



2025/2453

30.12.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/2453

af 26. november 2024

om SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Frankrig – Besejling til Korsika (2023-2030)

(meddelt under nummer C(2024) 8473)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser ⁽¹⁾ og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. PROCEDURE

1.1. Den anmeldelsesforberedende fase

- (1) Ved brev af 17. januar 2022 meddelte de franske myndigheder Kommissionen, at Korsikas kontor for transport (office des transports de la Corse) havde indledt en undersøgelse af, om der er behov for en offentlig tjeneste vedrørende besejling mellem Korsika og det franske fastland. Kommissionen indledte den 19. januar 2022 en anmeldelsesforberedende procedure, der blev registreret under sagsnummer SA.101557. De franske myndigheder fremsendte deres første bemærkninger til Kommissionen ved brev af 19., 25. og 27. januar 2022.
- (2) Ved breve og e-mails af 4. og 15. februar og 22. marts 2022 anmodede Kommissionen de franske myndigheder om yderligere oplysninger. Myndighederne fremsendte deres svar den 15. februar og den 7. og 31. marts 2022.
- (3) Ved breve af 15. marts, 8. april og 19. og 20. maj 2022 meddelte de franske myndigheder Kommissionen, at de havde til hensigt at indgå fem kontrakter om offentlig trafikbetjening for en periode på otte år (2023-2030) om levering af søtransporttjenester for gods og passagerer mellem havnen i Marseille og de fem havne på Korsika, nemlig havnene i Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano og L'Île-Rousse (herefter benævnt »**kontrakterne om offentlig trafikbetjening**« eller »**foranstaltningerne**«).
- (4) Ved breve og e-mails af 20. april, 30. maj, 12. juli, 11. august, 3., 18., 21., 23. og 30. november og 1. og 2. december 2022 anmodede Kommissionen de franske myndigheder om yderligere oplysninger. Myndighederne fremsendte deres svar ved breve og e-mails af 7. og 22. juni, 22. og 27. juli, 10., 13. og 14. oktober, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. og 30. november og 1. og 2. december 2022.
- (5) I den anmeldelsesforberedende fase afholdt Kommissionen og de franske myndigheder møder den 1., 17. og 22. februar, den 18. marts, den 5. april, den 28. juni, den 11. juli og den 15., 21. og 30. november 2022. Som forberedelse af og opfølgning på disse møder fremsendte de franske myndigheder supplerende oplysninger den 21. februar, den 22. marts og den 12. juli 2022.

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

- (6) Samtidig modtog Kommissionen generelle oplysninger fra en tredjepart den 14. april, den 17., 21., 22. og 30. juni, den 25. juli, den 2. og 30. september, den 5. og 26. oktober og den 2. december 2022 samt den 30. og 31. januar 2023.

1.2. **De franske myndigheders anmeldelse af foranstaltningerne og Corsica Ferries' klage**

- (7) Den 27. december 2022 anmeldte de franske myndigheder elektronisk kontrakterne om offentlig trafikbetjening til Kommissionen. Da denne anmeldelse var ufuldstændig, anmodede Kommissionen den 16. februar 2023 de franske myndigheder om yderligere oplysninger. Myndighederne indsendte ved e-mail af 5. april og 2. maj 2023 yderligere oplysninger til deres anmeldelse.
- (8) Den 23. marts 2023 indgav Corsica Ferries en formel klage til Kommissionen, hvori selskabet anfægtede foranstaltningernes lovlighed og forenelighed, navnlig med hensyn til statsstøttereglerne.
- (9) Kommissionen videresendte klagen til de franske myndigheder og anmodede den 11. april og den 5. juni 2023 om yderligere oplysninger. De franske myndigheder fremsendte den 28. juni, den 28. juli og den 27. oktober 2023 deres bemærkninger til klagen og supplerende oplysninger.
- (10) Corsica Ferries fremsendte også ved e-mail af 13. oktober og 20. december 2023 yderligere oplysninger til klagen. Kommissionen fremsendte den 21. december 2023 disse yderligere oplysninger til de franske myndigheder, som sidstnævnte besvarede ved e-mail af 6. februar 2024.

1.3. **Kommissionens indledning af den formelle undersøgelsesprocedure med hensyn til foranstaltningerne**

- (11) Ved brev af 23. februar 2024 meddelte Kommissionen de franske myndigheder, at den havde truffet afgørelse om at indlede proceduren, jf. artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (herefter benævnt »TEUF«), med hensyn til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (»åbningsafgørelsen«).
- (12) Åbningsafgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*.⁽²⁾ Kommissionen opfordrede de franske myndigheder og interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (13) Kommissionen modtog den 27. marts 2024 bemærkningerne fra de franske myndigheder. Efter modtagelse af disse bemærkninger fremsendte Kommissionen den 23. april, den 13. og 30. maj, den 14. og 21. juni og den 2. og 9. juli 2024 anmodninger om oplysninger til de franske myndigheder, som sidstnævnte besvarede henholdsvis den 23. og 31. maj, den 13. juni og den 9., 11., 12. og 17. juli 2024.
- (14) Kommissionen modtog bemærkninger fra en række interesserede parter, nemlig Corsica Ferries (den 22. april 2024), Corsica Linea (den 29. april 2024), La Mériionale (den 29. april 2024) og Stef-koncernen (den 29. april 2024).⁽³⁾
- (15) Kommissionen videresendte bemærkningerne fra Corsica Ferries (den 23. april 2024), Corsica Linea, La Mériionale og Stef-koncernen (den 30. april 2024) til Frankrig og gav Frankrig lejlighed til at kommentere disse bemærkninger. Frankrig fremsatte sine bemærkninger til Corsica Ferries' bemærkninger den 25. juni og den 11. juli 2024. Frankrig har ikke ønsket at kommentere bemærkningerne fra de øvrige interesserede parter.

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

⁽³⁾ Corsica Linea, La Mériionale og Stef-koncernen anmodede ved e-mail af henholdsvis 8., 15. og 16. april 2024 om en forlængelse af fristen for fremsættelse af bemærkninger, hvilket Kommissionen godkendte den 29. april 2024.

2. BESEJLING MELLEM KORSIKA OG DET FRANSKE FASTLAND

2.1. Korsikas socioøkonomiske kendetegn

- (16) Korsika er en fransk ø beliggende i Middelhavet. Den er kendetegnet ved et bjergrigt terræn, beskyttede områder og landdistrikter af særlig betydning. ⁽⁴⁾ Øen har en befolkning på næsten 350 000 indbyggere, heraf ca. 53 % i byområder og 47 % i landdistrikter. ⁽⁵⁾ Denne begrænsende geografi gør Korsika til en af de mindst tæt befolkede regioner i Frankrig med en befolkningstæthed på 39 indbyggere pr. km². Denne tæthed ligger et godt stykke under det franske gennemsnit på 105 indbyggere pr. km². ⁽⁶⁾
- (17) Den lave befolkningstæthed giver sig udslag i betydelige afstande mellem hjem og arbejdsplads eller fritidsaktivitetssted. På Korsika spiller rejseaktiviteterne en større rolle sammenlignet med det nationale gennemsnit, både med hensyn til antal, varighed og afstand. ⁽⁷⁾ Ifølge INSEE ⁽⁸⁾ betyder kommunernes topografi og landlighed og den begrænsede adgang til offentlig transport desuden, at der anvendes flere personlige køretøjer til de daglige køreture (86 % sammenlignet med 72 % for det franske hovedland). ⁽⁹⁾
- (18) Korsika har ingen motorvejsinfrastruktur. Øen har et begrænset vejnet bestående af ca. 10 landeveje samt amtsveje. Disse veje er kendetegnet ved en forholdsvis omfattende sinuositet, hvilket bidrager til længere rejsetider ⁽¹⁰⁾, komplicerer trafikforholdene ⁽¹¹⁾ eller øger risikoen for trafikulykker. Korsika har det højeste antal trafikdræbte i Frankrig. ⁽¹²⁾ Ifølge det tværministerielle nationale observatorium for trafikikkerhed føjes turiststrømmene til disse kendetegn. Observatoriet anslår, at ind- og udrejsen af ca. 500 000 biler, der transporteres via de faste færruter, hvert år næsten fordobler den gennemsnitlige daglige trafik på Korsikas veje i sommerperioden. ⁽¹³⁾
- (19) Korsikas økonomi er hovedsagelig baseret på den tertiære sektor. ⁽¹⁴⁾ Blandt tjenesteydelserne er turisme ⁽¹⁵⁾ og detailhandel ⁽¹⁶⁾ blandt de vigtigste drivkræfter for vækst og jobskabelse på øen. Den lokale økonomi er stærkt afhængig af import fra det franske fastland. I 2019 var importen fra fastlandet næsten fem gange højere end eksporten. ⁽¹⁷⁾

⁽⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁵⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (tilgået den 18. oktober 2024). Til sammenligning ligger det nationale gennemsnit på 67 % for byområder og 33 % for landdistrikter. Øen Korsika er derfor langt mere landlig end det franske fastland.

⁽⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁷⁾ Se f.eks. den generelle vejledning for det sydlige Korsika for 2023-2027 (s. 6) udarbejdet af det tværministerielle nationale observatorium for trafikikkerhed, som findes på: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁸⁾ Institut national de la statistique et des études économiques (Frankrigs nationale institut for statistik og økonomiske studier).

⁽⁹⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽¹⁰⁾ I Korsikas regionalråds regionale plan for infrastruktur og transporttjenester fra 2015 blev det bemærket, at »det bjergrige landskab på Korsika gør de interne forbindelser særlig vanskelige. Vej- og jernbanenettet er ikke snorlige, og afstandene måles mere i vejtimer end i kilometer« (<https://www.aue.corsica/attachment/619085/>, s. 9, tilgået den 18. oktober 2024). Jf. også den generelle vejledning for det sydlige Korsika for 2023-2027 udarbejdet af det tværministerielle nationale observatorium for trafikikkerhed (s. 6) (jf. fodnote 7).

⁽¹¹⁾ Jf. en række indslag fra den offentlige tv-kanal France 3 Corse om vejenes tilstand på Korsika: <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽¹²⁾ Jf. navnlig den særligt alvorlige situation i 2022, hvor antallet af trafikdræbte på Korsika lå 2,5 gange højere end det nationale gennemsnit: <https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750> (tilgået den 18. oktober 2024). Jf. også den generelle vejledning for det sydlige Korsika for 2023-2027 (s. 6) udarbejdet af det tværministerielle nationale observatorium for trafikikkerhed (jf. fodnote 7).

⁽¹³⁾ Jf. den generelle vejledning for det sydlige Korsika 2023-2027 (s. 6) udarbejdet af det tværministerielle nationale observatorium for trafikikkerhed (jf. fodnote 7).

⁽¹⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽¹⁵⁾ Jf. INSEE's analyser af turismens betydning for beskæftigelsen på Korsika: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽¹⁶⁾ Ifølge INSEE tegner detailhandelen sig for 67 % af øens handel, hvilket er ni procentpoint mere end det franske gennemsnit (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454>, tilgået den 18. oktober 2024).

⁽¹⁷⁾ Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

- (20) Den franske konkurrencemyndighed har i sin udtalelse af 17. november 2020 om graden af markedsconcentration på Korsika og dens indvirkning på den lokale konkurrence (herefter benævnt »**konkurrencemyndighedens udtalelse**») ⁽¹⁸⁾ anført, at *karakteren af øsamfund udgør den første specifikke hindring for udviklingen af øens økonomi, idet adgangen til markederne begrænses som følge af de yderligere omkostninger, der opstår som følge af den geografiske isolation.* ⁽¹⁹⁾ Konkurrencemyndigheden er således af den opfattelse, at *karakteren af øsamfund og den geografiske beliggenhed langt fra det franske fastland øger forsyningsomkostningerne, da brugen af søtransport strukturelt set er dyrere.* Det hedder endvidere, at *de erhvervsdrivende således er underlagt en mere kompleks forsyningskæde end på fastlandet.* ⁽²⁰⁾
- (21) Inden for brændstofdistributionssektoren bemærker konkurrencemyndigheden f.eks. en betydelig forskel mellem den brændstofpris, som forbrugerne på Korsika betaler, og den pris, der betales på fastlandet. ⁽²¹⁾ Ifølge konkurrencemyndigheden skyldes denne forskel til dels, at Korsika kun forsynes med brændstof ad søvejen, hvilket forhøjer den endelige brændstofpris. Vejtransporten af brændstofferne til tankstationer er også dyrere, da bjergterrænet forlænger transporttiden. Endelig fører den sæsonbetingede efterspørgsel, der er knyttet til sommerturistsæsonen, til just in time-lagre og indebærer en risiko for, at kvoteringen medfører betydelige ekstraomkostninger, da Korsikas brændstoflagre har en lav kapacitet. ⁽²²⁾
- (22) På samme måde er fødevarer og forbrugsvarer meget dyrere på Korsika sammenlignet med resten af fastlandet, idet forskellene ligger på henholdsvis 14 % og 11 %. ⁽²³⁾ Konkurrencemyndigheden mener i sin udtalelse, at dette til dels skyldes strukturelle faktorer, der hænger sammen med karakteren af øsamfund og sæsonudsving. Den obligatoriske brug af søtransport udvider også forsyningskæden fra indkøbscentrene i Sydfrankrig. ⁽²⁴⁾ Butikkernes begrænsede lagerkapacitet på Korsika kræver også hyppigere vareleverancer end på fastlandet og giver ikke øen adgang til de samme rabatter fra indkøbscentralerne som butikkerne på fastlandet. ⁽²⁵⁾
- (23) Generelt bemærker INSEE, at Korsika er den region i Frankrig, der er hårdest ramt af fattigdom: 18,5 % af befolkningen på Korsika levede i 2018 under fattigdomsgrensen sammenlignet med 14 % på nationalt plan. Denne økonomiske og sociale situation forværredes yderligere af covid-19-pandemien i 2020 og 2021 ⁽²⁶⁾ og den høje inflation, der navnlig skyldtes højere energi- og fødevarerpriser fra 2022 og fremefter ⁽²⁷⁾.

⁽¹⁸⁾ Udtalelse 20-A-11 af 17. november 2020. Konkurrencemyndigheden har anført, at økonomiministeren anmodede om den pågældende udtalelse. Formålet med denne anmodning var at informere de offentlige myndigheder om forskellige konkurrence-spørgsmål, navnlig i forbindelse med indbyggernes købekraft.

⁽¹⁹⁾ Idem, punkt 25.

⁽²⁰⁾ Idem, punkt 26.

⁽²¹⁾ Konkurrencemyndigheden bemærker, at Korsikas husholdninger på grund af øens geografi og den svagt udviklede kollektive transport er stærkt afhængige af biler. Trods øens 7 procentpoint lavere momssats er brændstof imidlertid genstand for en meget betydelig prisforskel på Korsika i forhold til fastlandet på ca. + 6,7 % for diesel og + 5,3 % for blyfri 95. Dette bekræftes også af INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8>, tilgået den 18. oktober 2024).

⁽²²⁾ Jf. sektorfokus nr. 2 i konkurrencemyndighedens udtalelse for yderligere oplysninger.

⁽²³⁾ Jf. INSEE's undersøgelse af prisniveauet på Korsika i 2022 sammenlignet med det franske fastland: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8> (tilgået den 18. oktober 2024). Samlet set er priserne 7 % højere på Korsika, og forskellen er blevet større siden 2015, på trods af Korsikas meget nedsatte momssats for levnedsmidler (en sats på 2,1 % i stedet for 5,5 % eller 20 % på fastlandet afhængigt af produktfamilie).

⁽²⁴⁾ Udtalelse fra konkurrencemyndigheden, punkt 590-594. Konkurrencemyndigheden bemærker, at omkostningerne ved søtransport udgør en af de store ekstraomkostninger for store og mellemstore virksomheder: I modsætning til almindelig handelspraksis, hvorefter købsprisen omfatter leveringsomkostningerne frem til varernes planlagte bestemmelsessted, medregnes søtransportomkostningerne ikke systematisk i købsprisen. Butikkerne på Korsika bærer således omkostningerne til søfragt mellem fastlandet og Korsika.

⁽²⁵⁾ Udtalelse fra konkurrencemyndigheden, punkt 595-598. Ifølge konkurrencemyndigheden tager det længere tid at levere varer Korsika end til noget andet sted på det franske fastland. Leverancerne tager normalt tre dage, hvilket i gennemsnit er en dag længere end for en butik på fastlandet. Derudover råder butikker på fastlandet over bedre logistiksystemer til forsyning af butikkerne med varer, mens butikker på Korsika begrænses af tiden forbundet med søtransporten (losning af skibe og vejtransport). Endelig mangler Korsika logistikinfrastruktur på lokalt plan (der er kun få lagerfaciliteter til rådighed). Disse tre faktorer har to konsekvenser for butikkerne på Korsika: På den ene side er det nødvendigt med hyppige sejladsere til og fra fastlandet for at sikre opfyldningen af butikkerne, hvilket øger forsyningsomkostningerne. På den anden side giver indkøbscentralerne på fastlandet lavere rabatter til butikkerne på Korsika, idet butikkerne på Korsika bestiller mindre mængder, navnlig grundet den begrænsede lagerplads.

⁽²⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽²⁷⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3> (tilgået den 18. oktober 2024). Figur 4 i INSEE-dokumenterne viser, at mange interkommunale enheder på Korsika har været mere eksponerede for inflationen, herunder hele den nordlige halvdel af øen og den interkommunale enhed Sartenaïs Valinco Taravo på den sydlige del af øen, hvis hovedkommune er Propriano.

2.2. Havneinfrastruktur, der anvendes til søtransporttjenester mellem det franske fastland og Korsika

2.2.1. Havnene på fastlandet

- (24) De havne på fastlandet, der anvendes til søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland, er havnene i Marseille, Toulon og Nice (herefter benævnt »**havnene på fastlandet**«).
- (25) Marseille ligger mere end 60 km fra Toulon (ca. 45 minutters kørsel via motorvej A50 og mindre end en time med tog ⁽²⁸⁾) og næsten 200 km fra Nice (ca. to en halv times kørsel via motorvej A8). Toulon ligger 150 km fra Nice (ca. en time og 45 minutters kørsel via motorvej A57 og A8 og en time og 45 minutter med tog ⁽²⁹⁾).

Figur 1

Havnene på fastlandet og Korsika



Kilde: Gecodia

2.2.1.1. Havnen i Marseille

- (26) Havnen i Marseille er en af de største havne i Frankrig. Den betjener et stort antal nationale og internationale færgeruter og ligger tæt på Marseille by, som efter indbyggertal er Frankrigs næststørste by.
- (27) Administratoren af havnen i Marseille, Grand Port Maritime de Marseille, er en offentlig industri- og handelsvirksomhed.

⁽²⁸⁾ Jf. jernbanevirksomheden SNCF's websted, som findes på: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille> (tilgået den 18. oktober 2024). Der er næsten 20 daglige afgangene mellem Marseille og Toulon med en gennemsnitlig rejsetid på en time.

⁽²⁹⁾ Jf. SNCF's websted, som findes på: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon> (tilgået den 18. oktober 2024). Der er omkring 15 daglige afgangene mellem Toulon og Nice med en gennemsnitlig rejsetid på to timer.

- (28) Havnen i Marseille er en global havn med en infrastruktur til håndtering af alle typer trafik. Den har to store havnebassiner:
- Det østlige havnebassin (vest for Marseille) med ti søterminaler bruges hovedsagelig til færger og blandede fragtskibe (fragt/passagerer), krydstogtskibe samt et reparationsværft.
 - Det vestlige havnebassin (i Fos-sur-Mer) er specialiseret i store interkontinentale varestrømme (energi, biler, containere, specialvarer osv.).
- (29) Det østlige havnebassin består af fire søterminaler til færger og blandede fragtskibe, herunder de to nationale terminaler i Joliette og Arenc, som navnlig er anløbssted for den nuværende skibstrafik til Korsika (som beslaglægger mere end 10 kajpladser). Disse to terminaler er direkte forbundet med tre motorveje: A7, der krydser hele Rhône-dal-korridoren fra Lyon til Marseille, A50, der forbinder Marseille med Toulon i øst, og A55, der forbinder Marseille med Martigues i vest.

2.2.1.2. Havnen i Toulon

- (30) Havnen i Toulon betjener en række nationale og internationale færgeruter (Spanien og Italien). Den har fire terminaler langs Toulon-havnens vandområde: to terminaler i Brégaillon og to terminaler i henholdsvis centrum af Toulon og Seyne sur Mer. Havnen i Toulon forvaltes af handels- og industrikammeret i Var.
- (31) Den sydlige terminal i Brégaillon er udelukkende beregnet til transport af tungt gods, mens den nordlige terminal (**»Toulon-Brégaillon«**) udelukkende bruges til godstransport og råder over en kajplads til dette formål. Terminalen i Seyne sur Mer bruges udelukkende til krydstogtskibe, mens terminalen i centrum (**»handelshavnen i Toulon«**) med tre kajpladser bruges til færger, krydstogtskibe og blandede fragtskibe. I øjeblikket tilvejebringes alle søtransporttjenester mellem Toulon og Korsika fra terminalen i handelshavnen i Toulon. Havnen i Toulon ligger forholdsvis tæt på motorvej A50 og Toulons banegård.

2.2.1.3. Havnen i Nice

- (32) Havnen i Nice ligger i centrum af byen. Den forvaltes af handels- og industrikammeret i Nice Côte d'Azur. Den råder over to terminaler, hver med to kajpladser til brug for færger og blandede fragtskibe. Hver af terminalerne bruges hovedsagelig til krydstogtskibe og passagertrafik og i mindre omfang til godstrafik. Havnen i Nice ligger forholdsvis langt fra motorvejsinfrastrukturen (ca. 10 km), mens banegården ligger forholdsvis tæt på.

2.2.2. Havnene på Korsika

- (33) De havne på Korsika, der har færgeruter mellem det franske fastland og Korsika, er havnene i Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio og Propriano (herefter benævnt **»havnene på Korsika«**).
- (34) Havnen i Propriano er den eneste havn på Korsika, der kun betjener en enkelt rute til det franske fastland (til Marseille). De øvrige havne på Korsika har hver især ruter til de tre havne på fastlandet (Marseille, Toulon og Nice).
- (35) Havnene på Korsika forvaltes alle af Korsikas handels- og industrikammer.
- (36) Byen Bastia ligger i den nordøstlige del af Korsika. Den ligger ca. 70 km fra L'Île-Rousse (en time og 40 minutter i bil og næsten to timer med offentlig transport) beliggende på det nordlige Korsika, 145 km fra Porto-Vecchio på øens sydøstlige side og 150 km fra Ajaccio. Byen Ajaccio i Korsikas vestlige centrale del ligger ca. 70 km fra Propriano (ca. halvanden time i bil og ca. to timer med offentlig transport) beliggende på det sydvestlige Korsika og 140 km fra Porto-Vecchio. Afstanden mellem Propriano og Porto-Vecchio er på 70 km (ca. halvanden time i bil og ca. to timer med offentlig transport).

- (37) Det er kun byerne Bastia, Ajaccio og L'Île-Rousse, der har en banegård. Fra Porto-Vecchio er der busforbindelser til byerne Ajaccio, Propriano og Bastia, mens der fra Propriano er busforbindelser til Ajaccio og Porto-Vecchio. Tableau 1 og Tableau 2 viser et skøn over afstandene mellem byerne med offentlig transport og frekvensen af den offentlige transport:

Tabel 1

Jernbaneforbindelser på Korsika

	Antal sejlads (¹) om dagen	Rejsetid
Ajaccio – Bastia	5	4 timer
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4:45-5 timer
Bastia – L'Île-Rousse	3	3:15 timer

(¹) En sejlads svarer til til/retur.

Kilde: Korsikas jernbaner

Tabel 2

Busforbindelser på Korsika

	Antal sejlads om dagen	Rejsetid
Ajaccio – Propriano	5	1:45 timer
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3:30 timer
Propriano – Porto-Vecchio	3	1:45 timer
Bastia – L'Île-Rousse	2	1:30 timer

Kilde: Korsikas regionalråd

2.2.2.1. Havnen i Bastia

- (38) Havnen i Bastia er den største havn på Korsika med hensyn til passager- og godstransport og tegner sig for næsten 60 % af den samlede trafik mellem Korsika og fastlandet. Det er en international havn, da den ud over sejlrouterne til Marseille, Toulon og Nice også har færgeruter til Italien.
- (39) Havnen i Bastia har en søterminal med otte kajpladser, der kan betjene færger og blandede fragtskibe. Projekter til udvidelse eller anlæggelse af en større havn er i øjeblikket under overvejelse, da den nuværende havn er stødt på sin kapacitetsgrænse. ⁽³⁰⁾ Havnen ligger i centrum af byen og har via landevej 20 en forbindelse fra Bastia til Ajaccio.

2.2.2.2. Havnen i Ajaccio

- (40) Havnen i Ajaccio er den næststørste havn på Korsika med hensyn til passager- og godstransport. Ud over de faste færgeruter til Marseille, Toulon og Nice betjener havnen i Ajaccio også de sæsonbestemte ruter til Porto Torres (Sardinien), Calvi og Propriano.
- (41) Havnen i Ajaccio har en søterminal med seks kajpladser, der kan betjene færger og blandede fragtskibe. Den ligger i centrum af byen, og forbindelsen til havnen sikres på den ene side via landevej 20 til Bastia i nordøst og på den anden side via landevej 40 til Bonifacio i den sydlige ende af øen.

⁽³⁰⁾ <http://www.bastia.port.fr/developpement/> (tilgået den 18. oktober 2024).

2.2.2.3. Havnen i L'Île-Rousse

- (42) Havnen i L'Île-Rousse, der ligger i centrum af byen, har en søterminal med to kajpladser til færger og blandede fragtskibe. Det er den eneste havn på Korsika, der kan modtage farligt gods i klasse 1 (eksplosive stoffer og genstande). Fra havnen er der hurtig adgang til landevej 30, der forbinder Calvi (25 km mod vest) med Ponte-Leccia på det centrale Korsika.

2.2.2.4. Havnen i Porto-Vecchio

- (43) Havnen i Porto-Vecchio, der ligger i centrum af byen, har en søterminal med to kajpladser til færger og blandede fragtskibe. Fra havnen er der forholdsvis hurtig adgang til landevej 10 til Bonifacio i syd og Bastia i nord.

2.2.2.5. Havnen i Propriano

- (44) Havnen i Propriano, der ligger i centrum af byen, har en søterminal med to kajpladser til færger og blandede fragtskibe. Fra havnen er der forholdsvis hurtig adgang til landevej 40, der forbinder Bonifacio i syd og Ajaccio i nord.

2.3. Søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland

- (45) De franske myndigheder gav en beskrivelse af de tilvejebragte søtransporttjenester mellem 2016 og 2020.⁽³¹⁾ Mellem 2016 og 2020 drev tre rederier søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland: Corsica Ferries (fra Toulon og Nice), Corsica Linea og La Mériionale (fra Marseille). Et fjerde rederi, Moby Line, varetog endvidere søtransporttjenester mellem Nice og Korsika mellem 2016 og 2019.

2.3.1. Søtransport af gods

- (46) Søtransport udgør den dominerende transportform for gods mellem det franske fastland og Korsika. Samlet set er søtransporten af gods mellem Korsika og fastlandet forholdsvis stabil hele året. Under covid-19-sundhedskrisen faldt denne transport ikke væsentligt.

2.3.1.1. Data om søtransporten af gods mellem Korsika og det franske fastland

- (47) Søtransporten af gods mellem Korsika og det franske fastland foregår udelukkende via ruterne mellem havnene på fastlandet og havnene på Korsika.
- (48) Hvad angår havnene på fastlandet, er størstedelen af godstransporten koncentreret omkring ruterne til/fra Marseille (Tableau 3 og Tableau 4). Havnen i Marseille har en forholdsvis stabil markedsandel på ca. 80 % af den samlede godstrafik mellem det franske fastland og Korsika (Tableau 4).

Tabel 3

Transport af gods mellem det franske fastland og Korsika efter havn på fastlandet (import/eksport, i løbende meter ⁽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
I alt	2 031 757	2 231 198	2 236 599	2 261 138	2 151 287

⁽¹⁾ Løbende meter er en måleenhed, der anvendes til måling af solgte varer pr. meter med en fast transportstrækning. Enheden anvendes også til at angive længden af faste elementer (f.eks. påhængsvogne), uanset deres øvrige dimensioner.

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

⁽³¹⁾ Trafikdataene i denne afgørelse tager ikke hensyn til dataene for 2021 og 2022, da de franske myndigheders fastlæggelse af behovet for offentlig tjeneste blev påbegyndt i slutningen af 2021.

Tabel 4

Transport af gods mellem det franske fastland og Korsika efter havn på fastlandet (import/eksport,%)

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

- (49) Hvad angår havnene på Korsika, er strømmene hovedsagelig koncentreret omkring havnene i Ajaccio og Bastia (Tableau 5 og Tableau 6). Som det fremgår af Tableau 6, tegnede disse to havne sig mellem 2016 og 2020 for en forholdsvis stabil markedsandel på henholdsvis ca. 35 % (Ajaccio) og 50 % (Bastia) af den samlede godstrafik mellem det franske fastland og Korsika.

Tabel 5

Transport af gods mellem det franske fastland og Korsika efter havn på Korsika (import/eksport, løbende meter)

	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
I alt	2 031 757	2 231 198	2 236 599	2 261 138	2 151 287

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

Tabel 6

Transport af gods mellem det franske fastland og Korsika efter havn på Korsika (import/eksport,%)

	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 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

2.3.1.2. Typer af søtransport af gods

- (50) Søtransport af gods mellem det franske fastland og Korsika finder udelukkende sted via ro-ro-trafik ⁽³²⁾ med skibe med kapacitet til disse typer strømme, nemlig »ro-pax«-færger (blandede skibe til transport af både passagerer og gods) ⁽³³⁾ eller »ro-ro«-færger (udelukkende til transport af gods). Bortset fra visse særlige former for varetransport (cement, tungt gods osv.) foregår trafikken mellem Korsika og fastlandet udelukkende via ro-pax.
- (51) Ifølge de franske myndigheder ⁽³⁴⁾ skelnes der med hensyn til ro-ro-godstrafik mellem »transporteret gods« og »ikke transporteret gods«.
- (52) Transporteret gods defineres som godstransport med et vej køretøj på over seks meter med eget fremdrivningsmiddel (godsvogne, vogne og lignende samt sættevogne koblet til en vejtraktor). Føreren (transportøren) kan således køre disse køretøjer af og på skibene, uden at det indebærer håndteringsarbejde i havnen. De tre havne på fastlandet og havnene på Korsika arbejder alle med transporteret gods.
- (53) Ikke transporteret gods defineres som godstransport med en sættevogn. ⁽³⁵⁾ Når sættevognen køres på skibet, kobles den fra vejtraktoren på afgangskajen og transporteres derefter om bord med brug af en særlig trækraftenhed til brug i havne. I ankomsthavnen gentages fremgangsmåden i modsat rækkefølge. Her transporteres sættevognen hen til bestemmelsesstedet med brug af en anden vejtraktor. Søtransport af ikke transporteret gods tegner sig for den største andel af søgodstransporten mellem Korsika og det franske fastland (64 % af de samlede løbende meter, der i gennemsnit blev transporteret mellem 2016 og 2020, sammenlignet med 36 % for transporteret gods).

2.3.1.2.1. Transporteret gods

- (54) Hvad angår havnene på fastlandet, deles transporten af transporteret gods hovedsagelig mellem havnene i Marseille og Toulon (Tableau 7 og Tableau 8). For havnen i Marseille tegnede det transporterede gods sig i gennemsnit for ca. 20 % af det samlede gods, der blev transporteret til/fra Korsika mellem 2016 og 2020.

Tabel 7

Transport af transporteret gods efter havn på fastlandet (import/eksport, løbende meter)

	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
I alt	875 516	781 402	768 130	775 416	693 469

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

⁽³²⁾ Ro-ro-trafik er transport af gods på egne hjul (biler, lastbiler, påhængsvogne, entreprenørmaskiner og overdimensionerede køretøjer) med specialskibe, såkaldte ro-ro-skibe.

⁽³³⁾ I henhold til artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj>), er et ro-ro-passagerskib (eller ro-pax) et skib udstyret med anordninger, hvorpå vej- eller jernbanekøretøjer kan køre af og på, og som kan transportere mere end 12 passagerer.

⁽³⁴⁾ Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

⁽³⁵⁾ Sættevogne er køretøjer uden motor, som kun har hjul på den bagerste del. Den forreste del har ingen hjul og tilsluttes den trækraftenhed, som vej køretøjet eller -traktoren er udstyret med. Kombinationen af vejtraktor og sættevogn udgør et sammenkoblet køretøj.

Tabel 8

Transport af transporteret gods efter havn på fastlandet (import/eksport, %)

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

2.3.1.2.2. Ikketransporteret gods

- (55) På fastlandet er havnen i Marseille den eneste havn, der mellem 2016 og 2020 håndterede ikketransporteret gods til/fra Korsika. På Korsika modtager alle havnene ikketransporteret gods. Denne form for trafik foregår udelukkende mellem Marseille og havnene på Korsika.

2.3.2. Søtransport af passagerer

- (56) Der foregår søtransport af passagerer mellem Korsika og henholdsvis Frankrig og Italien. Ruterne til det franske fastland tegnede sig mellem 2014 og 2019 i gennemsnit for ca. 65 % af den samlede søtransport af passagerer med mere end 2,7 millioner passagerer i 2017 og 2018. I 2019 faldt dette tal til 2,52 millioner. I 2020 faldt passagerantallet med 32 % som følge af covid-19-sundhedskrisen.
- (57) I modsætning til søgodstransporten er søtransporten af passagerer sæsonbetonet, og efterspørgslen i højsæsonen (dvs. fra april til oktober) er højere end resten af året.
- (58) Hvad angår havnene på fastlandet, er størstedelen af søtransporten af passagerer koncentreret omkring Toulon (Tableau 9 og Tableau 10). Mellem 2016 og 2020 steg markedsandelene for havnene i Marseille og Toulon en smule, mens markedsandelen for havnen i Nice faldt betydeligt (Tableau 10).

Tabel 9

Søtransport af passagerer mellem det franske fastland og Korsika efter havn på fastlandet (antal passagerer)

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

Tabel 10

Søtransport af passagerer mellem det franske fastland og Korsika efter havn på fastlandet (%)

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

- (59) Hvad angår havnene på Korsika, er størstedelen af søtransporten af passagerer koncentreret omkring Bastia og Ajaccio. Som det fremgår af Tableau 11 og Tableau 12, har fordelingen af passagertrafikken mellem Korsikas havne været forholdsvis stabil.

Tabel 11

Søtransport af passagerer mellem det franske fastland og Korsika pr. havn på Korsika (antal passagerer)

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

Tabel 12

Søtransport af passagerer mellem det franske fastland og Korsika efter havn på Korsika (%)

	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 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

2.4. De retlige rammer for levering af søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland

- (60) Søtransporten blev liberaliseret i Den Europæiske Union i 1992, da forordningen om cabotagesejlsads (**»cabotageforordningen«**)⁽³⁶⁾ blev vedtaget. De franske myndigheder har imidlertid aldrig anvendt en fuldstændig liberalisering af søtransporttjenesterne i forbindelse med besejlingen til Korsika på grund af behovet for offentlig tjeneste, der indebærer en generel indskrænkning af friheden til at levere sådanne tjenester.
- (61) Der er derfor på nuværende tidspunkt ikke tale om rent kommerciel transport mellem det franske fastland og Korsika. Søtransporttjenester leveres enten i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste som defineret i artikel 2, stk. 4, og artikel 4, stk. 2, i cabotageforordningen eller i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der opfylder definitionen i cabotageforordningens artikel 2, stk. 3, og artikel 4, stk. 1.

2.4.1. Forpligtelsen til offentlig tjeneste

- (62) Ved Korsikas forsamlings beslutning nr. 13/263 af 20. december 2013, som ændret af denne forsamling ved beslutning nr. 18/266 af 27. juli 2018 og nr. 19/128 af 25. april 2019, indførte Korsikas regionalråd en forpligtelse til offentlig tjeneste, der omfatter definitionen af forpligtelser til offentlig tjeneste, som skal opfyldes af enhver operatør, der ønsker at tilbyde søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland (herefter benævnt **»forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019«**).⁽³⁷⁾
- (63) Forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 finder anvendelse på alle søtransporttjenester tilvejebragt mellem havnene på Korsika og de tre havne på fastlandet fra den 1. oktober 2019 i en periode på ti år – indtil den 30. september 2029. Den indebærer en række forpligtelser, der skal opfyldes, herunder et minimumsantal sejladser, der skal besejles på hver rute hele året, og maksimale priser for godstransport/passagertransport, som operatørerne ikke må overskride. Forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 sikrer ikke nogen finansiel kompensation til søtransportoperatører for opfyldelsen af de forpligtelser til offentlig tjeneste, den pålægger.

2.4.2. Historik over kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået mellem 1976 og 2022

- (64) Historisk set og indtil videre er det kun søtransporttjenester mellem Marseille og havnene på Korsika, der har været genstand for en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Søtransporttjenester fra havnene i Toulon og Nice er blevet forvaltet under en forpligtelse til offentlig tjeneste.
- (65) En første koncessionskontrakt om offentlig tjeneste mellem på den ene side den offentlige virksomhed Société Nationale Corse Méditerranée (herefter benævnt **»SNCM«**) og det private selskab Compagnie Mériionale de Navigation (i dag La Mériionale) og på den anden side den franske stat blev indgået i 1976 for at sikre territorial sammenhæng mellem Korsika og fastlandet i en periode på 25 år, dvs. indtil 2001.
- (66) Med virkning fra den 1. januar 2002 stod SNCM i samarbejde med La Mériionale for besejlingen mellem Marseille og Korsika i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået med Korsikas regionalråd for en periode på fem år.
- (67) Fra den 1. juli 2007 til den 31. december 2013 stod SNCM og La Mériionale for denne besejling i henhold til en ny kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået den 7. juni 2007 (herefter benævnt **»kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2007-2013«**), der omfattede alle fem ruter mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika. Kommissionen erklærede en del af den kompensation, der blev ydet i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2007-2013, for at udgøre statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked.⁽³⁸⁾

⁽³⁶⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlsads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj>).

⁽³⁷⁾ Beslutning nr. 19/128 af 25. april 2019 om indholdet af forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 findes på: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽³⁸⁾ Kommissionens afgørelse 2013/435/EU af 2. maj 2013 om statsstøtte SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) iværksat af Frankrig til Société Nationale Corse Méditerranée og Compagnie Mériionale de Navigation (EUT L 220 af 17.8.2013, s. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj>). I denne afgørelse fandt Kommissionen, at finansieringen af den offentlige passager- og godstransporttjeneste i løbet af året (basistjenesten) var forenelig med det indre marked. Til gengæld havde Kommissionen erklæret den kompensation, som Korsikas regionalråd havde betalt for finansieringen af en yderligere passagertransporttjeneste mellem Marseille og hver af de fem havne på Korsika om sommeren, for uforenelig.

- (68) Ved beslutning truffet af Korsikas forsamling den 6. september 2013 besluttede Korsikas regionalråd at indgå fem særskilte kontrakter om offentlig trafikbetjening for hver af de fem ruter mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika for perioden 2014-2023. Korsikas regionalråd tildelte SNCM og La Mériionale disse kontrakter. Efter den insolvensbehandling, der blev indledt mod SNCM den 28. november 2014 og afsluttet den 20. november 2015 ved dom afsagt af handelsretten i Marseille, trak SNCM sig i december 2015 imidlertid tilbage fra markedet. Størstedelen af sidstnævntes aktiver blev i 2016 overtaget af konsortiet Corsica Maritima og integreret i det nye rederi Corsica Linea, der blev stiftet den 10. december 2015. Sidstnævnte blev underkontrahent på kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2014-2023 indtil den 1. oktober 2016, hvor disse kontrakter blev ophævet ved dom afsagt af forvaltningsdomstolen i Bastia den 7. april 2015.
- (69) Sammenslutningen med solidarisk ansvar Corsica Linea-La Mériionale blev derefter tildelt flere »midlertidige« kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende søtransport af passagerer og gods mellem 2016 og 2022:
- fem kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået for perioden fra den 1. oktober 2016 til den 30. september 2017 vedrørende ruterne mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika
 - fem kontrakter om offentlig trafikbetjening for perioden fra den 1. oktober 2017 til den 31. maj 2019, som blev forlænget til den 30. september 2019, vedrørende ruterne mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika
 - fem kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået for perioden fra den 1. oktober 2019 til den 31. december 2020, som blev forlænget til den 28. februar 2021, vedrørende ruterne mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika (herefter benævnt »**kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2019-2020**«) ⁽³⁹⁾
 - fem kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået for perioden fra den 1. marts 2021 til den 31. december 2022 vedrørende ruterne mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika (herefter benævnt »**kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022**«). ⁽⁴⁰⁾
- (70) Kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2019-2020 er genstand for en særskilt statsstøtteundersøgelse foretaget af Kommissionen (registreret under sagsnummer SA.49207).

3. BESKRIVELSE AF KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG TRAFIKBETJENING

3.1. Formålet med kontrakterne om offentlig trafikbetjening

- (71) De foranstaltninger, der er genstand for denne sag, vedrører den økonomiske kompensation, som Korsikas kontor for transport har ydet i forbindelse med hver af de fem kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende besejling til Korsika for perioden fra den 1. januar 2023 til den 31. december 2030. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening vedrører levering af søtransporttjenester i forbindelse med gods og passagerer for hver af færgeruterne mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika (betragtning 33). Det samlede støttebeløb anslås til 853 600 000 EUR.
- (72) Formålet med kontrakterne om offentlig trafikbetjening er at opfylde de behov for offentlig tjeneste inden for søtransport af gods og passagerer, som de franske myndigheder har identificeret på hver af disse ruter.

3.2. Modtagere af kontrakterne om offentlig trafikbetjening

- (73) Modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening er selskaberne Corsica Linea og La Méridionale (herefter benævnt »**modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening**« eller »**koncessionshaverne**«), hver for sig eller i fællesskab (Tableau 13).

⁽³⁹⁾ Kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2019-2020 vedrørte søtransport af passagerer (passagerer, der rejser af helbredsmæssige årsager, studerende, transportansvarlige i forbindelse med transporteret gods og, alene for ruten mellem Marseille og Propriano, alle passagerer) og gods (transporteret gods og ikketransporteret gods).

⁽⁴⁰⁾ Kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022 havde samme formål som kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2019-2020.

Tabel 13

Modtagere af kontrakterne om offentlig trafikbetjening

Delkontrakter	Ruter	Koncessionshavere
1	Marseille-Ajaccio	Sammenslutningen Corsica Linea - La Mériidionale
2	Marseille-Bastia	Corsica Linea
3	Marseille-Porto-Vecchio	La Mériidionale
4	Marseille-Propriano	Corsica Linea
5	Marseille-L'Île-Rousse	Corsica Linea

Kilde: anmeldelse fra de franske myndigheder af 27. december 2022.

3.2.1. Corsica Linea

- (74) Corsica Linea er et forenklet aktieselskab, der er specialiseret i søtransport af passagerer og gods. ⁽⁴¹⁾
- (75) Corsica Linea er et datterselskab af CM Holding-koncernen, som består af 150 virksomheder og har 15 hovedaktionærer. Selskabet beskæftiger mere end 1 000 personer og har en flåde på ni skibe.
- (76) Selskabet driver i øjeblikket færgeruter under fransk flag mellem Korsika og havnen i Marseille i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening samt færgeruter fra havnen i Marseille til Tunesien og Algeriet. ⁽⁴²⁾

3.2.2. La Mériidionale

- (77) La Mériidionale er et aktieselskab, der er specialiseret i søtransport af passagerer og gods. ⁽⁴³⁾
- (78) La Mériidionale har siden den 1. juni 2023 været et datterselskab af CMA CGM-koncernen efter overtagelsen fra STEF-koncernen, som har ejet selskabet siden 2009. La Mériidionale beskæftiger næsten 650 personer og har en flåde på fire fartøjer. ⁽⁴⁴⁾
- (79) Selskabet driver i øjeblikket færgeruter under fransk flag mellem Korsika og havnen i Marseille i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening og siden 2024 en fast færgerute mellem Toulon og L'Île-Rousse i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019. Det driver også færgeruter fra havnen i Marseille til Marokko.

3.3. Administrativ myndighed med ansvar for foranstaltningerne

- (80) De franske myndigheder anførte i deres anmeldelse, at Korsikas kontor for transport er den myndighed, der er ansvarlig for foranstaltningerne.
- (81) Korsikas kontor for transport er en offentlig regional industri- og handelsenhed oprettet ved lov nr. 91-428 af 13. maj 1991 om vedtægterne for den regionale myndighed på Korsika.

⁽⁴¹⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁴²⁾ <https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁴³⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁴⁴⁾ <https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale> (tilgået den 18. oktober 2024).

- (82) Artikel L. 4420-20 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder fastsætter Korsikas kontor for transports opgaver og beføjelser og påpeger, at kontoret er underlagt Korsikas regionalråds tilsyn (som i henhold til artikel L. 4421-1 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder⁽⁴⁵⁾ selv er en offentlig myndighed).⁽⁴⁶⁾ I henhold til artikel L. 4420-20 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder ledes Korsikas kontor for transport af en ledende rådgiver, der udpeges af formanden for regionalrådets bestyrelse. Statens repræsentant i Korsikas regionalråd deltager i møderne i bestyrelsen for Korsikas kontor for transport og modtager bestyrelsens beslutninger. Korsikas kontor for transport forvaltes af en direktør, der udnævnes på forslag af formanden for kontoret ved dekret, der drøftes i bestyrelsen. Kontorets bestyrelse består af repræsentanter for erhvervs- og interesseorganisationer og valgte repræsentanter for Korsikas forsamling, som er et af regionalrådets organer i henhold til artikel L. 4422-1 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder (disse valgte repræsentanter udgør flertallet).
- (83) Korsikas kontor for transport har inden for rammerne af de retningslinjer, der er fastlagt af Korsikas regionalråd⁽⁴⁷⁾, til opgave at udvikle, koordinere og gennemføre den regionale luft- og søfartspolitik mellem Korsika og det franske fastland. I henhold til artikel L. 4420-20 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder indgår Korsikas kontor for transport kontrakter om offentlig trafikbetjening med de selskaber, der er udpeget til driften af de fly- og færgeruter, der er nødvendige for at sikre den territoriale sammenhæng. I disse kontrakter fastsættes priserne, betingelserne for kontraktens gennemførelse og kvaliteten af tjenesterne samt kontrolprocedurerne.
- (84) Artikel L. 4420-20 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder præciserer i denne henseende, at Korsikas kontor for transport finansierer disse kontrakter gennem tildelingen ud fra områdeprincippet, jf. artikel L. 4425-26 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder, som betales til kontoret af Korsikas regionalråd. Denne tildeling udbetales af staten til Korsikas regionalråd i henhold til artikel L. 4425-23 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder. Tildelingen ud fra områdeprincippet beløber sig til 187 mio. EUR om året og finansierer ordningerne for territorial sammenhæng omhandlende fly- og færgeruter mellem Korsika og fastlandet.⁽⁴⁸⁾

3.4. Fastlæggelse af et behov for offentlig tjeneste inden for søtransport mellem Korsika og det franske fastland

- (85) I dette afsnit beskrives først i) de procedurer, som de franske myndigheder har indledt for at fastslå, om der foreligger et behov for offentlig tjeneste. Herefter beskrives de franske myndigheders konklusioner vedrørende et sådant behov for ii) søtransport af passagerer og iii) søtransport af gods.

3.4.1. *Præsentation af de procedurer, som de franske myndigheder har indledt for at fastslå behovet for en offentlig tjeneste*

- (86) På baggrund af kontrakterne om offentlig tjeneste for 2021-2022's udløb den 31. december 2022 (betragtning 69) påbegyndte de franske myndigheder allerede i december 2021 en analyse af, om der stadig forelå et behov for offentlig tjeneste som tilkendegivet af brugerne af søtransporten mellem Korsika og det franske fastland, navnlig mellem Marseille og de fem havne på Korsika.
- (87) De franske myndigheder har anført, at den tilgang, der skal anvendes for at afgøre, om et sådant behov fortsat består, både for søtransport af gods og passagerer, skulle gennemføres i tre trin.
- (88) Det første trin bestod i at identificere og kvantificere brugernes efterspørgsel efter søtransporttjenester. Med henblik herpå gennemførte de franske myndigheder to offentlige høringer.
- (89) Det anden trin havde til formål at fastslå, om markedet helt eller delvist kunne imødekomme brugernes identificerede efterspørgsel. De franske myndigheder gennemførte også en offentlig høring i denne forbindelse.

⁽⁴⁵⁾ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽⁴⁶⁾ Id.

⁽⁴⁷⁾ I henhold til artikel L. 4424-18 i den generelle lov om lokale og regionale myndigheder har Korsikas regionalråd kompetence til på grundlag af princippet om territorial sammenhæng, der har til formål at afhjælpe de ulemper, der følger af karakteren af øsamfund, at fastlægge de nærmere bestemmelser for tilrettelæggelsen af søtransporten mellem Korsika og alle destinationer på det franske fastland, navnlig for så vidt angår besejling og priser.

⁽⁴⁸⁾ Rapport fra Korsikas regionale revisionsinstans af 2. november 2021, afsnit 2.1, offentliggjort på den franske revisionsrets websted: <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539> (tilgået den 18. oktober 2024).

- (90) De franske myndigheder overdrog de to første trin til det økonomiske konsulentfirma Gecodia. Sidstnævnte var navnlig ansvarlig for at indsamle og behandle de oplysninger, der blev indhentet fra brugere og operatører, og for at udarbejde et sammendrag af de svar, der blev modtaget under de offentlige høringer gennemført af Korsikas kontor for transport. Gecodia var også ansvarlig for at gennemføre supplerende undersøgelser med henblik på at fastslå, om der forelå et behov for offentlig tjeneste i forbindelse med søtransport mellem Korsika og det franske fastland.
- (91) Efter det andet trin fremsendte Gecodia sin endelige rapport af 14. marts 2022 til Korsikas kontor for transport (herefter benævnt »**Gecodia-rapporten**«). Gecodia-rapporten indeholder analyser af markedsefterspørgslen og -udbuddet samt konklusioner om, hvorvidt der foreligger et behov for offentlig tjeneste inden for søtransport mellem Korsika og fastlandet.
- (92) Det tredje trin havde til formål at gøre det muligt at vælge den tilgang, der mindst ville underminere det indre markeds funktion med henblik på at opfylde det identificerede behov for offentlig tjeneste. Formålet med sidstnævnte trin var at sikre, at Korsikas regionalråds valg med henblik på at opfylde det identificerede behov for offentlig tjeneste ville være det mindst konkurrencebegrænsende valg. Dette tredje trin vil blive beskrevet i afsnit 3.5.

3.4.1.1. Procedurer, der er indledt for at fastslå, om der foreligger en efterspørgsel fra brugernes side

- (93) Med henblik på at afslutte det første trin, der er nævnt i betragtning 88, iværksatte de franske myndigheder den 7. december 2021 en offentlig høring blandt brugerne af søtransport af gods og passagerer på ruterne mellem havnen i Marseille og de fem havne på Korsika (herefter benævnt »**høringen af brugerne**«).
- (94) Denne høring, der varede en måned, opfordrede alle brugere og enhver anden interesseret person til at fremsætte deres bemærkninger til de omhandlede søtransporttjenester. Høringen af brugerne blev offentliggjort på Korsikas kontor for transports websted og omtalt i den lokale og regionale presse.
- (95) Høringen af brugerne omfattede flere spørgeskemaer, der hver bestod af ca. 20 spørgsmål, som var målrettet forskellige kategorier af brugere. Høringen af brugerne var også ledsaget af et støttedokument til den offentlige høring, der på den ene side redegjorde for de generelle kendetegn ved søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland ⁽⁴⁹⁾ og på den anden side for en kort og foreløbig tilgang, der identificerer de forskellige kategorier af brugere af søtransport af gods og passagerer mellem Korsika og det franske fastland.
- (96) De franske myndigheder gennemførte endvidere en høring af havnene på fastlandet (Marseille, Toulon og Nice), der blev iværksat den 22. januar 2022 og varede en måned (herefter benævnt »**havnehøringen**«). Denne høring omfattede bl.a. et spørgeskema, hvori administratorerne af disse havne i det væsentlige blev spurgt ind til kendetegnene ved deres infrastruktur, både inden for godstransport og passagertransport.

3.4.1.2. Procedurer, der er indledt for at bestemme udbuddet på markedet for at imødekomme brugernes efterspørgsel

- (97) Med henblik på at afslutte det andet trin, der er nævnt i betragtning 89, iværksatte de franske myndigheder den 19. januar 2022 en høring af søtransportoperatørerne med en varighed på fem uger (»**høring af operatørerne**«). Denne høring var tilgængelig på Korsikas regionalråds websted.
- (98) De franske myndigheder opfordrede på siden omhandlende høringen af operatørerne de pågældende rederier til at præcisere deres hensigter med hensyn til en fast besejling til Korsika fra den 1. januar 2023. Høringen af operatørerne omfattede også et spørgeskema, som operatørerne skulle udfylde. Den omfattede endvidere et ledsagedokument med en fuldstændig beskrivelse af indholdet af støttedokumentet til høringen af brugerne af 7. december 2021 (betragtning 95) og en kort præsentation af resultaterne af høringen af brugerne. Endelig opfordrede høringen de pågældende rederier til at fremlægge oplysninger om kapaciteten og mængden af passagerer og gods, som selskaberne ville kunne transportere, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening mellem 2023 og 2028.

⁽⁴⁹⁾ I afsnit 2.3 i denne afgørelse beskrives disse generelle kendetegn.

3.4.2. Fastlæggelse af et behov for offentlig tjeneste inden for søtransport af passagerer

- (99) I dette underafsnit beskrives de franske myndigheders konklusioner med hensyn til i) brugernes efterspørgsel efter søtransport af passagerer mellem Korsika og fastlandet og ii) fastlæggelsen af et markedssvigt med henblik på at imødekomme denne efterspørgsel.

3.4.2.1. Identifikation af passagerernes efterspørgsel

- (100) I de følgende underafsnit beskrives de analyser, som de franske myndigheder har foretaget vedrørende dels passagerenes *kvalitative* efterspørgsel efter søtransport mellem Korsika og fastlandet, dels den *kvantitative* efterspørgsel, som disse brugere har givet udtryk for.

3.4.2.1.1. Identifikation af passagerenes kvalitative efterspørgsel

- (101) I dette underafsnit fremlægges først resultaterne af høringen af brugerne. Derefter præsenteres resultaterne af havnehøringen. Endelig supplerer Gecodia-rapportens konklusioner resultaterne af de offentlige høringer.

3.4.2.1.1.1. Resultaterne af høringen af brugerne

3.4.2.1.1.1.1. Spørgsmål til brugerne

- (102) I støttedokumentet til høringen af brugerne (betragtning 95) forklarede de franske myndigheder indledningsvis, at der for så vidt angår søtransport af passagerer⁽⁵⁰⁾ skal sondres mellem passagerer med bopæl på Korsika⁽⁵¹⁾ og passagerer, der ikke har bopæl på øen⁽⁵²⁾. Blandt de passagerer, der var bosiddende på Korsika, var myndighederne ligeledes af den opfattelse, at en særlig kategori af brugere, nemlig passagerer, der foretog rejser af helbredsmæssige årsager (herefter benævnt »**passagerer med helbredsproblemer**«), gav udtryk for en særlig efterspørgsel efter søtransport, der adskiller sig fra de almindelige passagerers efterspørgsel. I støttedokumentet til høringen af brugerne blev opmærksomheden ligeledes henledt på, at Korsikas kontor for transport havde konstateret, at der er behov for en offentlig søtransporttjeneste for disse brugerkategorier inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022.
- (103) Høringen af brugerne omfattede derfor to spørgeskemaer til brugerne: ét spørgeskema målrettet alle passagerer (passagerer med og uden bopæl på Korsika) et andet mere specifikt spørgeskema udelukkende målrettet passagerer med helbredsproblemer.⁽⁵³⁾
- (104) Det spørgeskema, der blev sendt til alle passagerer (passagerer med og uden bopæl på Korsika), indeholdt en liste med ca. 20 spørgsmål med svarmuligheder (i nogle tilfælde kunne en bruger sætte kryds i flere svar) og den anslåede tid, der var nødvendig for at udfylde spørgeskemaet, var fem minutter.
- (105) Med det første spørgsmål blev brugeren anmodet om at give oplysninger om den eller de færgeruter til Korsika, som vedkommende benytter mellem havnen i Marseille og de fem havne på Korsika.⁽⁵⁴⁾ Spørgsmål 2-6 havde til formål at indsamle oplysninger om brugerens profil (socioøkonomisk kategori, bosiddende på Korsika eller ej, årsag(er) til rejsen⁽⁵⁵⁾, rejsehyppighed⁽⁵⁶⁾ og behov i forbindelse med

⁽⁵⁰⁾ Støttedokumentet til høringen af brugerne udelukkede en mulig konkurrence mellem søtransport og lufttransport, for så vidt angår rejser mellem Korsika og det franske fastland, for så vidt som *selskabernes vurderingselementer og en analyse af rejsetid, frekvens, priser og transportformers pålidelighed fører til, at lufttransport af passagerer ikke indgår i hele eller en del af det relevante marked.*

⁽⁵¹⁾ Korsikas kontor for transport anser enhver passager, der har fast bopæl på Korsika, for at være »bosiddende på Korsika«.

⁽⁵²⁾ Ifølge støttedokumentet til den offentlige høring begrundede flere forhold denne sondring, herunder den omstændighed, at passagerer med bopæl på Korsika nyder godt af en særlig billetpris og rejser mere regelmæssigt end de øvrige passagerer.

⁽⁵³⁾ Der blev endvidere sendt et tredje spørgeskema til studerende, der rejste mellem Korsika og det franske fastland. Da Frankrig imidlertid ikke har konkluderet, at der er behov for offentlig tjeneste for denne kategori af brugere, vil denne afgørelse ikke indeholde nogen analyse i denne henseende.

⁽⁵⁴⁾ Hvis brugeren gjorde brug af flere ruter, skulle vedkommende udfylde et spørgeskema for hver af de anførte ruter.

⁽⁵⁵⁾ Svarmulighederne (flere mulige svar) var: besøg hos familie eller venner, turist- og fritidsrejse, rejse i forbindelse med arbejdet, rejse af helbredsmæssige årsager, rejse i forbindelse med uddannelse, andet (hvis andet, skulle brugeren angive årsagen).

⁽⁵⁶⁾ Svarmulighederne var: aldrig, én gang om året, to til fem gange om året, seks til ni gange om året, mere end 10 gange om året.

rejsen ⁽⁵⁷⁾). I spørgsmål 7-9 blev brugeren spurgt ind til tilfredsheden med afgang- og ankomsttidspunkterne på Korsika (tilfredsstillende eller utilfredsstillende – i tilfælde af utilfredsstillende blev passageren spurgt, om vedkommende ønskede en tidligere eller senere afgang eller ankomst) og med frekvensen af de søtransporttjenester, der tilbydes på de anvendte færgeruter. Spørgsmål 10-14 vedrørte de særlige priser på de pågældende tjenester for passagerer med bopæl på Korsika. Formålet var navnlig at finde ud af, om denne pris var passende, eller om den skulle revideres.

- (106) I spørgsmål 15-19 blev brugeren opfordret til at kommentere de alternativer til havnen i Marseille, som vedkommende ville kunne benytte sig af. Disse spørgsmål havde navnlig til formål at afklare
- om brugeren på tidspunktet for sin reservation af en af ruterne til/fra Marseille ligeledes undersøgte de tilgængelige overfarter til/fra andre havne på fastlandet ⁽⁵⁸⁾
 - hovedårsagen til valget af havnen i Marseille i stedet for andre havne på fastlandet ⁽⁵⁹⁾
 - om brugeren i tilfælde af en hypotetisk forhøjelse på 5 % til 10 % af prisen på søtransport til/fra havnen i Marseille var villig til at benytte søtransporttjenester til/fra en anden havn på fastlandet (Toulon, Nice eller begge) for at rejse til eller fra Korsika
 - om brugeren allerede havde benyttet ruter fra Toulon eller Nice til Korsika efter 2019 (ja eller nej) og i bekræftende fald hovedårsagen til valget af en anden havn på fastlandet (Toulon eller Nice) frem for havnen i Marseille. ⁽⁶⁰⁾
- (107) Spørgsmål 20-22 omhandlede valget mellem sø- og lufttransport. Formålet var nærmere bestemt at fastslå, hvor ofte brugeren sammenlignede flyafgange og færgeoverfarter på reservationstidspunktet ⁽⁶¹⁾, hovedårsagen til at vælge færge frem for fly ⁽⁶²⁾, og om brugeren i tilfælde af en forhøjelse på 5 % til 10 % af færgebilletprisen var villig til at benytte lufttransporttjenester (ja eller ej).
- (108) Hvad angår passagerer med helbredsproblemer, indeholdt spørgeskemaet til dem både specifikke spørgsmål og spørgsmål, der var identiske med spørgsmålene i det almene spørgeskema (betragtning 103). ⁽⁶³⁾ Blandt de specifikke spørgsmål vedrørte spørgsmål 3 brugerens alder. Spørgsmål 4 omhandlede antallet af årlige sejladsere foretaget af brugeren. Spørgsmål 5 vedrørte, hvorvidt der var en ledsager med eller ej. Spørgsmål 6 omhandlede behovet for en kahyt og parkeringsplads om bord på færgen. Spørgsmål 7 vedrørte den udførte lægelige behandling. Spørgsmål 12 omhandlede dækningsniveauet for udgifter til lægebehandling gennem sygeforsikringen.
- (109) I spørgeskemaerne blev der henvist til brugernes mulighed for at sende egne bidrag til e-mailadressen consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Sammendrag af de modtagne svar

- (110) De franske myndigheder anfører, at de efter høringen af brugerne havde modtaget over 1 000 svar, hvoraf 987 var brugbare (686 var svar fra passagerer med bopæl på Korsika, og 301 var svar fra passagerer uden bopæl på Korsika).
- (111) De franske myndigheder modtog derimod kun 42 besvarelser af spørgeskemaet målrettet passagerer med helbredsproblemer. På grund af det lave antal modtagne svar tog de franske myndigheder ikke hensyn til resultaterne af denne høring.

⁽⁵⁷⁾ Svarmulighederne var: rejse i kahyt og med bil, rejse uden kahyt og uden bil, med bil og uden kahyt, i kahyt og uden bil.

⁽⁵⁸⁾ Svarmulighederne var: Jeg har ikke noget valg (obligatorisk reservation), altid, ikke for visse rejser (det skulle angives for hvilken type rejse der ikke blev foretaget nogen sammenligning), aldrig.

⁽⁵⁹⁾ Svarmulighederne var: den laveste billetpris, tidspunktet for overfarten, den højeste kvalitet, havnens nærhed til mit bestemmelsessted, et abonnement på denne rute, rejsens art, andet (specificeres).

⁽⁶⁰⁾ De mulige svar var: den laveste pris, mere hensigtsmæssige rejsetidspunkter, mit bestemmelsessted lå tættere på den valgte havn, ved ikke, andet (specificeres).

⁽⁶¹⁾ Svarmulighederne var: altid, regelmæssigt, lejlighedsvis, aldrig.

⁽⁶²⁾ Svarmulighederne var: prisen var lavere, behov for at have et køretøj med, mulighed for at rejse om natten i kahyt, fly er ingen mulighed, andet (specificeres).

⁽⁶³⁾ Spørgsmål 1-2 og 8-24 (med undtagelse af spørgsmål 12) i spørgeskemaet til passagerer med helbredsproblemer var identiske med spørgsmålene i spørgeskemaet målrettet alle passagerer.

- (112) Sammendraget af svarene på det spørgeskema, som de franske myndigheder sendte til alle passagerer, viser, at:
- både passagerer med og uden bopæl på Korsika for størstedelens vedkommende (næsten 60 %) rejser mellem to og fem gange om året med færge mellem Korsika og fastlandet. ⁽⁶⁴⁾
 - 95 % af de bosiddende passagerer og 93 % af de ikkebosiddende passagerer angiver et behov for at rejse i kahyt og med bil på alle ruter
 - hovedårsagerne til de bosiddendes rejser er familiebesøg (72 %), turistrejser (56 %) og rejser i forbindelse med arbejdet (29 %) eller rejser af helbredsmæssige årsager (23 %). For ikkebosiddende passagerer er de eneste rejseårsager turistrejser (56 %) og familiebesøg (52 %) ⁽⁶⁵⁾
 - bosiddende og ikkebosiddende respondenter i høj grad er tilfredse med de afgangs- og ankomsttidspunkter på Korsika, der var gældende på tidspunktet for høringen af brugerne (i begge tilfælde mere end 80 % for alle ruter).
 - den hyppighed af overfarter mellem Marseille og Korsika, der var gældende på tidspunktet for høringen af brugerne, i vid udstrækning opfylder behovene hos de bosiddende passagerer (57 %) og de ikkebosiddende passagerer (65 %). ⁽⁶⁶⁾
- (113) Sammendraget viser også, at 54 % af de bosiddende passagerer (41 % af de ikkebosiddende passagerer) altid sammenligner de tilgængelige overfarter fra havnen i Marseille og andre havne på fastlandet. ⁽⁶⁷⁾ Sammenligningsgraden varierer imidlertid fra rute til rute: For visse ruter såsom Marseille-L'Île-Rousse og Marseille-Porto-Vecchio foretages den systematiske sammenligning med andre tilgængelige overfarter til havnene på fastlandet af henholdsvis 70 % og 60 % af de bosiddende respondenter (66 % og 35 % af de ikkebosiddende respondenter), mens sammenligningsgraden for ruten Marseille-Propriano er lav. ⁽⁶⁸⁾
- (114) Desuden er hovedårsagen til valget af havnen i Marseille for såvel bosiddende som ikkebosiddende passagerer, uanset hvilken rute der er tale om, havnens nærhed til deres endelige bestemmelsessted (henholdsvis 53 % og 50 %). I tilfælde af en hypotetisk forhøjelse af prisen på overfarten fra Marseille på mellem 5 og 10 % erklærer mindst 60 % af respondenterne (bosiddende og ikkebosiddende) sig rede til at rejse til/fra Toulon, heraf ville 35 % også være villige til at rejse til/fra Nice. ⁽⁶⁹⁾ Endelig benyttede næsten 70 % af de bosiddende respondenter havnene i Toulon eller Nice i 2019 til deres rejser til/fra Korsika (sammenlignet med 52 % af de ikkebosiddende respondenter). ⁽⁷⁰⁾ Årsagen til, at brugerne benyttede disse to andre havne, skyldes hovedsagelig, at færgebilletprisen til/fra Toulon eller Nice er lavere (57 % for de bosiddende respondenter, 56 % for de ikkebosiddende respondenter). ⁽⁷¹⁾

⁽⁶⁴⁾ 59 % af passagererne med bopæl på Korsika (57 % for ikkebosiddende passagerer) angiver i gennemsnit at rejse mellem to og fem gange om året. 29 % af passagererne med bopæl på Korsika rejser én gang om året (38 % for ikkebosiddende passagerer). Andelen af passagerer, der rejser mere end seks gange om året, er begrænset (12 % for bosiddende passagerer og 5 % for ikkebosiddende passagerer). Ruten Marseille-Propriano fremviser stort set de samme statistikker.

⁽⁶⁵⁾ Ruten Marseille-Propriano fremviser stort set de samme statistikker, selv om turistrejser spiller en mindre rolle for bosiddende passagerer (46 %), mens andelen af rejser med henblik på familiebesøg (80 %), rejser af helbredsmæssige årsager (27 %) og rejser i forbindelse med arbejdet (26 %) ligger højere end gennemsnittet. Tilsvarende ligger turistrejser for ikkebosiddende passagerer højere end gennemsnittet (63 %), og rejser med henblik på familiebesøg ligger lavere (44 %).

⁽⁶⁶⁾ På ruten Marseille-Propriano svarer statistikkerne stort set til gennemsnittet.

⁽⁶⁷⁾ Derimod foretager 20 % af de bosiddende respondenter (35 % af de ikkebosiddende respondenter) aldrig sammenligninger og rejser kun fra/til Marseille. 20 % af de bosiddende respondenter (21 % af de ikkebosiddende respondenter) har ikke mulighed for at sammenligne (obligatorisk reservation), og 5 % af de bosiddende respondenter (3 % af de ikkebosiddende respondenter) foretager kun sammenligninger ved visse rejser.

⁽⁶⁸⁾ 31 % af de bosiddende respondenter (27 % af de ikkebosiddende respondenter) foretager en altid en sammenligning, mens 44 % (50 %) aldrig foretager en sammenligning.

⁽⁶⁹⁾ Disse billetpriser er lavere for ruten Marseille-Propriano, da mere end halvdelen af respondenterne ikke ville skifte til andre havne på fastlandet.

⁽⁷⁰⁾ Denne andel gælder for alle ruter til Korsika med undtagelse af Propriano, hvor mere end 60 % af de respondenter, der benyttede ruten Marseille-Propriano, anførte, at de ikke benyttede andre havne på fastlandet til deres rejser til og fra Propriano i 2019.

⁽⁷¹⁾ Denne andel er meget lavere for ruten Marseille-Propriano, da kun 40 % af respondenterne opfatter billetprisen til andre havne som lavere, og havnens nærhed til det endelige bestemmelsessted også udgør en anden hovedårsag til at benytte overfarten til/fra andre havne på fastlandet (25 % af respondenterne).

- (115) Hvad endelig angår valget mellem lufttransport og søtransport viste høringen af brugerne, at 56 % af de bosiddende passagerer (79 % af de ikkebosiddende passagerer) ikke eller i begrænset grad på reservations-tidspunktet foretog sammenligninger mellem flyrejser og færgerrejser.⁽⁷²⁾ Disse andele er højere for visse ruter såsom Marseille-Propriano.⁽⁷³⁾ Som svar på spørgsmål 21 (betragtning 107) forklares hovedårsagen til valget af færge- frem for flyrejse i vid udstrækning på alle ruter ved behovet for at have et køretøj med på rejsen. Dette gælder både de bosiddende passagerer (83 % af respondenterne) og de ikkebosiddende passagerer (76 %). Med hensyn til muligheden for at skifte til lufttransport i tilfælde af en hypotetisk stigning i færgebilletprisen på 5 til 10 % anførte lidt over halvdelen af respondenterne, at et sådant skifte ikke var aktuelt for dem.⁽⁷⁴⁾

3.4.2.1.1.2. Resultater af havnehøringen

3.4.2.1.1.2.1. De stillede spørgsmål

- (116) Det spørgeskema, der ledsagede havnehøringen, omfattede tre dele omhandlende passagertrafik.
- (117) I den første del af spørgeskemaet (spørgsmål 1.1 til 1.5) blev administratorerne af havnene opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til kendetegnene ved brugernes efterspørgsel som identificeret og præsenteret i støttedokumentet til høringen af brugerne (betragtning 95). Mere specifikt blev disse administratorer i den første del bedt om at:
- fremsætte deres bemærkninger vedrørende sondringen mellem bosiddende passagerer, ikkebosiddende passagerer og passagerer med helbredsproblemer
 - angive størrelsen på deres havnes opland på grundlag af deres markedskendskab
 - angive, om de anså deres havneinfrastruktur for ikke at være på lige fod med andre havne for alle eller en del af passagererne mellem Korsika og fastlandet
 - fremsætte deres bemærkninger vedrørende det nuværende konkurrenceniveau og konkurrenceniveauet for en syvårig periode mellem havnene inden for passagertransport.
- (118) I anden del af spørgeskemaet blev havneadministratorerne anmodet om at give en fuldstændig beskrivelse af den havneinfrastruktur, som ifølge dem kunne have betydning for søtransporten mellem Korsika og fastlandet.
- (119) I den tredje del (spørgsmål 4.1 til 4.8) blev havneadministratorerne hovedsageligt spurgt ind til deres infrastrukturens kapacitet med hensyn til passagertrafik. De blev nærmere bestemt opfordret til at angive:
- om havneområdet omfattede områder til regelmæssig passagertrafik eller ej⁽⁷⁵⁾
 - den type fartøjer, de kan tage imod⁽⁷⁶⁾
 - om deres infrastruktur i øjeblikket håndterer regelmæssig passagertrafik⁽⁷⁷⁾

⁽⁷²⁾ Mere specifikt foretager 33 % af de bosiddende passagerer ifølge sammenfatningen af høringen af brugerne aldrig en sammenligning mellem lufttransport og søtransport. 23 % gør det lejlighedsvis, 13 % regelmæssigt og 31 % altid. For ikkebosiddende passagerer gælder det, at 64 % aldrig foretager sammenligninger. 15 % gør det lejlighedsvis, 7 % regelmæssigt og 14 % altid.

⁽⁷³⁾ Næsten 80 % af respondenterne på ruten Marseille-Propriano foretager ikke eller i begrænset grad sammenligninger mellem en sørejse og en flyrejse.

⁽⁷⁴⁾ For ruten Marseille-Propriano gælder det, at over 60 % af respondenterne ikke ville skifte til lufttransport.

⁽⁷⁵⁾ Administratorerne blev bedt om at angive i) arealets størrelse, ii) eksistensen af arealer til regelmæssig trafik til Korsika, iii) muligheden for dagligt eller ugentligt at udnytte arealet til regelmæssig trafik til Korsika og iv) om der er terminaler til rådighed til regelmæssig trafik til Korsika.

⁽⁷⁶⁾ Administratorerne blev bedt om at angive i) antallet af tilgængelige kajer, ii) anløbstidspunkterne afhængigt af fartøjets kapacitet, iii) de gennemførte miljøforanstaltninger.

⁽⁷⁷⁾ Administratorerne blev bedt om at angive i) den daglige passagerkapacitet, ii) tiderne for betjening af passagerer, iii) det antal passagerer, der kan håndteres pr. time ved ombord- og afstigning.

- om deres infrastruktur kan håndtere daglige ⁽⁷⁸⁾ og ikkedaglige ⁽⁷⁹⁾ sejlads med passagertrafik
- om havneadministratorerne kunne garantere et antal daglige og/eller ugentlige sejlads til besejling til Korsika i form af passagertrafik. ⁽⁸⁰⁾

3.4.2.1.1.2.2. Sammen drag af de modtagne svar

- (120) De franske myndigheder indsamlede bidragene fra administratorerne af havnene i Toulon (handels- og industrikammeret i Var) og Nice (handels- og industrikammeret i Nice Côte d'Azur). De franske myndigheder forklarede endvidere under den formelle undersøgelsesprocedure, at administratoren af havnen i Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) allerede havde fremsendt et bidrag den 21. december 2021 som led i høringen af brugerne, og at det samme bidrag blev fremsendt som svar på havnehøringen uden specifikt at besvare det spørgeskema, der var blevet stillet til rådighed i forbindelse med havnehøringen. De franske myndigheder forklarede imidlertid, at bidraget fra havnen i Marseille indeholdt de relevante oplysninger, der blev anmodet om i spørgeskemaet til havnene. ⁽⁸¹⁾
- (121) Med hensyn til første del af spørgeskemaet gik de tre havne med til præmissen om en sondring mellem de forskellige passagerkategorier, som Frankrig havde identificeret. Hvad angår deres opland mener administratorerne af havnene i Marseille og Toulon, at de tiltrækker kunder fra hele Frankrig og udlandet, mens administratoren af havnen i Nice angiver at have et primært regionalt opland.
- (122) De tre havne anser deres havneinfrastruktur for i samme omfang at kunne benyttes til passagertransport. Havnene i Toulon og Marseille har for så vidt angår konkurrencevilkårene mellem havnene på fastlandet anført, at de er i åben konkurrence, idet havnen i Toulon hævder at være en *»ubestridt leder inden for passagertransport«*. De har i lighed med administratoren af havnen i Nice fremhævet, at havnen i Nice ligger efter Marseille og Toulon som følge af et betydeligt fald i passagertrafikken i de seneste år.
- (123) Vedrørende den tredje del af spørgeskemaet:
- *Administratoren af havnen i Marseille* har angivet, at havnen råder over 13 kajpladser til passagertrafik til Korsika. Fem af dem er allerede fuldt ud forbeholdt trafikken til Korsika inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022, og yderligere otte kan bruges som supplement. Havnen kan således betjene den regelmæssige passagertrafik. Desuden forklarer administratoren af havnen i Marseille i sit bidrag, at der er nem adgang til færgerne for både bilister og fodgængere. ⁽⁸²⁾ Endelig anfører administratoren af havnen i Marseille, at den kan tilbyde reparation af skibe for at sikre øjeblikkelig teknisk indgriben.

⁽⁷⁸⁾ Administratorerne blev bedt om at angive i) antallet af mulige havneanløb pr. dag, ii) minimums- og maksimumstider for havneanløb, iii) reglerne for tildeling af kajpladser.

⁽⁷⁹⁾ Administratorerne blev bedt om at angive i) antallet af mulige havneanløb i løbet af en uge, ii) minimums- og maksimumstiderne for disse havneanløb og iii) reglerne for tildeling af kajpladser.

⁽⁸⁰⁾ Administratorerne blev bedt om at angive antallet af garanterede havneanløb.

⁽⁸¹⁾ Bidraget fra Grand Port Maritime de Marseille indeholder en beskrivelse af: de landbaserede havnetjenester for gods- og passagertrafik, ruterne og godstransportlogistikket mellem Korsika og fastlandet, havne-, sø- og landinfrastrukturerne i havnen i Marseille, det miljømæssige fodaftryk af havnepassager, de tilknyttede tjenester, havnefaciliteternes sikkerhed og sikring, retssikkerheden i rederiernes terminaler gældende for trafikken til Korsika.

⁽⁸²⁾ Bilister har adgang til havnen via et adgangsområde i umiddelbar nærhed af kajpladserne til besejling til Korsika – hele strækningen mellem adgangsområdet og indgangen til færgen tilbagelægges inden for en halv time. Havnen i Marseille har et afgangssareal på næsten 30 500 m² for køretøjer, hvoraf en del er overdækket. Parkeringsområdernes udnyttelsesgrad ligger på 50 % i lavsæsonen og op til 90 % i spidsbelastningsperioderne om sommeren. Administratoren af havnen i Marseille forklarer imidlertid, at det efter flytningen af de internationale regelmæssige ruter til en anden terminal i havnen er muligt at udvide parkeringsområderne for trafikken til Korsika. For fodgængere præciseres det af administratoren af havnen i Marseille, at søterminalerne i Joliette og Arenc ligger i umiddelbar nærhed af byens centrum og fint kan nås med offentlig transport.

- *Administratoren af havnen i Toulon* har anført, at havneinfrastrukturen giver havnen mulighed for at håndtere en regelmæssig passagertrafik, men kun i terminalen i handelshavnen i Toulon, eftersom de to terminaler i Brégaillon ikke må bruges til passagertrafik. Handelshavnen i Toulon råder ifølge administratoren over et område til denne trafik med et areal på 24 000 m². Administratoren orienterer imidlertid om, at Corsica Ferries i betragtning af selskabets nuværende belægningsgrad (80 %) ikke kan garantere muligheden for dagligt at udnytte arealet til regelmæssig trafik til Korsika.⁽⁸³⁾ Handelshavnen i Toulon har tre kajpladser til passagerskibe. Fra disse terminaler håndteres ombord- eller afstigning af 2 000 passagerer i timen, og der kan betjenes op til tre havneanløb om dagen. Administratoren anførte, at havnen ikke kan varetage en daglig sejlads til besejling til Korsika for passagerer.
- *Administratoren af havnen i Nice* anfører, at havneinfrastrukturen kan betjene en regelmæssig passagertrafik. Denne infrastruktur har et areal på 25 900 m². Der står fire kajpladser til rådighed. Administratoren anfører endvidere, at havnen kan betjene op til otte havneanløb om dagen. Administratoren af havnen i Nice hævder, at havnen kan garantere op til fire daglige sejladser til passagerbesejling til Korsika.

- (124) Desuden forklarede de franske myndigheder under den formelle undersøgelsesprocedure, at administratoren af havnene på Korsika, nemlig handels- og industrikammeret på Korsika, også fremlagde et bidrag den 7. januar 2022 som led i høringen af brugerne. Dette bidrag indeholdt oplysninger om kendetegnene ved de fem havne på Korsika, der benyttes til besejlingen til Korsika.
- (125) Handels- og industrikammeret på Korsika peger ikke på nogen særlig begrænsning med hensyn til passagertransporten. Derimod fremhævede handels- og industrikammeret den høje trængsel, som havnene på Korsika, navnlig havnene i Bastia (kritisk situation hele året rundt), Ajaccio og Porto-Vecchio (høj trængsel i sommerperioden), oplevede.

3.4.2.1.1.3. Konklusionerne i Gecodia-rapporten vedrørende passagerernes kvalitative efterspørgsel

- (126) Ud over de offentlige høringer gav de franske myndigheder også Gecodia beføjelse til at foretage yderligere analyser af passagerernes efterspørgsel med hensyn til besejlingen til Korsika. Konklusionerne af disse analyser er beskrevet i de følgende underafsnit.

3.4.2.1.1.3.1. En efterspørgsel efter søtransport, der ikke dækkes af lufttransporten

- (127) Indledningsvis blev det i Gecodia-rapporten undersøgt, om en flyrejse ud fra passagerernes synspunkt kunne anses for at være et brugbart alternativ til en rejse med færge med henblik på at opfylde behovet for transport mellem Korsika og det franske fastland. Det konkluderes i rapporten, at dette ikke var tilfældet.
- (128) Gecodia-rapporten baserer for det første denne konklusion på Europa-Kommissionens beslutningspraksis⁽⁸⁴⁾, hvorefter muligheden for at vælge andre transportformer næsten ikke eksisterer for passagerer, der skal have deres køretøj eller stor bagage med på rejsen. Dette er tilfældet for Korsika, idet forholdet mellem antallet af passagerer og antallet af lette køretøjer af alle typer på færgerne er ca. 0,7 for bosiddende passagerer og 0,4 for ikkebosiddende passagerer.⁽⁸⁵⁾
- (129) For det andet henvises der i Gecodia-rapporten til resultaterne af brugerhøringen, som i vid udstrækning viser, at luft- og søtransport ikke udgør brugbare alternativer set ud fra brugernes synspunkt (betragtning 115).

⁽⁸³⁾ Handels- og industrikammeret i Var anfører i sit svar, at der alene fra terminalen i handelshavnen i Toulon allerede har været over 1,3 mio. passagerer til Korsika med Corsica Ferries via ruten uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og mere end 400 000 passagerer til andre europæiske øer via ruter, der også drives af Corsica Ferries, og at de valgte repræsentanter for området har opfordret til, at disse trafikstrømme begrænses til det niveau, der blev håndteret mellem 2019 og 2021 (dvs. højst 2 mio. passagerer), og at det derfor forekommer meget vanskeligt at supplere denne eksisterende og stærkt etablerede aktivitet med en yderligere aktivitet i overensstemmelse med forpligtelserne i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (og navnlig muligheden for godshåndtering hele året rundt).

⁽⁸⁴⁾ De franske myndigheder henviser til Kommissionens afgørelse af 9. oktober 2013, COMP/M.6796 Aegean/Olympic II (EUT C 25 af 24.1.2015), punkt 85.

⁽⁸⁵⁾ Det betyder, at der i gennemsnit er én bil for hver bosiddende passager og én bil for næsten hver anden ikkebosiddende passager, hvilket ifølge Frankrig svarer til den gennemsnitlige rejse for et par med et køretøj.

(130) For det tredje anføres det i Gecodia-rapporten, at færgerejser tager meget længere tid end flyrejser (mellem seks og 12 timer afhængigt af havnene, hovedsagelig om natten, sammenlignet med én time med fly).⁽⁸⁶⁾ Det samme gælder for frekvenserne, da frekvensen for flyrejser er betydeligt højere end for søtransport.⁽⁸⁷⁾ Ifølge Gecodia-rapporten kan en rejse med færge således ikke betragtes som et alternativ for passagerer med tidsmæssige begrænsninger.

(131) På grundlag af Gecodia-rapporten konkluderede de franske myndigheder, at der var en kