a každým z korsických přístavů. Pokud jde o trasu Marseille–Propriano, Francie se navíc domnívá, že se zakázka na veřejné služby musí vztahovat i na námořní přepravu cestujících (255. bod odůvodnění).

⁽²⁶⁹⁾ V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 66.

⁽²⁷⁰⁾ Tamtéž, bod 38.

⁽²⁷¹⁾ Tamtéž, bod 65.

⁽²⁷²⁾ Viz oddíl 5.3.1 sdělení o výkladu k nařízení o kabotáži.

- (957) Komise v tomto ohledu poznamenává, že tyto závazky vyplývají výhradně ze selhání trhu, které identifikovaly francouzské orgány (oddíly 3.4.3.2.2 a 3.4.2.2.2). Účel zakázky na veřejné služby je proto omezen na jedinou identifikovanou potřebu veřejné služby. Zúčastněné strany připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (958) *Za druhé*, francouzské orgány definovaly jako závazky veřejné služby časy příplutí a odplutí, které je třeba dodržovat na každé trase, na niž se zakázky na veřejné služby vztahují. Tyto závazky vyplývají také z poptávky po přepravě cestujících (kteří upřednostňují noční plavby) a po přepravě nákladu (což vyžaduje brzké dodávky na Korsiku a dostatečně dlouhé zastávky během dne, aby se tahače návěsů mohly využívat mezi přístavem a logistickými základnami / místy dodání) identifikované francouzskými orgány. Závazky týkající se doby odplutí a příplutí se proto nezdají být nepřiměřené. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (959) *Za třetí*, Komise konstatuje, že francouzské orgány vymezily řadu závazků veřejné služby týkajících se četnosti, která má být v rámci zakázek na veřejné služby zajištěna (257. až 261. bod odůvodnění).
- (960) Komise především konstatuje, že francouzské orgány uložily minimální roční četnost, kterou je třeba dodržovat. Cílem této četnosti je zajistit pravidelné a dostatečné spojení s Korsikou z/do přístavu Marseille po celý rok. Koncesionáři tak musí na trasách Marseille–Ajaccio a Marseille–Bastia uskutečnit 365 zpátečních cest ročně a na ostatních třech trasách 156 zpátečních cest.
- (961) Komise konstatuje, že tato četnost uspokojuje identifikovanou potřebu veřejné služby. Z konzultace s uživateli vyplývá, že uživatelé osobní a nákladní dopravy byli spokojeni s četností platnou v rámci zakázek na veřejné služby na období 2021–2022, která byla totožná s četností stanovenou francouzskými orgány v zakázkách na veřejné služby na období 2023–2030 (69. bod odůvodnění). Komise rovněž obecně připomíná, že ostrovní charakter Korsiky vyžaduje pravidelné spojení s pevninskou Francií, a to zejména pro cestující ze zdravotních důvodů, kteří mohou takové služby potřebovat kdykoli v závislosti na svém zdravotním stavu. To platí i pro přepravu nákladu (taženého i netaženého), protože podnikatelé a soukromé osoby na Korsice potřebují časté zásobování z důvodu omezené skladovací kapacity obchodů na ostrově (22. bod odůvodnění). Výsledky konzultace s uživateli jsou tedy v souladu se socioekonomickými charakteristikami Korsiky.
- (962) Nakonec Komise konstatuje, že je vyšší četnost spojení s přístavy Ajaccio a Bastia, které jsou nejdůležitějšími přístavy na Korsice z hlediska osobní a nákladní dopravy (oddíly 2.3.1 a 2.3.2) a zároveň se jedná o dvě města s největšími městskými oblastmi na Korsice, zatímco četnost s ostatními třemi přístavy, které generují menší dopravu, je omezenější.
- (963) Závazek uskutečnit určitý počet zpátečních cest ročně se dělí na dva závazky veřejné služby: zajištění minimálního počtu pevně stanovených zpátečních cest za týden a zajištění flexibilních zpátečních cest (které lze přeložit) vedle pevně stanovených týdenních zpátečních cest, avšak v rámci limitu počtu zpátečních cest stanoveného na rok. Komise chápe, že zpáteční cesty, které lze přeložit a o nichž rozhoduje OTC, jsou flexibilním nástrojem pro přizpůsobení nabídky poptávce. Pokud například OTC zjistí, že je očekávaná poptávka po zpáteční cestě v určitý den velmi nízká, může rozhodnout o jejím přeložení na vytíženější den, pokud provozovatel dodrží týdenní četnost požadovanou zakázkami na veřejné služby. Komise v daném ohledu připomíná, že se technický monitorovací výbor pro zakázky na veřejné služby (290. bod odůvodnění), v jehož čele stojí OTC, schází každý týden a mimo jiné zkoumá poptávku po dopravě.

- (964) Závazky veřejné služby týkající se minimální četnosti, kterou je třeba dodržovat, mají tedy dvojitý účel: zajistit pravidelnost dopravních služeb (prostřednictvím minimální týdenní četnosti, kterou je třeba zajistit v rámci každé zakázky na veřejné služby) a optimalizovat námořní spojení s Korsikou (prostřednictvím zpátečních cest, které lze přeložit).
- (965) Komise konstatuje, že minimální týdenní četnost, kterou je třeba dodržovat, odpovídá poptávce uživatelů (112., 190. a 191. bod odůvodnění). Francie uložila závazek veřejné služby, který v sezóně stanoví každodenní zpáteční cesty na trasách Marseille–Ajaccio a Marseille–Bastia (mimo sezónu téměř denně) a tři zpáteční cesty týdně na ostatních třech trasách. Tato četnost je tedy upravena podle sezóny (mimo sezónu nebo v sezóně) a příslušné trasy (Ajaccio a Bastia mají vysokou četnost, zatímco ostatní tři korsické přístavy mají četnost nižší).
- (966) Ze všech uvedených prvků je tedy zřejmé, že se francouzské orgány při stanovení minimální četnosti požadované v rámci jednotlivých zakázek na veřejné služby nedopustily zjevně nesprávného posouzení. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (967) Komise dále poznamenává, že zakázky na veřejné služby na trasách Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia a Marseille – L'Île-Rousse stanoví kromě počtu ročních zpátečních cest, které je třeba dodržet, i dodatečné zpáteční cesty. Cílem těchto zpátečních cest je zvládnout mimořádné špičky poptávky během roku a co nejvíce zabránit tomu, aby zboží zůstávalo u hrany nábřeží. Komise konstatuje, že tyto dodatečné zpáteční cesty, které se týkají pouze nákladní dopravy, odpovídají poptávce uživatelů nákladní dopravy, kteří si stěžují zejména na nedostatek místa pro nakládku zboží na paluby plavidel v přístavu Marseille (190. a 191. bod odůvodnění), což potvrzují historické údaje o dopravě. Komise rovněž poznamenává, že korsický přístavní orgán informoval o rostoucím problému přípojných vozidel ponechaných na hraně nábřeží v korsických přístavech a vyzval orgány veřejné správy k zajištění dodatečných zpátečních cest, aby se provoz rozprostřel (201. bod odůvodnění). Komise dále poznamenává, že je počet dodatečných zpátečních cest za rok poměrně omezený a že jsou tyto zpáteční cesty nepovinné a přistupuje se k nim výhradně na základě rozhodnutí OTC, pokud jsou splněny předem stanovené podmínky (287. bod odůvodnění) a ověřuje je technický monitorovací výbor pro zakázky na veřejné služby (290. bod odůvodnění). Tyto dodatečné zpáteční cesty jsou plánovány na třech výše uvedených trasách, protože na nich k takovým dopravním špičkám dochází s největší pravděpodobností.
- (968) Pokud jde o tyto faktory, Komise se domnívá, že zavedení dodatečných zpátečních cest, které jsou plánovány a regulovány za podmínek předem stanovených zakázkami na veřejné služby pro trasy Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia a Marseille – L'Île-Rousse, uspokojuje poptávku uživatelů a poskytovatelů služeb námořní dopravy. Z toho vyplývá, že se Francie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když takové závazky veřejné služby zavedla.
- (969) Připomínky společnosti Corsica Ferries k tomuto bodu nemají na uvedený závěr vliv. Oproti tomu, co tvrdí (470. bod odůvodnění), nařízení o kabotáži nezakazuje Francii zavést zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty za podmínek stanovených v zakázkách na veřejné služby. Především jsou zpáteční cesty, které lze přeložit, součástí ročních závazků týkajících se četnosti uložených provozovatelům, které jsou právě výsledkem poptávky uživatelů, jež není uspokojena tržní nabídkou. Stejně tak dodatečné zpáteční cesty uspokojují poptávku uživatelů a poskytovatelů služeb a jsou zaváděny v reakci na řádně zaznamenané mimořádné dopravní špičky. Kromě toho se zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty zavádějí za předem stanovených podmínek. K těmto zpátečním cestám se přistupuje zejména v případě výjimečné potřeby veřejné služby (dodatečné zpáteční cesty) nebo nedostatečné potřeby veřejné služby (zpáteční cesty, které lze přeložit). Jsou tedy považovány za nástroj, který umožňuje přizpůsobit se měnícím se potřebám veřejné služby v průběhu realizace zakázek na veřejné služby, které jsou poskytovány po dobu osmi let. Nelze tedy říci, že jsou uvedené zpáteční cesty zaváděny „bez podmínek nebo odůvodnění“. Kromě toho skutečnost, že zakázky na veřejné služby nestanovují dny, kdy mají být zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty zavedeny, je irelevantní, protože jsou uvedené zpáteční cesty z principu flexibilní a přistupuje se k nim podle identifikované potřeby veřejné služby.

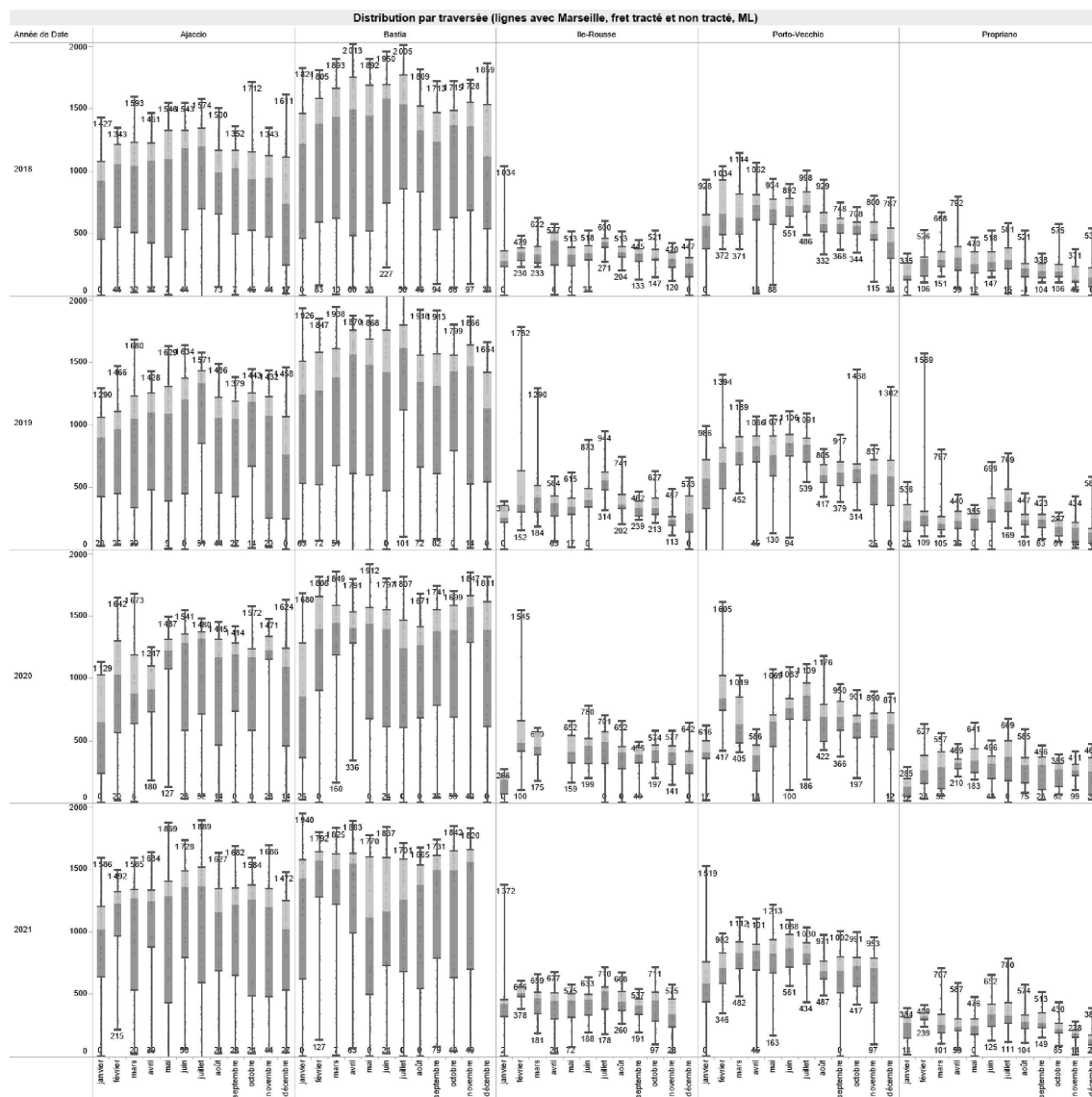
- (970) Argument společnosti Corsica Ferries, že se uvedené zpáteční cesty zdají být nadbytečné vzhledem k tomu, že uložená minimální týdenní četnost již postačuje k uspokojení potřeby veřejné služby, je rovněž irelevantní (471. bod odůvodnění). Takový argument totiž konkrétně opomíjí poptávku uživatelů, historické údaje o provozu a účel uvedených zpátečních cest. Podobně nelze přijmout argument, podle něhož koncesionáři již dopředu plánují zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty. Za prvé, zpáteční cesty, které lze přeložit, jsou z principu zpáteční cesty předem naplánované koncesionářem (který je povinen dodržet počet ročních zpátečních cest uložený zakázkami na veřejné služby), které však může OTC přeložit v souladu s potřebou optimalizovat provoz. Za druhé, jak vyplývá z připomínek Francie, společnosti Corsica Linea a společnosti La Méditerranéenne, dodatečné zpáteční cesty byly orientačně naplánovány koncesionáři, přičemž rozhodnutí o jejich zavedení zůstalo v každém případě ve výlučné pravomoci OTC.
- (971) A konečně, připomínky společnosti Corsica Ferries k tomu, že koncesionáři neplnili závazky veřejné služby stanovené Francií (472. bod odůvodnění), nemohou zpochybnit přiměřenost uvedených závazků s ohledem na identifikovanou potřebu veřejné služby.
- (972) Z výše uvedeného vyplývá, že se francouzské orgány nedopustily zjevně nesprávného posouzení, když vymezily závazky týkající se roční a týdenní četnosti, jakož i dodatečné zpáteční cesty a zpáteční cesty, které lze přeložit.
- (973) A konečně, Komise poznamenává, že francouzské orgány považovaly za nezbytné a přiměřené potřebě veřejné služby vymezit závazky týkající se minimální přepravní kapacity pro plavidla určená k provozování zakázky na veřejné služby (262. až 263. bod odůvodnění). Tyto povinnosti se týkají jak nákladní, tak osobní dopravy.
- (974) Pokud jde o nákladní dopravu, francouzské orgány stanovily v každé ze zakázek na veřejné služby minimální přepravní kapacitu, kterou vypočítaly na základě průměrného počtu běžných metrů očekávaného v červenci 2030. Uvedený počet odpovídá měsíci s nejvyšším očekávaným objemem nákladní dopravy během provádění zakázek na veřejné služby (266. bod odůvodnění). V daném ohledu je třeba připomenout, že jak je uvedeno v 331. bodě odůvodnění, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti o přiměřenosti uvedené minimální kapacity přepravy nákladu ve vztahu k identifikovaným potřebám veřejné služby.
- (975) Uvedené pochybnosti sdílí i společnost Corsica Ferries. Ve svých připomínkách tvrdí, že minimální kapacita přepravy nákladu měla být vypočtena na základě průměrné poptávky odhadované v letech 2023–2030, aby byla uspokojena identifikovaná potřeba veřejné služby (469. bod odůvodnění), nikoli na základě poptávky očekávané v červenci 2030⁽²⁷³⁾. Francie však stejně jako společnost Corsica Linea a La Méditerranéenne považuje takové pochybnosti za neopodstatněné (oddíly 5.2.1.2 a 5.3.1.1.3.1, 347. až 357., 546. až 547. a 606. až 611. bod odůvodnění).
- (976) Komise především konstatuje, že z údajů poskytnutých francouzskými orgány vyplývá, že se poptávka po nákladní dopravě na plavbu na všech trasách mezi Marseille a Korsikou (Figure 3 a Figure 4) značně liší podle měsíce a dne v týdnu. Například na trase Marseille–Ajaccio se v daném měsíci může poptávka po dopravě na plavbu pohybovat od 20 běžných metrů do 1 680 běžných metrů (údaje za březen 2019). Podobně se v průběhu daného týdne může poptávka po dopravě na plavbu pohybovat od 0 běžných metrů do 1 680 běžných metrů (údaje pro středu v roce 2019)⁽²⁷⁴⁾.

⁽²⁷³⁾ Pro připomenutí, průměrná poptávka na plavbu, předpokládaná pro období 2023–2030, se vypočítá jako podíl roční potřeby veřejné služby (Table 21) a ročních zpátečních cest stanovených v zakázkách na veřejné služby (Table 23).

⁽²⁷⁴⁾ Jak vysvětlily francouzské orgány, tento rozdíl v poptávce po nákladní dopravě odráží skutečnou poptávku dopravců, což znamená, že se námořní doprava obvykle uskutečňuje v termínu požadovaném dopravci, přičemž provozovatelé námořní dopravy mají jen omezené možnosti změnit termín dopravní služby požadovaný uživateli. Pokud jde o nákladní dopravu, značná část nákladu směřujícího na Korsiku je určena k zásobování korsických supermarketů, zejména čerstvými produkty. Toto zboží podléhá rychlé zkáze, a proto musí být dodáno v určité době. Rezervace místa na palubě se proto provádí ve velmi krátkém čase, nejčastěji v den odjezdu, nejdříve však několik dní předem. U některých druhů zboží (materiál, který nepodléhá rychlé zkáze, nadrozměrné průmyslové strojí zařízení, stěhování) lze rezervaci provést více než týden předem, ale podle francouzských orgánů je taková situace mnohem vzácnější.

Obrázek 4

Přeprava netaženého a taženého nákladu (kombinace obou segmentů, včetně podílu připadajícího na zaměnitelnost) na trasách Korsika–Marseille. Rozložení provozu podle měsíců (běžné metry)



Zdroj: připomínky francouzských orgánů ze dne 27. července 2023

Vysvětlivky:

- *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Rozložení na plavbu (trasy zahrnující přístav Marseille, tažený a netažený náklad, běžné metry)
- *Année de Date* – Referenční rok
- *Janvier* – Leden
- *Février* – Únor
- *Mars* – Březen
- *Avril* – Duben
- *Mai* – Květen
- *Juin* – Červen

- *Juillet* – Červenec
- *Août* – Srpen
- *Septembre* – Září
- *Octobre* – Říjen
- *Novembre* – Listopad
- *Décembre* – Prosinec

- (977) Vzhledem k tomuto značnému rozložení poptávky po nákladní dopravě se francouzské orgány domnívají, že minimální kapacita přepravy nákladu na plavbu stanovená v zakázkách na veřejné služby není nepřiměřená. Zejména, jak uvádí Table 31, pokud by minimální kapacita přepravy nákladu na plavbu byla vypočtena na základě průměrné poptávky na plavbu odvozené z historických údajů, jak navrhla společnost Corsica Ferries, nebyla by odhadovaná poptávka po přepravě nákladu uspokojena u značného počtu plaveb (včetně zpátečních cest, které lze přeložit). Podle údajů poskytnutých francouzskými orgány by se poptávka převyšující očekávanou minimální kapacitu týkala každé druhé plavby na trasách mezi Marseille a Ajacciem, Bastií a Porto-Vecchio, kde by poptávka překročila minimální kapacitu (každá čtvrtá plavba na trasách Marseille–Propriano a Marseille – L'Île-Rousse), což je významný počet.
- (978) Komise rovněž poznamenává, že by taková metodika znamenala, že by nemohla být uspokojena značná část potřeb veřejné služby identifikovaných v souvislosti s nákladní dopravou. Na základě údajů poskytnutých francouzskými orgány je pravděpodobné, že by nemohlo být uspokojeno 17 až 25 % roční potřeby nákladní dopravy. Tím by se ještě více prohloubila kapacitní omezení, která jsou již nyní pozorována na trasách mezi Marseille a korsickými přístavy, na což upozorňují uživatelé a poskytovatelé služeb (350. bod odůvodnění).
- (979) Kromě toho je třeba poznamenat, že minimální kapacita přepravy nákladu stanovená v zakázkách na veřejné služby není dostatečná ani k tomu, aby za všech okolností pokryla poptávku po nákladní dopravě, kterou předpokládají francouzské orgány. Zejména na trasách Marseille–Ajaccio a Marseille–Bastia francouzské orgány na základě historických údajů o dopravě (2019) usoudily, že by poptávka mohla u řady plaveb překročit minimální kapacitu přepravy nákladu stanovenou zakázkami na veřejné služby. Uvedené riziko je také jedním z faktorů, které odůvodňují potřebu zavést v zakázkách na veřejné služby další zpáteční cesty.
- (980) Nakonec Komise obecně poznamenává, že je legitimní, aby členský stát zajistil, že závazky veřejné služby budou stanoveny tak, aby veřejná služba mohla uspokojit předpokládanou poptávku, a to i na denním základě, jak správně připomíná společnost La Méridionale (609. bod odůvodnění). Článek 14 SFEU stanoví, že Evropská unie a členské státy musí zajistit, aby zásady a podmínky pro fungování služeb obecného hospodářského zájmu umožňovaly naplnění úkolů těchto služeb. Řešení navržené společností Corsica Ferries by však představovalo značné riziko, že by služby obecného hospodářského zájmu uložené v rámci zakázek na veřejné služby nemohly své úkoly s ohledem na identifikované potřeby veřejné služby naplnit. Komise rovněž odkazuje na příslušnou připomínku La Méridionale týkající se možných provozních omezení provozovatelů, která musí členské státy při vymezování závazků veřejné služby zohlednit (609. bod odůvodnění).
- (981) Z daných důvodů Komise konstatuje, že minimální závazky týkající se kapacity přepravy nákladu stanovené v zakázkách na veřejné služby nejsou zjevně nepřiměřené identifikovaným potřebám veřejné služby.
- (982) Oproti tvrzení společnosti Corsica Ferries (475. bod odůvodnění) nebylo vhodné při výpočtu minimální kapacity přepravy nákladu na plavbu zahrnout dodatečné zpáteční cesty. Cílem závazků veřejné služby týkajících se minimální kapacity přepravy nákladu je totiž zajistit dostatečnou dopravní službu z hlediska kapacity v rámci roční četnosti požadované zakázkami na veřejné služby (tj. základní provoz) a v kontextu očekávané poptávky, s vyloučením mimořádných špiček v poptávce. Jediným účelem dodatečných zpátečních cest, které jsou nepovinné, a proto nemusí být nikdy zavedeny, je zvládnout mimořádné špičky v poptávce. K těmto dodatečným zpátečním cestám se proto přistupuje pouze ve výjimečných případech a v rámci přesně vymezeného procesu, který vyžaduje, aby byly dodatečné potřeby stanoveny předem. Francouzské orgány tedy měly právo stanovit minimální kapacitu přepravy nákladu, aby zajistily, že provozovatel bude schopen uspokojit potřeby základního provozu, aniž by byl dotčen flexibilní nástroj dodatečných zpátečních cest, který mu umožňuje výjimečně reagovat na nepředvídané špičky.

- (983) Pokud jde o osobní dopravu, francouzské orgány stanovily v zakázkách na veřejné služby minimální přepravní kapacitu pro každou z kategorií cestujících, u nichž bylo zjištěno, že potřebují veřejnou službu námořní dopravy (rezidenti a nerezidenti na trase Marseille–Propriano, cestující ze zdravotních důvodů a řidiči v souvislosti s přepravou taženého nákladu na všech trasách).
- (984) Za prvé, pokud jde o minimální přepravní kapacitu pro cestující z řad rezidentů a nerezidentů na plavbu, která je zahrnuta v zakázce na veřejné služby pro trasu Marseille–Propriano, Komise konstatuje, že tyto kapacity byly vypočteny na základě celkové poptávky ze strany cestujících očekávané v roce 2030 (nejvyšší poptávka v průběhu provádění zakázky na veřejné služby), která je o něco vyšší než v roce 2019 (+1 %). Toto konstatování přitom není stíženo zjevně nesprávným posouzením.
- (985) Pokud jde o minimální kapacitu pro přepravu cestujících ze zdravotních důvodů na plavbu, francouzské orgány se navíc domnívaly, že poptávka ze strany cestujících ze zdravotních důvodů bude na základě odhadované úrovně dopravy v roce 2019 v letech 2023–2030 konstantní (161. bod odůvodnění). Toto zjištění není stíženo zjevně nesprávným posouzením, neboť závazky týkající se přepravní kapacity jsou stanoveny na konstantním základě, který odpovídá konzervativnímu odhadu vývoje dopravy.
- (986) Konečně, pokud jde o minimální přepravní kapacitu pro řidiče na plavbu, je třeba připomenout, že se francouzské orgány domnívaly, že pro každou námořní trasu odpovídá poměr řidičů a běžných metrů taženého nákladu průměrné hodnotě zjištěné v období 2018–2021 (230. bod odůvodnění). Očekávaná poptávka ze strany řidičů v roce 2030 tak přímo souvisí s odhadovaným objemem tažené nákladní dopravy v roce 2030.
- (987) Komise se domnívá, že historický poměr řidičů k počtu běžných metrů taženého nákladu je platným přístupem pro odhad počtu řidičů spojených s veřejnou službou nákladní dopravy. Jelikož se Komise domnívá, že minimální kapacita přepravy nákladu stanovená v zakázkách na veřejné služby není nepřiměřená identifikované potřebě veřejné služby (981. bod odůvodnění), musí se stejný argument použít i na kapacitu týkající se počtu řidičů.
- (988) Přípomínky společnosti Corsica Ferries týkající se nepřiměřeného závazku pro koncesionáře, aby byli schopni systematicky přijímat více než dvanáct cestujících na plavbu, s vyloučením použití plavidel typu ro-ro (476. až 479. bod odůvodnění), je třeba odmítnout. Jak je uvedeno v 829., 874. a 947. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že se francouzské orgány nedopustily zjevného pochybení, když charakterizovaly existenci potřeb veřejné služby v oblasti osobní dopravy. Jak je uvedeno v 984. až 986. bodě odůvodnění, Komise se dále domnívá, že jsou závazky veřejné služby týkající se minimální přepravní kapacity přiměřené potřebě veřejné služby, kterou je třeba uspokojit. Proto nebyla minimální přepravní kapacita stanovena podle typu plavidla, které má být použito, ale pouze podle potřeby veřejné služby, kterou je třeba uspokojit. Kromě toho zakázky na veřejné služby neobsahují žádné požadavky na typ plavidel, která mají být použita. Je třeba poznamenat, že například zakázky na veřejné služby na trasách zahrnujících L'Île-Rousse a Porto-Vecchio ani minimální kapacitu více než dvanáct cestujících nevyžadují. Za daných okolností tedy nelze tvrdit, že zakázky na veřejné služby ukládají nepřiměřené používání plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících namísto plavidel typu ro-ro.

7.3.2.2.3 Závěr k přiměřenosti státního zásahu a závazků veřejné služby stanovených v zakázkách na veřejné služby

- (989) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že používání zakázek na veřejné služby, jakož i závazky veřejné služby v nich obsažené, nejsou zjevně nepřiměřené potřebě veřejné služby, a představují tak přístup, který nejméně omezuje základní svobody a řádné fungování vnitřního trhu.

7.3.3 Existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby

- (990) Podle bodů 15 a 16 rámce pro SOHZ odpovědnost za poskytování SOHZ musí být dotčenému podniku svěřena prostřednictvím jednoho nebo více aktů, jejichž formu si může určit každý členský stát. V tomto aktu nebo aktech musí být uvedeny zejména tyto údaje:

- náplň a délku trvání závazků veřejné služby,
- o který podnik a případně o které území se jedná,

- povaha veškerých výhradních nebo zvláštních práv udělených podnikovi orgánem poskytujícím vyrovnávací platbu,
- popis vyrovnávacího mechanismu a parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby a
- ustanovení pro vyloučení vyplacení nadměrné vyrovnávací platby a jejího vrácení.

(991) V tomto případě Komise konstatuje, že:

- náplň závazků veřejné služby je uvedena v článcích 17, 18 a 23 a v příloze 1 zakázek na veřejné služby. Jejich trvání v délce osmi let je stanoveno v článku 3 zakázek na veřejné služby,
- podnik určený jako koncesionář je uveden na straně 2 zakázek na veřejné služby, kde je uveden jako smluvní strana. Zeměpisná působnost zakázek na veřejné služby je uvedena v článku 1,
- zakázky na veřejné služby nestanoví žádná zvláštní nebo výhradní práva,
- popis vyrovnávacího mechanismu a parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby jsou uvedeny v článcích 30 až 39 a v příloze 9 zakázek na veřejné služby,
- postupy pro vrácení nadměrné vyrovnávací platby a způsoby pro její vyloučení jsou stanoveny v článku 40 zakázek na veřejné služby.

(992) Komise se proto domnívá, že zakázky na veřejné služby jsou v souladu s body 15 až 16 rámce pro SOHZ. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodal.

7.3.4 Doba trvání pověření

(993) Jak je uvedeno v bodě 17 rámce pro SOHZ, doba trvání pověření by měla být odůvodněná objektivními kritérii, například potřebou amortizovat nepřevoditelná fixní aktiva. Trvání pověření by v zásadě nemělo být delší než doba nutná k odpisu nejvýznamnějších aktiv nezbytných k poskytování SOHZ.

(994) Komise především konstatuje, že podle sdělení o výkladu k nařízení o kabotáži nařízení nestanoví maximální dobu trvání zakázek na veřejné služby. Sdělení uvádí, že zakázky na veřejné služby, které trvají déle než pět (v případě, že se jedná o koncesi ve smyslu směrnice o koncesích) nebo šest let, mohou splnit požadavek přiměřenosti za předpokladu, že i) jsou odůvodněné na základě objektivních kritérií, jako je například potřeba návratnosti investic vynaložených při provozování námořní kabotážní dopravy za běžných provozních podmínek (jako jsou investice do plavidel nebo infrastruktury), a ii) nevedou k uzavření trhu ⁽²⁷⁵⁾.

⁽²⁷⁵⁾ Komise připomíná, že jak je uvedeno ve sdělení Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě, v oblasti námořní kabotáže by měla být doba trvání zakázek na veřejné služby omezena na přiměřenou a ne příliš dlouhou dobu, obvykle v řádu šesti let (sdělení Komise C(2004) 43 – Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě, 2004/C 13/03, Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3, bod 9). Sdělení o výkladu, které se týká uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě, však uvádí: „Zkušenosti [...] od roku 2003 [...] však ukázaly, že v některých případech hranice šesti let brání majitelům lodí účastnit se nabídkového řízení, protože se domnívají, že tato doba je příliš krátká k zajištění návratnosti investic vynaložených na poskytování služby. Obdobně veřejné orgány rovněž tvrdí, že krátkodobé zakázky by mohly odrazovat majitele lodí od větších investic a tím ohrožovat inovace a možná zlepšení kvality služby. [...] Z tohoto důvodu má Komise za to, že zakázky na veřejné služby překračující dobu pěti (v případě, že zakázka byla udělena formou koncese ve smyslu směrnice o koncesích) nebo šesti let mohou splnit požadavek přiměřenosti za předpokladu, že 1) jsou odůvodněné na základě objektivních kritérií, jako je například potřeba návratnosti investic vynaložených při provozování námořní kabotážní dopravy za běžných provozních podmínek (jako jsou investice do plavidel nebo infrastruktury) a 2) nebrání v přístupu na trh. Bez ohledu na analýzu konkrétních případů, podle zkušeností Komise a informací poskytnutých veřejnými orgány by mohly být oprávněné zakázky s maximální dobou trvání 12 let, které umožní odepsat podstatnou část nákladů na pořízení průměrného nového trajektu a zároveň i řádné fungování trhu.“

- (995) Kromě toho čl. 18 odst. 2 směrnice o udělování koncesí stanoví, že „investice zohledněné při tomto výpočtu [doby platnosti koncese] zahrnují jak počáteční investice, tak investice v průběhu platnosti koncese“.
- (996) Francouzské orgány odůvodňují dobu sedmi let (a jednoho volitelného roku) tím, že cílem je umožnit koncesionáři zajistit návratnost nákladů na pořízení nebo pronájem plavidel a nákladů na jejich uvedení do souladu s platnými předpisy, zejména pokud jde o bezpečnost a ekologickou transformaci. Toto období je nezbytné pro stimulaci investic koncesionářů během doby platnosti koncese.
- (997) Komise sice konstatuje, že zakázky na veřejné služby nevyžadují přímo žádné investice, upozorňuje však, že koncesionáři musí být schopni mobilizovat plavidla (pořízená nebo pronajatá), což představuje značnou kapitálovou zátěž. Komise rovněž bere na vědomí významné investice do dodržování nejnovějších environmentálních norem, které byly zavedeny směrnicí (EU) 2023/959⁽²⁷⁶⁾ a nařízením (EU) 2023/1805⁽²⁷⁷⁾. Jak je uvedeno v 571. bodě odůvodnění, společnost Corsica Linea odhaduje náklady na uvedení svých plavidel do souladu s environmentálními normami na 12 milionů EUR.
- (998) Pokud jde o nebránění v přístupu na trh, Komise konstatuje, že se korsická samospráva rozhodla použít otevřené zadávací řízení a zakázky na veřejné služby „po jednotlivých trasách“. Namísto jediné zakázky na sedm let (a jednoho volitelného roku) se korsická samospráva rozhodla udělit pět samostatných zakázek na stejnou dobu trvání pro podobné služby, což podporuje rozmanitost akterů, kteří mohou nabízet služby námořní dopravy mezi pevninskou Francií a Korsikou. Kromě toho bylo účelem této doby trvání zatraktivnit nabídkové řízení pro potenciální uchazeče, a tím podpořit hospodářskou soutěž. Komise se domnívá, že pokud by doba trvání taková nebyla, bylo by pro potenciální uchazeče obtížné vykonávat hospodářskou činnost, která by jim umožnila návratnost potřebných investic. Komise rovněž konstatuje, že stěžovatel nadále poskytuje námořní spojení s Korsikou z Nice a Toulonu. Nakonec Komise poznamenává, že jiné zakázky na veřejné služby v námořní dopravě v Evropě obsahují dobu trvání delší než šest let (např. šest plus čtyři roky v Chorvatsku⁽²⁷⁸⁾ a dvanáct let v Itálii⁽²⁷⁹⁾). Na základě těchto informací se Komise domnívá, že v tomto případě není pravděpodobné, že by doba trvání zakázek bránila v přístupu na trh.
- (999) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že sedmiletá doba trvání zakázek na veřejné služby s možností prodloužení o jeden rok splňuje požadavky přiměřenosti, zejména s ohledem na investice požadované v rámci zakázek na veřejné služby a vzhledem k tomu, že by taková doba trvání pravděpodobně nebránila v přístupu na trh.

7.3.5 Soulad se směrnicí 2006/111/ES

- (1000) Podle bodu 18 rámce pro SOHZ lze podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU, pouze pokud podnik v příslušném případě splňuje požadavky směrnice Komise 2006/111/ES („**směrnice o průhlednosti**“)⁽²⁸⁰⁾. Podpora, která není v souladu s touto směrnicí, se považuje za podporu, která narušuje rozvoj obchodu v míře, která by byla v rozporu se zájmy Unie ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (1001) Podle čl. 2 písm. d) směrnice o průhlednosti se podniky, u nichž se vyžaduje vedení oddělených účtů, rozumí mimo jiné také podniky, které byly pověřeny poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU a dostávají za takové služby náhradu v jakékoli podobě a které vykonávají další činnosti.

⁽²⁷⁶⁾ Směrnice (EU) 2023/959.

⁽²⁷⁷⁾ Nařízení (EU) 2023/1805, tamtéž.

⁽²⁷⁸⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 12. července 2018 ve věcech SA.48119 (2017/N) a SA.49523 (2017/N) – Chorvatsko – SOHZ – pravidelná pobřežní námořní veřejná doprava na trajektových trasách č. 431, 432, 632 a 635, C(2018) 4375 final (Úř. věst. C 339, 21.9.2018, s. 1).

⁽²⁷⁹⁾ Rozhodnutí (EU) 2022/448.

⁽²⁸⁰⁾ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

- (1002) Komise v tomto případě konstatuje, že společnosti Corsica Linea a La Mériidionale je třeba považovat za podniky, u nichž se vyžaduje vedení oddělených účtů ve smyslu směrnice o průhlednosti.
- (1003) Ustanovení směrnice o průhlednosti, která se vztahují na podniky, u nichž se vyžaduje vedení oddělených účtů, jsou následující.
- (1004) Podle čl. 1 odst. 2 směrnice o průhlednosti musí členské státy zajistit, aby se finanční a organizační struktura každého podniku, který je povinen vést oddělené účty, správně promítala do oddělených účtů tak, aby zřetelně ukazovaly:
- náklady a výnosy spojené s různými činnostmi,
 - podrobný popis způsobů, kterými jsou náklady a výnosy přičítány nebo přidělovány různým činnostem.
- (1005) Kromě toho podle čl. 4 odst. 1 směrnice o průhlednosti „[...] přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby v kterémkoli podniku povinném vést oddělené účty:
- byly vnitřní účty odpovídající různým činnostem oddělené,
 - byly veškeré náklady a výnosy správně přičteny nebo rozděleny na základě důsledně uplatňovaných a objektivně zdůvodnitelných zásad analytického účetnictví,
 - byly zásady analytického účetnictví, podle kterých se jednotlivé účty vedou, jasně stanoveny.“
- (1006) V tomto případě Komise konstatuje, že z článku 30 zakázek na veřejné služby vyplývá, že jsou vnitřní účty pověřených společností týkající se činností v rámci SOHZ a činností mimo rámec SOHZ oddělené a že uvedené účty vykazují příjmy a náklady spojené s danými různými činnostmi (293. bod odůvodnění).
- (1007) Kromě toho, jak bude popsáno v oddíle 7.3.8, Komise v této fázi konstatuje, že francouzské orgány správně přičetly a rozdělily náklady a příjmy související s poskytováním SOHZ a s komerčními činnostmi na základě jasně definovaných, důsledně uplatňovaných a objektivně odůvodnitelných zásad účtování nákladů. Podrobnosti o metodách, kterými jsou náklady a výnosy přičítány nebo rozdělovány různým činnostem, jsou v zakázkách na veřejné služby rovněž stanoveny.
- (1008) Zakázky na veřejné služby jsou v souladu se směrnicí o průhlednosti. Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodal.

7.3.6 *Soulad s pravidly EU v oblasti zadávání veřejných zakázek*

- (1009) Podle bodu 19 rámce pro SOHZ může být podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU pouze za předpokladu, že odpovědný orgán při pověřování dotyčného podniku poskytováním služby dodržel nebo se zavázal dodržet platná pravidla Unie v oblasti zadávání veřejných zakázek. Patří sem veškeré platné požadavky na transparentnost, rovné zacházení a nediskriminaci, které vyplývají přímo ze Smlouvy a případně ze sekundárního práva Unie. Podpora, která neodpovídá těmto pravidlům a požadavkům, se považuje za podporu, která by narušila obchod v míře, která by byla v rozporu se zájmy Unie ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU.

- (1010) Tento požadavek je zopakován ve sdělení o výkladu k nařízení o kabotáži ⁽²⁸¹⁾. Sdělení dále ukládá podmínky pro výběr postupu pro zadávání zakázek ⁽²⁸²⁾. Uvádí, že zahájení otevřeného výběrového řízení je v zásadě nejjednodušším způsobem, jak zabránit diskriminaci. Výběrové řízení, jehož součástí je jednání s potenciálními uchazeči, může být v souladu se zásadou nediskriminace, pokud jednání mezi zadavatelem a společnostmi, které podaly nabídky, jsou nestranná, spravedlivá a transparentní. Jak je uvedeno ve sdělení o výkladu k nařízení o kabotáži, Komise zastává názor, že pokud je zakázka zadána přímo, není v zásadě dodržena zásada nediskriminace a transparentnosti zakotvená v článku 4 nařízení o kabotáži. Podobně není v souladu se zásadami zákazu diskriminace a transparentnosti nabídkové řízení, které je navrženo tak, aby byl neoprávněně omezen počet potenciálních uchazečů.
- (1011) Sdělení o výkladu k nařízení o kabotáži rovněž uvádí, že by pro zajištění souladu s výše uvedenými zásadami měla mezi datem zahájení nabídkového řízení a datem, od něhož musí začít provozování dopravních služeb, uplynout dostatečně a přiměřeně dlouhá doba. Příliš krátké lhůty, které dostatečně neodrážejí potřeby kabotážní služby, jež má být zadána (např. co se týče velikosti trhu, požadavky na kvalitu nebo četnost), by v rozporu se zásadou rovného zacházení mohly zvýhodňovat zavedeného majitele lodí.
- (1012) Komise tedy zkoumala, zda odpovědný orgán při pověřování dotyčných podniků poskytováním služby dodržel pravidla EU v oblasti zadávání veřejných zakázek, v tomto případě směrnici o koncesích.
- (1013) Společnost Corsica Ferries ve své stížnosti uvádí dvě porušení směrnice o koncesích. Pokud jde o první porušení, společnost Corsica Ferries tvrdí, že se potýkala s překážkami, které jí znemožnily podat žádost, zejména s velmi krátkými lhůtami v rámci řízení (522. bod odůvodnění) ⁽²⁸³⁾. Kromě toho tvrdí, že francouzské orgány neoprávněně změnily minimální charakteristiky nabídkového řízení s cílem vybrat nabídky, které nesplňují technické požadavky přílohy 1 zakázek na veřejné služby, zejména pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty.
- (1014) Pokud jde o druhé porušení (523. bod odůvodnění), společnost Corsica Ferries tvrdí, že doba trvání zakázek na veřejné služby nebyla odůvodněna s ohledem na to, že se od koncesionářů nepožadovaly investice. Komise v této souvislosti odkazuje na oddíl 7.3.4 rozhodnutí.

7.3.6.1 Doba trvání nabídkového řízení

- (1015) V tomto oddíle Komise přezkoumá, zda je doba trvání nabídkového řízení v souladu se směrnicí o koncesích, a to ze dvou hledisek: i) období mezi zahájením řízení (dne 6. května 2022) a skutečným zahájením zakázky na veřejné služby (dne 1. ledna 2023) a ii) období mezi udělením zakázek na veřejné služby (dne 21. prosince 2022) a jejich vstupem v platnost (dne 1. ledna 2023).
- (1016) Směrnice o koncesích stanoví ⁽²⁸⁴⁾ minimální lhůtu pro podání žádostí a nabídek 30 dnů ode dne, kdy bylo zveřejněno oznámení o zahájení koncesního řízení. Tato minimální lhůta byla v tomto případě dodržena (lhůta pro podání žádostí uplynula dne 25. července 2022).

⁽²⁸¹⁾ Oddíl 5.4.1.

⁽²⁸²⁾ Oddíl 5.4.2.

⁽²⁸³⁾ Společnost Corsica Ferries rovněž tvrdí, že požadavek na mobilizaci plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících představuje překážku vstupu na trh (517. bod odůvodnění). Komise však konstatuje, že společnostmi provozujícími spojení s Korsikou v letech 2015–2022, včetně společnosti Corsica Ferries, mají plavidla, jejichž velikost je slučitelná s ustanoveními stávajících zakázek na veřejné služby. Komise se dále domnívá, že jsou kapacitní podmínky požadované v zakázkách na veřejné služby odůvodněny potřebou veřejné služby, jak je uvedeno v oddílech 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 a 7.3.2.1.3.3. Proto uvedené podmínky nemohly představovat překážku vstupu na trh.

⁽²⁸⁴⁾ Směrnice o koncesích, článek 39.

- (1017) Směrnice o koncesích však nestanoví žádnou minimální ani maximální dobu mezi udělením koncese a vstupem uvedené koncese v platnost. Je proto nutné posoudit, zda lhůty dotčeného řízení mohly porušit zásady transparentnosti, rovného zacházení a nediskriminace.
- (1018) Komise níže přezkoumá tvrzení společnosti Corsica Ferries, že lhůty stanovené v řízení představují vstupní překážku pro nové aktéry, a to s ohledem na stávající judikaturu⁽²⁸⁵⁾ a praxi v námořním odvětví.
- (1019) Komise konstatuje, že platnost zakázek na veřejné služby na období 2021–2022 skončila dne 31. prosince 2022. Vstup nových zakázek na veřejné služby v platnost dne 1. ledna 2023 byl oznámen v lednu 2022 v rámci konzultace s provozovateli, kterou uspořádala korsická samospráva a jíž se společnost Corsica Ferries zúčastnila. Oznámení o zahájení koncesního řízení zveřejnil OTC dne 6. května 2022, tj. osm měsíců před začátkem platnosti zakázky na veřejné služby na období 2023–2030.
- (1020) Komise rovněž konstatuje, že po zveřejnění oznámení o zahájení koncesního řízení dne 6. května 2022 žádný z potenciálních uchazečů nepožádal o změnu harmonogramu, přestože byl znám od počátku řízení (viz 374. bod odůvodnění).
- (1021) Společnost Corsica Ferries se domnívá, že tento harmonogram byl překážkou, která jí znemožnila podat žádost. Zejména uvádí, že se v odvětví námořní dopravy rezervace otevírají nejméně šest měsíců předem, což novým poskytovatelům služeb znemožňuje mobilizovat lodě s minimální kapacitou, pokud jde o přepravu cestujících a kajuty, ve lhůtách pro podání nabídek. Aby mohla přesunout své loďstvo přidělené na trasy Toulon–Korsika, Nice–Korsika a Itálie–Korsika na trasy Marseille–Korsika, musela by tedy uzavřít rezervace na uvedených trasách nejméně šest měsíců předem.
- (1022) Komise bere na vědomí připomínky společností La Méridionale a Corsica Linea, které uvádějí, že k zahájení rezervací stačí mnohem kratší lhůta, než uvádí společnost Corsica Ferries. Příjemci v souvislosti se zakázkami na veřejné služby vysvětlují, že v případě nákladní dopravy, která je hlavním účelem zakázek na veřejné služby, se pro pravidelné zákazníky převážná většina rezervací provádí několik dní předem nebo v tentýž den. V osobní dopravě byly zakázky na veřejné služby zahájeny mimo sezónu s menším provozem. Společnost La Méridionale například uvádí, že dne 21. prosince 2022 otevřela rezervace pro části 1 a 3 (Ajaccio a Porto-Vecchio), aniž by to bránilo zahájení běžného provozu.
- (1023) Komise bere na vědomí, že předběžný harmonogram řízení byl ze strany OTC oznámen v usnesení korsického shromáždění 22/050 ze dne 28. dubna 2022. V souladu s uvedeným harmonogramem byl termín pro příjem žádostí stanoven na 25. července 2022, jednání měla probíhat od srpna 2022 a udělení zakázek na veřejné služby, výběr a oznámení úspěšného uchazeče (uchazečů) byly naplánovány na říjen 2022.
- (1024) Vzhledem k tomuto harmonogramu byla odhadovaná doba mezi udělením zakázek na veřejné služby a jejich vstupem v platnost (dne 1. ledna 2023) o něco delší než dva měsíce, tj. více než dvakrát delší než v judikatuře ve věci SNCM II (viz 372. bod odůvodnění).
- (1025) Komise rovněž konstatuje, že ke dni 25. července 2022, kdy byly žádosti obdrženy, OTC a korsická samospráva zjistily, že žádost podaly pouze společnosti Corsica Linea a La Méridionale, a to buď vlastním jménem, nebo jako konsorcium, a konstatovaly, že žádost nepodal žádný nový účastník. V důsledku toho mohly OTC a korsická samospráva ke dni 25. července 2022 usoudit, že posunutí původního harmonogramu a zkrácení doby mezi udělením zakázek na veřejné služby a jejich vstupem v platnost nemá s ohledem na potenciální nové účastníky žádný účinek způsobující uzavření trhu.
- (1026) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, zejména k harmonogramu udělovacího řízení, ke skutečnosti, že nebyla obdržena žádná žádost o změnu harmonogramu, a k rezervačním zvyklostem v odvětví námořní dopravy se Komise domnívá, že každý uchazeč měl přiměřený čas na i) přípravu své žádosti a nabídky a ii) nasazení svého loďstva na trasy, o něž se ucházel.

⁽²⁸⁵⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, SNCM II, tamtéž.

7.3.6.2 K minimálním požadavkům a zpátečním cestám, které lze přeložit, a dodatečným zpátečním cestám

(1027) V tomto oddíle Komise přezkoumá soulad udělovacího řízení se směrnicí o koncesích, pokud jde o i) rozsah minimálních požadavků, ii) soulad zakázek na veřejné služby s minimálními požadavky a iii) soulad se zásadami rovného zacházení a nediskriminace, pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty.

7.3.6.2.1 Rozsah minimálních požadavků

(1028) Pokud jde o minimální požadavky, článek 37 směrnice o koncesích stanoví, že úspěšná nabídka musí splňovat minimální požadavky stanovené veřejným zadavatelem a že se uvedené požadavky nesmí během jednání měnit. Ustanovení čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek (270. bod odůvodnění) stanoví tyto „minimální charakteristiky“:

- „maximální sazby platné pro korsické rezidenty a přepravu zboží,
- přepravní kapacita plavidel,
- jízdní řády a četnost služeb,
- doba trvání zakázky [a]
- maximální výše finanční vyrovnávací platby vyplácené ze strany OTC.“

(1029) V příloze 1 (technická příloha o službách, 285. bod odůvodnění) pravidel pro podávání nabídek je uvedeno, že charakteristiky námořních služeb odpovídají „*minimální způsobilosti*“.

(1030) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení Francie upřesnila, že minimální požadavky jsou stanoveny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek (379. bod odůvodnění) a že příloha 1 popisuje pouze minimální požadavky týkající se i) přepravní kapacity plavidel a ii) jízdních řádů a četnosti služeb (380. bod odůvodnění).

(1031) Komise konstatuje, že čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek představuje seznam, v němž jsou minimální charakteristiky pouze vyjmenovány bez dalších podrobností o jejich vymezení nebo minimálních hodnotách. Pro pochopení přesného rozsahu minimálních charakteristik je nutné nahlédnout do dalších dokumentů obsažených v zadávací dokumentaci (viz 379. bod odůvodnění).

(1032) Minimální charakteristiky týkající se i) přepravní kapacity plavidel a ii) jízdních řádů a četnosti služeb jsou podrobně uvedeny v příloze 1 („technická příloha o službách“), která stanoví i) minimální kapacitu pro osobní a nákladní dopravu a ii) minimální četnost a časové intervaly. Podle společnosti Corsica Ferries představují všechny prvky uvedené v příloze 1 minimální charakteristiky, zejména s ohledem na rozsudek Státní rady ze dne 24. června 2019⁽²⁸⁶⁾. I když výklad práva EU přísluší Soudnímu dvoru Evropské unie, je v daném ohledu třeba připomenout, že uvedený rozsudek potvrdil usnesení správního soudu v Bastii ze dne 19. března 2019⁽²⁸⁷⁾, který v rámci řízení o udělení zakázky na veřejné služby na námořní přepravu cestujících a zboží mezi Korsikou a pevninou na období 2019–2020 zřejmě dospěl k závěru, že za minimální charakteristiky je třeba považovat rovněž pouze technické požadavky stanovené v příloze spojené s minimální charakteristikou zakázky uvedenou v příslušném článku pravidel pro podávání nabídek.

(1033) Podle společnosti Corsica Ferries nebyly nabídky v souladu s minimálními požadavky ve smyslu směrnice o koncesích, pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, jak je uvedeno v příloze 1.

⁽²⁸⁶⁾ Státní rada, dne 24. června 2019, La Méridionale, č. 429407, bod 3.

⁽²⁸⁷⁾ Správní soud v Bastii, dne 19. března 2019, La Méridionale, č. 1900289, bod 12.

- (1034) Zpáteční cesty, které lze přeložit, však nejsou uvedeny v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek ani v příloze 1. Proto je nelze považovat za součást minimálních požadavků ve smyslu směrnice o koncesích. Pokud jde o dodatečné zpáteční cesty, příloha 1 se týká pouze maximálního počtu, který může veřejný zadavatel zavést s ohledem na potřeby poskytování veřejné služby na určitých trasách. Příloha 1 se však dalšími charakteristikami dodatečných zpátečních cest, jako je stanovení jejich data, nezabývá. ⁽²⁸⁸⁾
- (1035) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty nebyly součástí minimálních požadavků ve smyslu směrnice o koncesích.

7.3.6.2.2 Soulad zakázek na veřejné služby s minimálními požadavky

- (1036) Společnost Corsica Ferries rovněž tvrdí, že francouzské orgány změnilly minimální charakteristiky.
- (1037) Pokud jde o údajnou změnu minimálních charakteristik v průběhu jednání, francouzské orgány uvádějí, že ke změně nedošlo. Po ověření podepsaných zakázek na veřejné služby Komise zjistila, že jsou minimální charakteristiky totožné s charakteristikami stanovenými v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek a v zadávací dokumentaci.
- (1038) Pokud jde o soulad úspěšných nabídek s minimálními požadavky, Komise po ověření ⁽²⁸⁹⁾ konstatuje, že jsou nabídky v souladu s charakteristikami uvedenými v čl. 2 odst. 4 pravidel pro podávání nabídek a v zadávací dokumentaci.
- (1039) Kromě toho byly všechny úspěšné nabídky v souladu s technickými požadavky uvedenými v příloze 1. Pouze jedno plavidlo společnosti Corsica Linea, Paglia Orba, mělo jedinou kajutu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace namísto dvou, jak je stanoveno v příloze 1. Nicméně i za předpokladu, že by technický požadavek týkající se počtu kajut pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace představoval minimální plavidlo (384. bod odůvodnění). Kromě toho se uchazeč zavázal nahradit toto plavidlo jedním ze sedmi plavidel potenciálně přidělených na spojení, pokud budou požadovány dvě kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Je třeba připomenout, že článek 20 zakázek na veřejné služby umožňuje náhradu plavidel v průběhu zakázky. Současně se společnost Corsica Linea zavázala k provedení prací umožňujících vybavení plavidla druhou kajutou pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Tyto práce byly dokončeny a plavidlo Paglia Orba má nyní dvě kajuty pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

7.3.6.2.3 Soulad se zásadami rovného zacházení a nediskriminace, pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty

- (1040) Společnost Corsica Ferries tvrdí, že soulad s požadavky stanovenými v příloze 1 pro zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty byl ekonomicky problematický. Podle společnosti Corsica Ferries by bylo nutné mobilizovat plavidlo určené výhradně pro uvedené zpáteční cesty, protože cesty musí být uskutečněny kdykoli s minimální týdenní lhůtou pro oznámení.
- (1041) Komise konstatuje, že zakázky na veřejné služby a přílohy 1 k nim stanoví tři kategorie zpátečních cest: „základní“ zpáteční cesty, zpáteční cesty, „které lze přeložit“, a „dodatečné“ zpáteční cesty.
- (1042) Zpáteční cesty, které lze přeložit, se řídí článkem 17 zakázek na veřejné služby, který stanoví: „V zájmu optimalizace organizace provozu si samospráva vyhrazuje právo přeložit zpáteční cesty v souladu s celkovým počtem ročních zpátečních cest uvedeným v příloze 1. K tomuto přeložení dojde v rámci technického výboru uvedeného v čl. 10 odst. 2 této zakázky.“
- (1043) Komise poznamenává, že zpáteční cesty, které lze přeložit, nejsou dodatečnými zpátečními cestami, které se přičítají k celkovému počtu ročních zpátečních cest, nýbrž jsou součástí daného celkového počtu.

⁽²⁸⁸⁾ Jak je uvedeno v 1055. bodě odůvodnění, skutečnost, že koncesionáři navrhují termíny takových zpátečních cest, nemá žádný vliv na výběr skutečných termínů, který je nakonec ponechán na veřejném zadavateli.

⁽²⁸⁹⁾ Ve formalizované verzi přílohy 1 pro část 4, kterou francouzské orgány zaslaly Komisi, chyběly dvě stránky. Komise však byla schopna vyhledat a potvrdit chybějící informace v jiných zadávacích dokumentech (přílohy 2 a 3).

- (1044) Dodatečné zpáteční cesty jsou definovány v článku 18 zakázek na veřejné služby, který stanoví: „S ohledem na potřebu poskytování veřejné služby může být veřejný zadavatel nucen požádat pověřenou společnost o uskutečnění dodatečných zpátečních cest *ad hoc* v rámci omezeného počtu stanoveného v příloze 1 (dodatečné zpáteční cesty) [...]“
- (1045) Komise konstatuje, že dodatečné zpáteční cesty byly plánovány pouze pro tři části (10 zpátečních cest pro část 1, 30 zpátečních cest pro část 2 a 10 zpátečních cest pro část 5).
- (1046) Francouzské orgány upřesňují, že ani ze zadávací dokumentace, ani z odpovědí veřejného zadavatele na otázky uchazečů v průběhu udělovacího řízení nevyplývá, že by uchazeči byli povinni mobilizovat další plavidla pro zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty. Francouzské orgány dále upřesňují, že v souladu s články 17 a 18 návrhu zakázek na veřejné služby je pro zavedení zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest nutné svolat zasedání technického výboru podle čl. 10 odst. 2 zakázek na veřejné služby. Výbor umožňuje koncesionáři, jehož se zavedení uvedených zpátečních cest týká, oznámit problémy, které by mohly z takového zavedení vyplýnout.
- (1047) Komise poznamenává, že zavedení dodatečných zpátečních cest nebylo ničím novým, neboť předchozí zakázky na veřejné služby (zakázky na veřejné služby na období 2021–2022), o něž se společnost Corsica Ferries ucházela, rovněž stanovovaly dodatečné zpáteční cesty, a to ve stejném počtu pro dané tři části. Kromě toho měly hospodářské subjekty, které měly zájem o podání žádosti, možnost konzultovat informace týkající se období vysoké poptávky, která by mohla vyžadovat dodatečné zpáteční cesty.
- (1048) Komise rovněž bere na vědomí usnesení správního soudu v Bastii ze dne 20. července 2022 (274. bod odůvodnění), v němž soud v souvislosti s dodatečnými zpátečními cestami rozhodl, že: „... za daných okolností a vzhledem k tomu, že jsou informace týkající se období vysoké poptávky po námořní dopravě, která mohou odůvodnit požadavek na dodatečné zpáteční cesty, hospodářským subjektům známy a že společnost SAS Corsica Ferries může volně nahlížet do údajů, které jsou k dispozici veřejnosti, zejména prostřednictvím korsického regionálního střediska pro sledování dopravy, jak je rovněž uvedeno v čl. 4 odst. 1 pravidel pro podávání nabídek, z šetření nevyplývá, že by informace obsažené v zadávací dokumentaci týkající se zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest byly nedostatečné k tomu, aby uchazeči mohli posoudit rozsah povinností pověřených společností a podat nabídku. Je tedy nepravděpodobné, že by údajné porušení pravidel publicity a hospodářské soutěže poškodilo společnost žalobkyně. Z toho vyplývá, že je uplatněný žalobní důvod neúčinný“⁽²⁹⁰⁾.
- (1049) Komise konstatuje, že odpovědi na otázky potenciálních uchazečů týkající se zpátečních cest neposkytovaly další podrobnosti o některých aspektech zadávacích dokumentů, ale obecně odkazovaly uchazeče na zadávací dokumentaci, která byla považována za dostatečně jasnou⁽²⁹¹⁾. Všichni uchazeči však měli v souladu se zásadami transparentnosti, nediskriminace a rovného zacházení přístup ke stejným informacím prostřednictvím sekce otázek a odpovědí.
- (1050) Komise se domnívá, že zadávací dokumentace v žádném případě nenaznačovala, že by bylo nutné držet konkrétní loďstvo pro dodatečné zpáteční cesty nebo zpáteční cesty, které lze přeložit. To potvrzují předchozí zakázky na veřejné služby a podané nabídky. Kromě toho to nebylo udržitelné z praktického a ekonomického hlediska, protože vyrovnávací platba za veřejnou službu nepokrývá náklady na odstavení plavidel, která by po většinu času zůstala nečinná⁽²⁹²⁾.
- (1051) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že pravidla pro podávání nabídek byla v tomto bodě dostatečně jasná, aby umožnila uchazečům podat nabídku.
- (1052) Komise dále poznamenává, že jsou zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty koncipovány jako nástroje, které umožňují přizpůsobit veřejnou službu skutečné poptávce nebo povětrnostním podmínkám v případě dlouhodobých zakázek na veřejné služby v rámci mechanismu podobného ustanovení o opci, jak je uvedeno v čl. 43 odst. 1 písm. a) směrnice o koncesích.

⁽²⁹⁰⁾ Usnesení správního soudu v Bastii ze dne 20. července 2022, 12. bod odůvodnění.

⁽²⁹¹⁾ Společnost Corsica Ferries se domnívá, že OTC ve svých odpovědích uvedl, že příloha 1 je minimálním požadavkem (529. bod odůvodnění). OTC však pouze odkázal na zadávací dokumentaci.

⁽²⁹²⁾ Pokud by pro zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty bylo nutné konkrétní loďstvo, vedlo by to k dodatečným nákladům na dané loďstvo, které nejsou slučitelné s maximální vyrovnávací platbou za náklady související se závazky veřejné služby.

- (1053) Komise konstatuje, že dokumentace pro účely konzultace nezakazovala uchazečům předkládat návrhy a že úspěšné nabídky byly v souladu s ustanoveními pravidel pro podávání nabídek a návrhu zakázky týkajícími se zpátečních cest, které lze přeložit, a dodatečných zpátečních cest.
- (1054) Skutečnost, že společnosti Corsica Linea a konsorcium Corsica Linea – La Méridionale navrhly termíny pro dodatečné zpáteční cesty na základě svých zkušeností s potřebami nákladní dopravy a potřeb prezentovaných OTC v zadávací dokumentaci, neznamená, že by se zpáteční cesty musely nutně uskutečnit ve stejných termínech, což by vylučovalo možnost, aby OTC požádal o zpáteční cesty v jiných termínech. O termínech těchto dodatečných zpátečních cest nadále rozhoduje technický výbor, jak je stanoveno v čl. 10 odst. 2 zakázky, a oznamuje je koncesionáři s týdenním předstihem.
- (1055) Program navržený koncesionářem proto není pro veřejného zadavatele nijak závazný a veřejný zadavatel rozhoduje o termínu zpáteční cesty jízdy podle potřeb. Toto zjištění bylo prokázáno na příkladu dodatečných zpátečních cest skutečně uskutečněných v roce 2023 pro část 1, jedinou část, u níž se dodatečné zpáteční cesty uskutečnily (389. bod odůvodnění). Z navrhovaných 30 dodatečných zpátečních cest se jich uskutečnilo 28. Z toho se uskutečnily 3 dodatečné zpáteční cesty v termínech, které nebyly plánovány v předběžném programu. Kromě toho OTC nedal podnět k dodatečným zpátečním cestám pro pět „předběžných“ termínů. Komise dále konstatuje, že v roce 2023 OTC nedal podnět k žádným zpátečním cestám, které lze přeložit.
- (1056) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že jsou úspěšné nabídky v souladu s ustanoveními pravidel pro podávání nabídek a s návrhem zakázky na veřejné služby, pokud jde o zpáteční cesty, které lze přeložit, a dodatečné zpáteční cesty, a že nedošlo ke zvýhodnění, pokud jde o harmonogram zpátečních cest navržený společností Corsica Linea a konsorciem Corsica Linea – La Méridionale.

7.3.6.3 Závěr

- (1057) Na základě těchto informací nemůže Komise dospět k závěru, že by společnost Corsica Ferries byla dotčena překážkami vstupu na trh, které by jí bránily v podání nabídek a způsobily diskriminační zacházení.

7.3.7 Vyloučení diskriminace, pokud jde o způsob výpočtu vyrovnávací platby

- (1058) Podle bodu 20 rámce pro SOHZ platí, že jestliže určitý orgán pověří poskytováním stejné služby obecného hospodářského zájmu několik podniků, měla by se vyrovnávací platba počítat pro každý podnik podle stejné metody.
- (1059) Vzhledem k tomu, že poskytováním veřejné služby na každé z tras je pověřen jeden podnik nebo skupina podniků (tj. společnost Corsica Linea, společnost La Méridionale nebo konsorcium Corsica Linea – La Méridionale, viz Table 13), Komise se domnívá, že v tomto případě nemůže dojít k diskriminaci ve smyslu bodu 20 rámce pro SOHZ. V každém případě Komise konstatuje, že vyrovnávací platba byla vypočtena podle stejných zásad pro každou zakázku na veřejné služby (oddíl 3.7.2).
- (1060) Sdělení o výkladu k nařízení o kabotáži obsahuje také zvláštní ustanovení o uplatňování zásady nediskriminace v námořní kabotáži. Stanoví, že členské státy nesmějí uložit závazky, které přesně odpovídají potřebám jedné společnosti lodní dopravy a které by bránily jiným majitelům lodí z Unie ve vstupu na trh, nebo uložit závazky s tímto účinkem⁽²⁹³⁾. Sdělení zejména upozorňuje na dva druhy smluvních ustanovení týkajících se podmínek převzetí plavidel předchozích provozovatelů veřejných služeb⁽²⁹⁴⁾ a podmínek týkajících se posádky⁽²⁹⁵⁾.
- (1061) V tomto případě zakázky na veřejné služby neukládají žádné povinnosti určené konkrétně jedné společnosti lodní dopravy, zejména neukládají závazky týkající se převzetí plavidel odcházejícího provozovatele nebo závazky týkající se posádky.

⁽²⁹³⁾ Oddíl 5.3.2.

⁽²⁹⁴⁾ Oddíl 5.3.2.1.

⁽²⁹⁵⁾ Oddíl 5.3.2.2.

- (1062) Zúčastněné strany žádné připomínky v tomto ohledu nepodaly.
- (1063) Zakázky na veřejné služby jsou proto v souladu s bodem 20 rámce pro SOHZ a čl. 4 odst. 1 nařízení o kabotáži.

7.3.8 Výše vyrovnávací platby

- (1064) Podle bodu 21 rámce pro SOHZ výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.
- (1065) Podle bodu 22 lze výši vyrovnávací platby stanovit na základě očekávaných příjmů a nákladů, na základě skutečných příjmů a nákladů nebo na základě jejich kombinace, podle toho, jaké pobídky ke zvýšení efektivity chce členský stát poskytnout hned od začátku v souladu s odstavci 40 a 41.
- (1066) Bod 23 stanoví, že jestliže celá vyrovnávací platba nebo její část vychází z očekávaných příjmů a nákladů, musí být tyto příjmy a náklady vymezeny v pověřovacím aktu. Musí být založeny na důvěryhodných a pozorovatelných parametrech o ekonomickém prostředí, v němž se SOHZ poskytuje. V příslušných případech musí vycházet ze znaleckých posudků regulačních orgánů odvětví nebo jiných subjektů, které jsou na podniku nezávislé. Členské státy musí uvést, z jakých zdrojů vycházejí při stanovení očekávaných příjmů a nákladů. Odhady nákladů musí odrážet očekávání nárůstu efektivity poskytovatele SOHZ během doby pověření.
- (1067) Jak je uvedeno v článku 30 zakázek na veřejné služby (293. bod odůvodnění), maximální finanční vyrovnávací platba, kterou OTC vyplácí koncesionáři za jeho závazky veřejné služby, nesmí přesáhnout částku nezbytnou k pokrytí čistých nákladů na poskytování SOHZ s přihlédnutím k přiměřenému zisku.
- (1068) V tomto případě je výše vyrovnávací platby za SOHZ vypočtena *ex ante* pomocí metody přidělování nákladů, jak je uvedeno v předběžném provozním účtu koncesionářů pro každou část (příloha 9), který je nedílnou součástí zakázek na veřejné služby. Výši vyrovnávací platby stanovenou v příloze 9 nelze *ex post* zvýšit, ale podléhá pobídkám ke zvyšování efektivity (301. a 302. bod odůvodnění) a kontrole *ex post* (319. bod odůvodnění), která stanoví mechanismus pro vymáhání v případě nadměrné vyrovnávací platby.
- (1069) Francouzské orgány v souvislosti s udělením zakázek na veřejné služby ověřily, že finanční nabídky podané společnostmi Corsica Linea a La Méridionale byly založeny na objektivních a věrohodných předpokladech a byly v souladu se závazky veřejné služby, včetně minimální kapacity nákladní a osobní dopravy a závazků týkajících se sazeb za přepravu zboží a cestujících.
- (1070) Komise se proto domnívá, že body 21 až 23 rámce pro SOHZ byly splněny.

7.3.8.1 Čisté náklady nezbytné k plnění závazku veřejné služby

- (1071) Podle bodu 24 rámce pro SOHZ by se čisté náklady, které jsou nebo podle očekávání budou nezbytné ke splnění závazků veřejné služby, měly vypočítat za použití metodiky čistých ušetřených nákladů, pokud to vyžadují právní předpisy Unie nebo členského státu i v jiných případech, v nichž je to možné.
- (1072) Přestože Komise považuje metodiku čistých ušetřených nákladů za nejpřesnější metodu určování nákladů na závazek veřejné služby, podle bodu 27 rámce pro SOHZ může být použití této metodiky v některých případech neproveditelné nebo nevhodné. V takových řádně odůvodněných případech může Komise souhlasit s použitím alternativních metod výpočtu čistých nákladů nezbytných k plnění závazků veřejné služby, například metodu přidělování nákladů.
- (1073) V tomto případě francouzské orgány použily metodu přidělování nákladů (viz 307. až 309. bod odůvodnění), která podle společnosti Corsica Ferries není odůvodněná (493. až 498. bod odůvodnění).

- (1074) *Za první*, je třeba připomenout, že v souladu s rámcem pro SOHZ jsou obě metody (tj. metodika čistých ušetřených nákladů i metoda přidělování nákladů), pokud jsou správně použity, platnými metodami pro výpočet odpovídající výše vyrovnávací platby. Oproti tomu, co tvrdí společnost Corsica Ferries, vycházejí obě metody z předpokladů dodatečných nebo přímých příjmů a nákladů spojených s poskytováním SOHZ, a proto podléhají srovnatelným metodickým omezením.
- (1075) *Za druhé*, metodika čistých ušetřených nákladů znamená stanovení nákladů a příjmů podniku v hypotetickém scénáři bez SOHZ. Činnosti společností Corsica Linea a La Méridionale na trasách mezi Korsikou a pevninou však závisí na existenci SOHZ. V rámci konzultace s provozovateli prohlásily, že by v případě neexistence zakázky na veřejné služby nenabízely žádné komerční služby mezi Korsikou a pevninskou Francií (234. bod odůvodnění). Na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries se Komise na základě informací uvedených v 817. až 825. a 870. bodě odůvodnění domnívá, že se francouzské orgány nedopustily zjevného pochybení, když zohlednily prohlášení společností Corsica Linea a La Méridionale během konzultace s provozovateli. Proto nelze použít žádný hypotetický scénář, podle něhož provozovatelé provozovali trasy mezi Korsikou a pevninou na komerčním základě bez SOHZ, což znamená, že metodiku čistých ušetřených nákladů nelze použít.
- (1076) V důsledku toho je třeba argumenty společnosti Corsica Ferries (493. až 498. bod odůvodnění) zamítnout.
- (1077) Pokud jde o metodu přidělování nákladů, podle bodů 28 a 29 rámce pro SOHZ tato metoda zahrnuje výpočet čistých nákladů nezbytných k plnění závazků veřejné služby jako rozdílu mezi náklady a příjmy pověřeného poskytovatele na plnění závazků veřejné služby, jak je uvedeno a odhadnuto v pověřovacím aktu. Náklady, které mají být zohledněny, zahrnují veškeré náklady nezbytné pro poskytování SOHZ.
- (1078) Bod 31 rámce pro SOHZ uvádí, že vykonává-li dotčený podnik pověřený poskytováním SOHZ rovněž činnosti mimo rozsah SOHZ, mohou zohledňované náklady zahrnovat veškeré přímé náklady nezbytné k plnění SOHZ a přiměřený příspěvek na nepřímé náklady společné SOHZ a ostatním činnostem. Náklady spojené s činnostmi mimo rámec SOHZ musí pokrýt veškeré přímé náklady a příslušný příspěvek na společné náklady. Při určování příslušného příspěvku na společné náklady se za referenční ceny považují tržní ceny za využívání zdrojů, jsou-li k dispozici. Jestliže takové tržní ceny nejsou k dispozici, lze příslušný příspěvek na společné náklady určit odkazem na úroveň přiměřeného zisku⁽²⁹⁶⁾, který podnik očekává ze svých činností, které spadají mimo rámec SOHZ, nebo na základě jiných vhodnějších metod.
- (1079) V tomto případě provozovatelé veřejných služeb vykonávají také komerční činnosti. V souladu s bodem 31 rámce pro SOHZ je proto nutné ověřit, zda jsou při výpočtu výše vyrovnávací platby zohledněny veškeré přímé náklady spojené s SOHZ a přiměřený příspěvek na nepřímé společné náklady.
- (1080) Dále je třeba připomenout, že v rozsudku ve věci BUPA Soudní dvůr s odkazem na nezbytnost a přiměřenost vyrovnání uvedl, že „diskreční pravomoc, kterou členský stát disponuje při definování úkolu služby obecného hospodářského zájmu a podmínek jeho provádění, včetně posouzení zvýšených nákladů vzniklých při tomto provádění, které závisí na komplexních hospodářských skutečnostech, je rozsah přezkumu, kterou má Komise z tohoto důvodu právo vykonávat, omezen na přezkum zjevného pochybení“ a že „[...] přezkum přiměřenosti vyrovnání za plnění úkolu služby obecného hospodářského zájmu [...] se [...] omezuje na ověření, zda je stanovené vyrovnání nezbytné k tomu, aby dotčený úkol služby obecného hospodářského zájmu mohl být splněn za hospodářsky přijatelných podmínek [...], nebo naopak, zda je dotčené opatření zjevně nepřiměřené ve vztahu ke sledovanému cíli [...]“. ⁽²⁹⁷⁾

⁽²⁹⁶⁾ Přiměřený zisk se hodnotí z perspektivy *ex ante* (na základě očekávaných zisků spíše než skutečných zisků), aby se nesnižovaly pobídky podniků dosahovat při provozování činností mimo rámec SOHZ úspor z důvodu vyšší efektivity.

⁽²⁹⁷⁾ Rozsudek ze dne 12. února 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, body 220 a 222.

- (1081) Jak je uvedeno v 308. bodě odůvodnění, přímé náklady na činnosti v osobní a nákladní dopravě se přidělují SOHZ na základě počtu cestujících nebo objemu nákladu (v běžných metrech), který jsou koncesionáři povinni zajistit v rámci závazků týkajících se kapacity stanovených v zakázkách na veřejné služby, zatímco společné náklady, které představují většinu provozních nákladů koncesionářů, se přidělují SOHZ v poměru ke kapacitě (vyjádřené v m³ objemu) vyhrazené na plavidle pro činnosti v rámci SOHZ. Tento přístup vede k tomu, že na všech trasách připadá na SOHZ přibližně [60–75] % celkových nákladů (viz Table 30), s výjimkou veřejné služby mezi Marseille a Proprianem, kde je na SOHZ přiděleno 100 % celkových nákladů.
- (1082) Pokud jde o přidělování nákladů na trasu mezi Marseille a Proprianem, je plné přidělení nákladů na SOHZ odůvodněné, neboť veškerá služba poskytovaná společností Corsica Linea je považována za SOHZ. Je to proto, že na této trase bylo identifikováno úplné selhání trhu (170. a 239. bod odůvodnění).
- (1083) U ostatních tras, pokud jde o náklady přímo související se službami osobní a nákladní dopravy, které se týkají pouze několika nákladových položek (pokrývajících přibližně [10–25] % celkových nákladů na trasu), přidělili provozovatelé veřejných služeb na SOHZ přibližně [0–20] % přímých nákladů souvisejících s osobní dopravou a [80–100] % přímých nákladů na nákladní dopravu. Komise ověřila, že jsou tyto specifické klíče pro přidělování nákladů odůvodněné s ohledem na závazky SOHZ, a to tak, že vypočetla poměr mezi počtem cestujících a objemem nákladu (v běžných metrech) souvisejícím se SOHZ, jak je uvedeno v zakázkách na veřejné služby, na jedné straně a celkovým počtem cestujících a objemem nákladu (v běžných metrech) uvedeným v předběžném provozním účtu koncesionářů společností Corsica Linea a La Mériidionale pro každou část (příloha 9) na straně druhé. Komise konstatuje, že tento poměr odpovídá specifickým klíčům pro přidělování nákladů uplatňovaným na přímé náklady, a proto dospěla k závěru, že jsou uvedené klíče odůvodněné.
- (1084) Pokud jde o společné náklady, které tvoří většinu nákladů (přibližně [70–90] % celkových nákladů na trasu), přidělili provozovatelé veřejných služeb přibližně [60–75] % těchto nákladů na SOHZ. S cílem ověřit, zda je tento klíč pro přidělování nákladů odůvodněný, vzala Komise v úvahu následující prvky.
- (1085) *Za prvé*, Komise konstatuje, že se závazky v rámci zakázky na veřejné služby týkají především nákladní dopravy. Na základě informací poskytnutých francouzskými orgány během formálního vyšetřovacího řízení, které ukazují kapacitu plavidel využívaných na trasách v rámci zakázky na veřejné služby (v m³), rozdělenou podle kapacity nákladní a osobní dopravy, Komise konstatuje, že kapacita nákladní dopravy plavidel používaných společnostmi Corsica Linea a La Mériidionale v procentech celkové kapacity plavidel (v m³) činí v průměru 73 %.
- (1086) Vzhledem k tomu, že se nákladní doprava neřídí pravidelnými vzorci poptávky, jak popisuje 976. bod odůvodnění, považuje Komise za rozumné přidělit společné náklady na plavidlo podle kapacity plavidla pro přepravu nákladu vyhrazené provozovatelem pro veřejnou službu, aby bylo možné pokrýt poptávku kdykoli, včetně období špičky, kdy je kapacita plavidel pro přepravu nákladu obvykle téměř plně využita.⁽²⁹⁸⁾ Z těchto důvodů je odůvodněné použít na všech trasách klíč pro přidělování společných nákladů ve výši přibližně [60–75] % (s přihlédnutím ke skutečnosti, že poskytnutí několika míst pro cestující ze zdravotních důvodů, kteří tvoří menšinu cestujících v námořní dopravě, je zanedbatelné a v každém případě by zvýšilo podíl společných nákladů, které by mohly být přiděleny službě obecného hospodářského zájmu).
- (1087) Kromě toho Komise poznamenává, že klíče pro přidělování nákladů budou podléhat kontrolám *ex post*, které zohlední skutečné využití plavidel pro SOHZ a činnosti v oblasti komerčních služeb (314. bod odůvodnění). To znamená, že pokud je počet cestujících v rámci komerčních služeb nebo objem přepravy nákladu v rámci komerčních služeb vyšší než očekávané objemy uvedené v předběžných provozních účtech (příloha 9), klíče pro přidělování nákladů, a tedy i výše podpory, budou upraveny (přičemž výši podpory nelze zvýšit *ex post* (314. bod odůvodnění)).

⁽²⁹⁸⁾ Komise konstatuje, že v případě vysoké poptávky by plavidla společností Corsica Linea a La Mériidionale na trasách mezi Marseille a Ajacciem, Bastií, L'Île-Rousse a Porto-Vecchio měla být téměř plně využita (ve špičce by bylo využito přibližně 90 % kapacity plavidla).

- (1088) *Za druhé*, Komise ověřila, zda lze přidělování společných nákladů považovat za přiměřené také s ohledem na úroveň přiměřeného zisku, kterého by podnik musel dosáhnout z činností mimo rozsah SOHZ, tj. z komerčních činností. Na základě předběžných provozních účtů pro každou část (příloha 9) se Komise domnívá, že očekávaný zisk z komerčních služeb nepřesahuje přiměřený zisk. Zejména očekávaná úroveň zisku z komerčních služeb (měřená jako provozní marže) je poměrně omezená (v průměru [...] %) a nepřesahuje tržní referenční hodnotu 7,8 %, kterou stanovily francouzské orgány na základě nezávislé studie analyzující ziskovost vzorku srovnatelných rejdářských společností (311. bod odůvodnění).
- (1089) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že zásady stanovené francouzskými orgány pro provádění metody přidělování nákladů jsou platné a v souladu s body 28 až 31 rámce pro SOHZ. Uvedené zásady umožňují přidělit SOHZ veškeré přímé náklady nezbytné k plnění závazků veřejné služby, jakož i přiměřený příspěvek na nepřímé společné náklady. Komise se navíc domnívá, že francouzské orgány poskytly dostatečné důkazy k prokázání toho, že specifické klíče pro přidělování nákladů nejsou zjevně nesprávné, neboť jejich použití vede k podílu nákladů přidělených na SOHZ, který je odůvodněný a odráží přiměřený příspěvek na nepřímé společné náklady na SOHZ.
- (1090) Závěrem se Komise domnívá, že francouzské orgány správně provedly metodu přidělování nákladů a že tvrzení společnosti Corsica Ferries (484. až 491. bod odůvodnění), podle nichž klíče pro přidělování nákladů nejsou objektivní a přidělují činnostem v rámci SOHZ nepřiměřený podíl nákladů, je třeba odmítnout.

7.3.8.2 Příjmy

- (1091) Podle bodu 32 rámce pro SOHZ musí příjmy, k nimž se přihlíží, zahrnovat alespoň veškeré příjmy ze služby obecného hospodářského zájmu upřesněné v pověřovacím aktu, a nadměrné zisky ze zvláštních nebo výhradních práv, včetně práv souvisejících s dalšími činnostmi, jak je stanoveno v bodě 45 rámce.
- (1092) V souladu s bodem 32 rámce pro SOHZ vyžadují zakázky na veřejné služby, aby se při výpočtu výše vyrovnávací platby přihlíželo k příjmům přímo souvisejícím s poskytováním SOHZ (293. bod odůvodnění). Tyto příjmy jsou uvedeny v příloze 9 zakázek na veřejné služby (která obsahuje předběžné provozní účty koncesionářů) a jsou vypočteny na základě závazků týkajících se nákladní a osobní dopravy obsažených ve zakázkách na veřejné služby, platných sazeb a počtu zpátečních cest požadovaných v zakázkách na veřejné služby.
- (1093) Oproti tvrzení společnosti Corsica Ferries (499. až 502. bod odůvodnění) veřejná služba neuděluje koncesionářům výhradní práva, a proto nelze při výpočtu vyrovnávací platby přihlídnout k ziskům spojeným s komerčními službami, jak je stanoveno v bodě 45 rámce SOHZ. Jak je uvedeno v 728. až 988. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že pro námořní přepravu cestujících a nákladu mezi Marseille a Francií existuje skutečná SOHZ, jak ji stanovily francouzské orgány. Kromě toho zakázky na veřejné služby nezakazují jiným provozovatelům nabízet komerční služby mezi Marseille a Korsikou v rámci jednostranného režimu ZVS. Zakázky na veřejné služby proto neudělují koncesionářům žádná výhradní ani zvláštní práva.
- (1094) A konečně, zdá se, že společnost Corsica Ferries nesprávně vykládá postoj Komise k otázce, zda zakázky na veřejné služby poskytují provozovatelům veřejných služeb výhradní postavení (501. bod odůvodnění). Skutečnost, že francouzská rada pro hospodářskou soutěž a orgán pro hospodářskou soutěž mohly v minulosti uznat, že společnosti pověřené v rámci předchozích zakázek na veřejné služby *de facto* využívali výhradního postavení na trhu, v žádném případě neprokazuje, že zakázky na veřejné služby poskytují společností pověřeným v rámci zakázek na veřejné služby zvláštní nebo výhradní práva. Kromě toho se Komise ve svém rozhodnutí o státní podpoře poskytnuté v rámci zakázek na veřejné služby na období 2007–2013 nedomnívala, že by zakázky na veřejné služby poskytovaly pověřeným společností zvláštní nebo výhradní práva⁽²⁹⁹⁾, oproti tomu, co zřejmě naznačuje společnost Corsica Ferries.

⁽²⁹⁹⁾ Rozhodnutí 2013/435/EU.

- (1095) V každém případě bod 45 rámce pro SOHZ pouze stanoví, že pokud jsou provozovateli veřejné služby udělena výhradní práva, je třeba přihlídnout k nadměrným ziskům plynoucím ze zvláštních nebo výhradních práv, včetně práv souvisejících s dalšími činnostmi. Jak je však uvedeno v 1088. bodě odůvodnění, očekávaný zisk z komerčních služeb nepřesahuje přiměřený zisk.
- (1096) A konečně, jak je uvedeno v článku 32 zakázek na veřejné služby (296. bod odůvodnění), provozovatelé veřejných služeb nemohou volně nakládat se zisky z činností mimo rámec SOHZ. Jsou povinni reinvestovat zisky z uvedených činností s cílem dosáhnout cílů zlepšení environmentální kvality SOHZ. Nevyužité přebytky musí být veřejnému zadavateli vráceny v plné výši po ukončení platnosti zakázky. I kdyby tedy zakázky na veřejné služby udělovaly koncesionářům výhradní právo (což se nestalo) a i kdyby dané výhradní právo vedlo k nadměrnému zisku (což se nestalo), je přístup francouzských orgánů v souladu s bodem 46 rámce pro SOHZ, který vyžaduje, aby byl zisk z komerčních činností zcela nebo částečně přidělen na financování SOHZ. To je zaručeno závazky stanovenými v článku 32 zakázek na veřejné služby.

7.3.8.3 Přiměřený zisk

- (1097) Ustanovení o přiměřeném zisku jsou uvedena v bodech 33 až 38 rámce pro SOHZ.
- (1098) Bod 33 definuje přiměřený zisk jako míru návratnosti kapitálu, kterou by požadoval typický podnik při úvahách o tom, zda bude službu obecného hospodářského zájmu poskytovat po celou dobu trvání pověřovacího aktu, s přihlídnutím k úrovni rizika. Úroveň rizika závisí na dotčeném odvětví, typu služby a charakteru vyrovnávacího mechanismu. Bod 34 však stanoví, že v řádně odůvodněných případech lze při určování přiměřeného zisku používat jiné ukazatele úrovně zisku, než je míra návratnosti kapitálu, například průměrnou míru návratnosti vlastního kapitálu během doby pověření, návratnost vloženého kapitálu, návratnost aktiv nebo rentabilitu tržeb.
- (1099) V bodě 35 rámce se uvádí, že ať už je zvolen jakýkoli ukazatel, musí členský stát Komisi na požádání poskytnout důkazy o tom, že plánovaný zisk nepřevyšuje zisk, který by vyžadoval typický podnik při rozhodování, zda bude poskytovat danou službu, například odkazem na míru návratnosti u podobných typů zakázek udělených za soutěžních podmínek.
- (1100) Jak je uvedeno v 310. bodě odůvodnění, článek 39 zakázek na veřejné služby stanoví, že přiměřený zisk odpovídá poměru běžného zisku před zdaněním a úroky k obratu z činností v rámci SOHZ včetně vyrovnávací platby, jak je uvedeno v příloze 9 (provozní marže). Pro každou trasu platí, že přiměřený zisk nesmí překročit 2,13 % po celou dobu trvání zakázky.
- (1101) Tento maximální zisk je odvozen z finančních nabídek navržených společnostmi pověřenými v rámci zakázek na veřejné služby (příloha 9) a francouzské orgány jej porovnaly s průměrnou provozní marží jiných rejsdařských společností v Evropě (311. bod odůvodnění). Smluvní ustanovení týkající se přiměřeného zisku rovněž stanoví, že maximální míra zisku nesmí být za žádných okolností revidována směrem nahoru, s výjimkou případů narušení trhu a s výhradou dodatečně nezávislé studie, která revizi této míry odůvodní.
- (1102) Komise především konstatuje, že ukazatel provozní marže namísto míry návratnosti kapitálu je v tomto případě rozumným a řádně odůvodněným ukazatelem pro odhad úrovně zisku.

- (1103) Francouzské orgány vysvětlily, že v tomto případě není možné vypočítat míru návratnosti kapitálu, která je v rámci pro SOHZ definována jako vnitřní míra návratnosti, kterou podnik získá z investovaného kapitálu během trvání projektu, u rejdářských společností, které si pronajímají nebo najímají plavidla, protože pro konkrétní služby v rámci zakázek na veřejné služby neexistuje žádná počáteční investice. Komise dále uvádí, že účetní údaje (např. provozní marže) byly k odhadu výše přiměřeného zisku použity i v předchozích rozhodnutích o SOHZ⁽³⁰⁰⁾.
- (1104) Společnost Corsica Ferries zpochybňuje výpočet přiměřeného zisku na základě běžného příjmu před zdaněním (nebo provozní marže), protože podle jejího názoru nejsou údaje týkající se nákladů na SOHZ snadno zjistitelné ve výkazu zisků a ztrát příjemců, nýbrž vyžadují sporné přidělování různých nákladových položek mezi činnosti v rámci SOHZ a mimo něj (504. bod odůvodnění). Komise však upozorňuje, že provozovatelé SOHZ jsou povinni v příloze 9 uvést podrobný rozpis svých odhadovaných a skutečných nákladů. Komise se dále domnívá, že zásady přidělování nákladů a specifické klíče pro přidělování nákladů v příloze 9 pro získání odhadovaných nákladů souvisejících s SOHZ jsou odůvodněné a přiměřené, jak je vysvětleno v 1079. až 1089. bodě odůvodnění.
- (1105) Kromě toho, jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, je použití srovnávací studie k odhadu výše přiměřeného zisku vhodnou metodou⁽³⁰¹⁾. Komise rovněž poznamenává, že společnost Corsica Ferries ve svých připomínkách relevantnost výsledků uvedeného průzkumu trhu nezpochybnila.
- (1106) Vzhledem k tomu, že zakázky na veřejné služby stanoví maximální zisk ve výši 2,13 %, tedy na úrovni výrazně nižší, než odhaduje srovnávací studie zadaná francouzskými orgány, a že tuto výši zisku nelze v zásadě zvýšit *ex post*, se Komise domnívá, že zisk stanovený v zakázkách na veřejné služby nepřekračuje přiměřenou úroveň, a zakázky na veřejné služby jsou proto v souladu s body 33 až 38 rámce pro SOHZ.

7.3.8.4 Pobídky ke zvyšování efektivity

- (1107) Podle bodu 39 rámce pro SOHZ při stanovení metody vyrovnání musí členské státy začlenit pobídky k efektivnímu poskytování SOHZ vysoké kvality, pokud nemohou řádně odůvodnit, že zavedení takových pobídek není proveditelné nebo vhodné.
- (1108) Body 40 a 41 ponechávají členským státům prostor pro vlastní uvážení, jakou formu mají takové pobídky mít. Body 42 a 43 však stanoví, že jakýkoli takový pobídkový mechanismus ke zvyšování efektivity musí spočívat na objektivních a měřitelných kritériích, která jsou stanovena v pověřovacím aktu a podléhají transparentnímu hodnocení *ex post*, které provádí subjekt nezávislý na poskytovateli SOHZ. Nárůstu efektivity by navíc mělo být dosaženo bez snížení kvality poskytované služby a měly by být přitom dodrženy normy stanovené v právních předpisech Unie.
- (1109) Jak je uvedeno v 302. bodě odůvodnění, mechanismus efektivity uplatňovaný na vyrovnání provozních nákladů je stanoven v čl. 35 odst. 3 zakázek na veřejné služby. V praxi je mechanismus efektivity zahrnut do indexace vyrovnání provozních nákladů, pokud se výše vyrovnání zvyšuje méně než reálná inflace. Kromě toho čl. 35 odst. 4 zakázek na veřejné služby vyžaduje, aby byla skutečná výše vyrovnávací platby vyplácena na základě výroční zprávy, kterou poskytovatelé veřejných služeb předkládají OTC. V souladu s článkem 46 zakázek na veřejné služby musí výroční zpráva obsahovat aktualizovaný provozní účet ve stejném formátu jako předběžný

⁽³⁰⁰⁾ Viz například rozhodnutí Komise 2012/321/EU ze dne 25. ledna 2012 o opatření SA.14588 (C 20/09), které provedla Belgie ve prospěch společnosti De Post – La Poste (nyní „bpost“) (Úř. věst. L 170, 29.6.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj>); rozhodnutí ze dne 1. srpna 2014 ve věci SA.35608 – Hellenic Post – vyrovnání za financování univerzální poštovní služby (Úř. věst. C 348, 3.10.2014, s. 48). a rozhodnutí ze dne 29. ledna 2016 ve věci SA.41702 – Irsko – Risk Equalisation Scheme (Úř. věst. C 104, 18.3.2016, s. 2).

⁽³⁰¹⁾ Tato metodika byla použita v rozhodnutí Komise (EU) 2022/348 ze dne 17. června 2021 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedly Itálie a region Toskánsko ve prospěch společnosti Toremar a jejího nabyvatele, společnosti Moby (Úř. věst. L 64, 2.3.2022, s. 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj>).

provozní účet (příloha 9), s přihlédnutím k indexaci nákladů, doplněný o poznámku porovnávající a vysvětlující rozdíly mezi skutečnými a plánovanými příjmy a náklady. Podle francouzských orgánů provádí audit externí auditor vybraný OTC na základě nabídkového řízení. Skutečná výše vyrovnávací platby je proto založena na transparentním hodnocení *ex post* provedeném subjektem nezávislým na poskytovateli SOHZ.

- (1110) Komise dále poznamenává, že mechanismus kontroly *ex post* týkající se výše vyrovnávací platby, jak je stanoven v čl. 35 odst. 1 zakázek na veřejné služby, rovněž stanoví určité pobídky ke zvyšování efektivity. Ustanovení čl. 35 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví, že v případě nadměrné vyrovnávací platby (zejména pokud je kapacita plavidel vyhrazených pro SOHZ využívána pro komerční služby) si mohou koncesionáři ponechat polovinu vyplaceného přebytku vyrovnávací platby, maximálně však do výše 5 % vyrovnávací platby. Skutečnost, že si provozovatelé služeb obecného hospodářského zájmu mohou případně ponechat část nadměrné vyrovnávací platby, je motivuje k tomu, aby kapacitu plavidla využívali co neefektivněji. Zejména motivuje k využití kapacity, která je v zásadě vyhrazena pro SOHZ, pro poskytování komerčních služeb, pokud by jinak tato kapacita zůstala nevyužita, čímž se snižují náklady na SOHZ.
- (1111) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že jsou body 40 až 43 rámce pro SOHZ splněny.
- (1112) Společnost Corsica Ferries tvrdí, že mechanismus efektivity, jak je stanoven v čl. 35 odst. 3 zakázek na veřejné služby, neplní svůj cíl, protože vzorec pro výpočet vyrovnávací platby, jak je definován v čl. 35 odst. 3 zakázek na veřejné služby, je zjevně nesprávný (512. a 513. bod odůvodnění). Společnost Corsica Ferries zejména tvrdí, že uplatnění vzorce pro indexaci povede k tomu, že veřejná vyrovnávací platba bude pověřeným společností poskytnuta na indexované úrovni vyšší než inflace. Komise však toto tvrzení považuje za neopodstatněné.
- (1113) Jak vysvětlily francouzské orgány, údaje uvedené v předběžném provozním účtu koncesionářů (příloha 9) pro každou část vycházejí z nominálních hodnot pro rok 2023. Nominální výše vyrovnávací platby pro provozní náklady se každoročně aktualizuje tak, aby odrážela skutečné hodnoty (tj. upravené o inflaci) na základě vzorce stanoveného v čl. 35 odst. 3 zakázek na veřejné služby. Vzorec uvedený v čl. 35 odst. 3 zakázek na veřejné služby zajišťuje, že vyrovnávací platba skutečně vyplacená v daném roce roste méně než inflace.
- (1114) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že jsou požadavky na mechanismus efektivity uvedené v bodech 39 až 43 rámce pro SOHZ splněny a že je tvrzení společnosti Corsica Ferries neopodstatněné.

7.3.8.5 Ustanovení platná pro podniky, které působí rovněž mimo rámec SOHZ nebo poskytují několik SOHZ

- (1115) Podle bodu 44 rámce pro SOHZ platí, že vykonává-li podnik činnosti spadající do rozsahu SOHZ i mimo něj, musí ve svém vnitropodnikovém účetnictví uvádět náklady a příjmy spojené s SOHZ odděleně od nákladů a příjmů za poskytování jiných služeb v souladu se zásadami stanovenými v odstavci 31. Jestliže je podnik pověřen poskytováním několika SOHZ, protože se liší jejich zadávací orgány nebo povaha SOHZ, musí být ve vnitropodnikovém účetnictví možno ověřit, zda na úrovni žádné SOHZ nedošlo k vyplacení nadměrné vyrovnávací platby.
- (1116) Jak je uvedeno v 293. bodě odůvodnění, článek 30 zakázek na veřejné služby stanoví, že ve vnitropodnikovém účetnictví pověřené společnosti musí být náklady a příjmy spojené s SOHZ uvedeny odděleně od nákladů a příjmů za poskytování jiných služeb, přičemž se zohlední klíče pro přidělování všech přímých nákladů nezbytných k plnění SOHZ a přiměřený příspěvek na nepřímé náklady společné SOHZ a komerčním činnostem. Komise konstatuje, že zakázky na veřejné služby obsahují v příloze 9 klíče pro přidělování jednotlivých nákladových položek pověřených společností. Článek 46 zakázek na veřejné služby rovněž stanoví, že pověřené společnosti musí každoročně vypracovat výroční zprávu o činnosti (včetně aktualizované přílohy 9), v níž budou skutečné příjmy a náklady související s SOHZ uvedeny odděleně od příjmů a nákladů souvisejících s komerčními činnostmi, které budou přezkoumány OTC.
- (1117) Komise proto dospěla k závěru, že bod 44 rámce pro SOHZ je splněn.

7.3.8.6 Nadměrná vyrovnávací platba

- (1118) Podle bodu 49 rámce pro SOHZ musí členské státy zajistit, že podniky nedostávají vyrovnávací platby, které jsou vyšší než částka stanovená podle požadavků stanovených v daném bodě. Na žádost Komise tuto skutečnost musí doložit. Musí provádět pravidelné kontroly nebo zajistit provádění takových kontrol na konci doby pověření a v každém případě v intervalech nepřesahujících tři roky.
- (1119) Jak je popsáno v 312. až 317. bodě odůvodnění, francouzské orgány provedou každoroční kontrolu *ex post*, pokud jde o výši vyrovnávacích plateb vyplacených pověřeným společností, aby se ujistily, že nedochází k nadměrným vyrovnávacím platbám, které by mohly vyplývat ze skutečného používání plavidel.
- (1120) Za prvé, je třeba poznamenat, že výše vyrovnávací platby pro každou část vypočtená *ex ante* v předběžném provozním účtu (příloha 9) vychází z minimálního počtu ročních zpátečních cest nebo základního provozu požadovaného v rámci SOHZ (tj. včetně zpátečních cest, které lze přeložit, ale s vyloučením dodatečných zpátečních cest).
- (1121) Pokud jde o základní provoz, vyrovnávací platba se vypočítá na základě klíčů pro přidělování nákladů, které budou stanoveny na celou dobu trvání zakázky (307. bod odůvodnění), s výjimkou případů, kdy se po kontrole *ex post* zjistí nesoulad mezi klíčem pro přidělování nákladů uvedeným v příloze 9 a klíčem pro přidělování nákladů vyplývajícím ze skutečného poskytování SOHZ. Tento mechanismus tak umožňuje v případě potřeby snížit výši vyrovnávací platby pro provozní a investiční náklady a náklady na pohonné hmoty *ex post* podle skutečného využití plavidel. To znamená, že v případě, kdy je kapacita plavidla vyhrazená pro činnosti v rámci SOHZ ve skutečnosti využívána pro komerční služby, budou klíče pro přidělování nákladů uvedené v příloze 9, a tedy i vyrovnávací platba, upraveny.
- (1122) Za neuskutečněné plavby se navíc vyrovnávací platba neposkytuje (315. bod odůvodnění).
- (1123) OTC provádí kontrolu *ex post* u výpočtu vyrovnávací platby na základě výroční zprávy koncesionářů, která obsahuje aktualizovaný provozní účet ve stejném formátu jako předběžný provozní účet (příloha 9), k němuž je připojena poznámka porovnávací a vysvětlující rozdíly mezi skutečnými a předpokládanými příjmy a náklady. Pokud vznikne rozdíl mezi výši vyrovnávací platby vyplývající z předběžného provozního účtu a výši vyplývající z aktualizovaného provozního účtu, uhradí ji pověřená společnost korsické samosprávě.
- (1124) Pokud jde o dodatečné zpáteční cesty, celá služba se považuje za SOHZ. Jak je uvedeno v 306. bodě odůvodnění, čl. 38 odst. 1 zakázek na veřejné služby stanoví, že pokud se dodatečná zpáteční cesta uskuteční, vyrovnávací platba za ni odpovídá nižší z těchto částek: i) předpokládaná výše vyrovnávací platby za zpáteční cestu uvedená v příloze 9 (předběžný provozní účet) a ii) částka vyplývající z aktualizovaného provozního účtu, který zahrnuje skutečné čisté náklady vzniklé při uskutečňování dodatečné zpáteční cesty a je součástí výroční zprávy. Komise se domnívá, že tento přístup je přiměřený, aby se zabránilo nadměrné vyrovnávací platbě.
- (1125) Na základě výše uvedeného se Komise domnívá, že přístup francouzských orgánů je vhodný k vyloučení rizika nadměrné vyrovnávací platby.
- (1126) Pokud jde o vrácení případného přebytku vyrovnávací platby, mohou si koncesionáři v souladu s čl. 35 odst. 1 zakázek na veřejné služby ponechat polovinu vyplacené přebytečné vyrovnávací platby až do výše 5 % vyrovnávací platby. Společnost Corsica Ferries tvrdí, že by to vedlo k nadměrné vyrovnávací platbě (505. bod odůvodnění).
- (1127) Komise se domnívá, že by toto tvrzení mělo být zamítnuto. Jak je uvedeno v 1110. bodě odůvodnění, skutečnost, že si provozovatelé SOHZ mohou případně ponechat část nadměrné vyrovnávací platby, motivuje provozovatele veřejných služeb, aby kapacitu plavidla využívali co neefektivněji. Pokud jde o neuskutečněné plavby, je třeba poznamenat, že OTC může zrušit zpáteční cestu pouze v případě vyšší moci nebo nepředvídatelných okolností po dohodě s koncesionáři (291. bod odůvodnění). Skutečnost, že příjemcům opatření nejsou kompenzovány alespoň fixní náklady spojené se zrušenou zpáteční cestou, lze proto považovat za poměrně obezřetnou. V každém případě je částka, kterou si provozovatelé veřejných služeb mohou ponechat v případě nadměrné vyrovnávací platby, omezena na 5 % vyrovnávací platby.

- (1128) Jak je uvedeno v 503. až 511. bodě odůvodnění, společnost Corsica Ferries předkládá další argumenty s cílem prokázat, že podmínky zakázek na veřejné služby nejsou dostatečné pro vyloučení rizika nadměrné vyrovnávací platby. Tyto argumenty musí být odmítnuty.
- (1129) *Za prvé*, společnost Corsica Ferries připomíná, že rámec pro SOHZ vyžaduje, aby se k ziskům spojeným s komerčními činnostmi přihlíželo pro účely výpočtu výše vyrovnávací platby pouze tehdy, pokud SOHZ uděluje provozovatelům zvláštní nebo výhradní práva a pokud tyto zisky přesahují přiměřený zisk. Jak je však uvedeno v 1016. až 1096. bodě odůvodnění, tyto dvě okolnosti nebyly v tomto případě prokázány.
- (1130) *Za druhé*, jak je uvedeno v 1079. až 1089. bodě odůvodnění, použité klíče pro přidělování nákladů jsou objektivní a dostatečně odůvodněné, aby se minimalizovalo riziko nadměrné vyrovnávací platby za poskytování SOHZ.
- (1131) *Za třetí*, pojem „*klíč vyplývající z poskytování služeb*“ je výslovný a musí být chápán ve světle obecných zásad přidělování nákladů, které definovaly francouzské orgány a které byly prezentovány uchazečům v rámci nabídkového řízení na zakázky na veřejné služby (308. bod odůvodnění). V každém případě je tento pojem podrobněji definován v čl. 35 odst. 1 a čl. 37 odst. 1 zakázek na veřejné služby jako „*klíč pro přidělování nákladů, který by vyplýval ze skutečného poskytování služeb (skutečné náklady a příjmy, skutečný provoz plavidel atd.)*“.
- (1132) *Za čtvrté*, na rozdíl od tvrzení společnosti Corsica Ferries nepředstavují zisky z komerční činnosti příjemců opatření, které musí být podle článku 32 zakázek na veřejné služby (296. bod odůvodnění) reinvestovány za účelem dosažení cílů zlepšení environmentální kvality SOHZ, protiprávní investiční podporu. *Za prvé*, zisky z komerční činnosti nepředstavují státní prostředky. *Za druhé*, jak bylo uvedeno výše, klíče pro přidělování nákladů jsou dobře definovány, takže lze vyloučit jakékoli křížové dotování investic financovaných ze zisků z komerční činnosti.
- (1133) A konečně, je třeba odmítnout argument společnosti Corsica Ferries, že pověřené společnosti mají prospěch z nerealizovaného kapitálového zisku z plavidel na konci zakázek na veřejné služby, který vyplývá ze skutečnosti, že odpisy a leasingové splátky, které jsou vyrovnávány z titulu CFI, převyšují ekonomické odpisy plavidel za stejné období. Komise sice uznává, že v konkrétním případě může existovat rozdíl mezi ekonomickou životností aktiva a dobou, po níž je aktivum podnikem odepisováno, není však zjevně nesprávné použít pro výpočet výše vyrovnávací platby, jako v tomto případě, odpisy vyplývající z použití stejných zásad odepisování, které podnik používá pro účely účetnictví a které jsou v souladu s postupy v námořním odvětví.
- (1134) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení francouzské orgány zejména potvrdily, že v konečné verzi přílohy 9 je metoda použitá pro výpočet odpisů plavidel lineárním odpisem a že doba odpisů byla ze strany žadatelů stanovena podle životnosti plavidla v odvětví námořní nákladní a osobní dopravy, která činí v průměru 30 let.

7.3.8.7 Závěr o výši vyrovnávací platby

- (1135) Na základě úvah uvedených v 1071. až 1133. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že francouzské orgány splnily podmínky stanovené v oddíle 2.8 rámce pro SOHZ, pokud jde o výši vyrovnávací platby, týkající se zejména čistých nákladů, metody přidělování nákladů, přiměřeného zisku, pobídek ke zvyšování efektivity a nadměrné vyrovnávací platby.

7.3.9 *Dodatečné požadavky, které mohou být nezbytné pro to, aby rozvoj obchodu nebyl ovlivněn v míře, která by byla v rozporu se zájmy Unie*

- (1136) Podle bodu 51 rámce pro SOHZ požadavky stanovené v oddílech 2.1 až 2.8 obvykle dostačují k zajištění toho, že podpora nenarušuje hospodářskou soutěž způsobem, který by byl v rozporu se zájmy Unie.

- (1137) Podle bodu 52 rámce pro SOHZ je však možné, že za určitých výjimečných okolností by nemuselo být vyřešeno vážné narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a podpora by mohla narušit obchod v rozsahu, který by byl v rozporu se zájmem Unie. V takovém případě Komise v souladu s bodem 53 rámce pro SOHZ posoudí, zda by se toto narušení obchodu dalo zmírnit, kdyby členskými státy uložila podmínky nebo si od nich vyžádala závazky.
- (1138) V bodě 54 rámce pro SOHZ se uvádí, že se neočekává, že by k vážným narušením hospodářské soutěže, která by byla v rozporu se zájmy Unie, docházelo jindy než za výjimečných okolností. Komise by se těmito narušeními měla zabývat pouze v případech, kdy má podpora výrazné nepříznivé účinky na další členské státy a fungování vnitřního trhu, například proto, že podnikům ve významných hospodářských odvětvích brání v dosažení takového rozsahu činností, který je nezbytný pro jejich efektivní fungování.
- (1139) Body 55 až 59 rámce pro SOHZ uvádějí pět situací, v nichž by Komise měla provést hloubkovou analýzu narušení hospodářské soutěže, jak je stanoveno v bodě 52 rámce pro SOHZ.
- (1140) Bod 55 rámce pro SOHZ má za to, že hospodářská soutěž může být takto narušena například v případě, kdy trvání pověření poskytováním SOHZ nelze odůvodnit objektivními kritérii (například potřebou amortizovat nepřevoditelná fixní aktiva), nebo v případě, kdy se pověření skládá z balíčku úkolů (obvykle za podmínky, že by jednotlivá pověření nevedla ke ztrátě přínosu pro společnost ani by nezvýšila náklady na poskytování služeb). Komise by v takovém případě posoudila, zda by táž veřejná služba mohla být stejně dobře poskytována způsobem, který by méně narušoval hospodářskou soutěž, například vydáním méně rozsáhlého pověření, ať už jde o dobu nebo rozsah, nebo vydáním několika samostatných pověření.
- (1141) V tomto případě se Komise domnívá, že doba trvání pověření je odůvodněná na základě objektivních kritérií (oddíl 7.3.4). Kromě toho zakázky na veřejné služby uspokojují jasně identifikovanou potřebu veřejné služby a stanoví přiměřené závazky veřejné služby k uspokojení uvedených potřeb. Oblast působnosti zakázek na veřejné služby tak nemůže být omezenější. A konečně francouzské orgány stanovily zakázku na veřejné služby pro každou námořní trasu, která byla dotčena potřebami veřejných služeb v nákladní a osobní dopravě, a to tak, že stanovily oddělená pověření. V tomto případě proto není třeba provádět hloubkovou analýzu narušení hospodářské soutěže na základě bodu 55 rámce pro SOHZ.
- (1142) Bod 56 rámce pro SOHZ má za to, že další situace, která by mohla vyžadovat podrobnější hodnocení, by nastala, kdyby členský stát bez uspořádání soutěžního výběrového řízení pověřil veřejného poskytovatele služeb poskytováním SOHZ na nevyhrazeném trhu, na němž jsou podobné služby již poskytovány nebo lze očekávat, že budou v blízké budoucnosti poskytovány, i bez SOHZ. Nepříznivé účinky na vývoj obchodu mohou být výraznější v případě, že bude SOHZ nabízena za cenu, která bude nižší než náklady současných nebo potenciálních poskytovatelů, takže způsobí uzavření trhu. Komise, která bude plně respektovat široký prostor členského státu k vlastnímu vymezení SOHZ, pak může vyžadovat změny, například v udělení podpory, pokud bude moci dostatečným způsobem prokázat, že by bylo možné tutéž SOHZ poskytovat za rovnocenných podmínek pro uživatele způsobem, který by méně narušoval hospodářskou soutěž a byl by pro stát méně nákladný.
- (1143) V tomto případě Komise konstatuje, že francouzské orgány neudělily zakázky na veřejné služby bez veřejného zadávacího řízení. Bod 56 rámce pro SOHZ se proto v tomto případě nepoužije. V každém případě se Komise domnívá, že francouzské orgány jasně prokázaly několik potřeb veřejné služby na trasách mezi Korsikou a přístavem Marseille, které nemohla uspokojit žádná jiná podobná komerční služba z/do přístavů Toulon/Nice. Zjistily také, že neexistuje žádný alternativní přístup, který by méně omezoval hospodářskou soutěž a byl by pro stát méně nákladný. V tomto případě proto není třeba provádět hloubkovou analýzu narušení hospodářské soutěže na základě bodu 55 rámce pro SOHZ.

- (1144) Komise rovněž konstatuje, že se zakázky na veřejné služby týkají především služeb námořní přepravy netaženého nákladu, u nichž není sporné, že mezi Korsikou a pevninskou Francií existuje naprosté selhání trhu a že pouze přístav Marseille má dostatečnou kapacitu pro odbavování.
- (1145) Komise rovněž konstatuje, že se přeprava taženého nákladu, u níž Francie identifikovala částečnou zaměnitelnost mezi přístavy Toulon a Marseille, týká pouze 20 % celkové poptávky po přepravě taženého nákladu a 4 % celkové poptávky po přepravě nákladu ⁽³⁰²⁾. Vzhledem k tomu, že je tento objem omezený, je narušení trhu minimální a nemá skutečný vliv na hospodářskou soutěž.
- (1146) Kromě toho zakázka na veřejné služby na trase Marseille–Propriano, která zahrnuje i osobní dopravu, řeší také úplné selhání trhu, pokud jde o spojení do Propriana. Tato zakázka na veřejné služby proto nemůže vést k uzavření trhu nebo k jeho omezení nebo k diskriminačnímu opatření ve smyslu rámce pro SOHZ a nařízení o kabotáži.
- (1147) Je třeba rovněž poznamenat, že přístav Marseille má dostatečnou kapacitu, aby provozovatel, jako je společnost Corsica Ferries, mohl nabízet spojení z uvedeného přístavu. Žádný z důkazů předložených Komisi během formálního vyšetřovacího řízení nenasvědčuje opaku.
- (1148) Bod 57 rámce pro SOHZ uvádí, že se podrobnější posouzení provádí rovněž v případě, že pověření závazkem poskytovat službu je spojeno se zvláštními nebo výhradními právy, která omezují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu v rozsahu, který je v rozporu se zájmy Unie.
- (1149) V tomto případě se Komise domnívá, že zakázky na veřejné služby neposkytují žádná zvláštní nebo výhradní práva. Bod 57 rámce pro SOHZ není tedy v tomto případě použitelný.
- (1150) Bod 58 rámce pro SOHZ uvádí, že Komise bude rovněž věnovat pozornost situacím, kdy podpora podniku umožňuje financovat vytvoření nebo využití infrastruktury, kterou nelze reprodukovat, a umožňuje mu uzavřít trh, na němž se SOHZ poskytuje, nebo příslušné související trhy.
- (1151) V tomto případě Komise konstatuje, že zakázky na veřejné služby nezahrnují infrastrukturu, kterou nelze reprodukovat, ani jejich financování neumožňuje koncesionářům financovat vytvoření nebo využití takové infrastruktury. Bod 58 rámce pro SOHZ není tedy v tomto případě použitelný.
- (1152) A konečně, bod 59 rámce pro SOHZ uvádí, že jestliže narušení hospodářské soutěže vyplývá z pověření, které brání efektivnímu uplatňování nebo vynucování právních předpisů Unie zaměřených na ochranu řádného fungování vnitřního trhu, Komise posoudí, zda by veřejná služba nemohla být stejně dobře poskytována způsobem, který by méně narušoval hospodářskou soutěž, například na základě plného uplatňování odvětvových předpisů Unie.
- (1153) V tomto případě Komise konstatuje, že zakázky na veřejné služby nebrání efektivnímu uplatňování nebo vynucování platných právních předpisů, protože francouzské orgány přísně dodržovaly zásady stanovené v platných odvětvových předpisech, konkrétně v nařízení o kabotáži.
- (1154) V tomto případě proto není třeba provádět hloubkovou analýzu narušení hospodářské soutěže na základě bodu 55 rámce pro SOHZ.

⁽³⁰²⁾ Odhad poptávky po nákladní dopravě vychází z historických údajů (224. bod odůvodnění), z nichž vyplývá, že v letech 2016–2020 tvořil tažený náklad pouze přibližně 20 % celkového nákladu přepravovaného mezi Marseille a Korsikou (54. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že 20 % poptávky po přepravě taženého nákladu je považováno za zaměnitelných mezi Marseille a Toulonem, jsou celkově za zaměnitelná mezi Marseille a Toulonem považována pouze 4 % celkové poptávky po nákladní dopravě.

7.3.10 Požadavky na zveřejňování některých informací týkajících se SOHZ

- (1155) Podle bodu 60 rámce pro SOHZ: „U každé vyrovnávací platby za SOHZ, která spadá do rámce tohoto sdělení, musí příslušný členský stát zveřejnit na internetu nebo jiným vhodným způsobem následující informace:
- výsledky veřejné konzultace nebo jiných příslušných nástrojů uvedených v odstavci 14,
 - náplň a délku trvání závazků veřejné služby,
 - o který podnik a případně o které území se jedná,
 - částku podpory udělenou danému podniku za rok.“
- (1156) V tomto případě Komise konstatuje, že francouzské orgány zveřejnily informace požadované podle bodu 60 rámce pro SOHZ ⁽³⁰³⁾, s výjimkou roční částky podpory udělené příjemcům, která bude zveřejněna po provedení auditu uvedených informací.
- (1157) Komise se proto domnívá, že podmínky bodu 60 rámce pro SOHZ byly splněny.

7.3.11 Závěr o slučitelnosti opatření

- (1158) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že opatření jsou v souladu s rámcem pro SOHZ a nařízením o kabotáži. Zakázky na veřejné služby jsou proto slučitelné s vnitřním trhem.

8. ZÁVĚRY

- (1159) Komise konstatuje, že Francie v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávně provedla zakázky na veřejné služby, které představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Zakázky na veřejné služby jsou však slučitelné s vnitřním trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Finanční vyrovnávací platba, kterou Francie poskytla společností Corsica Linea a La Méridionale (samostatně nebo společně) v rámci pěti zakázek na veřejné služby v oblasti námořního spojení s Korsikou z/do přístavu Marseille na období 2023–2030 v celkové výši 853,6 milionu EUR, představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1, kterou Francie provedla protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

⁽³⁰³⁾Výsledky veřejných konzultací viz tento odkaz: 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 (zobrazeno dne 18. října 2024) a další body viz tento odkaz: <https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf> (zobrazeno dne 18. října 2024).

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 26. listopadu 2024.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně
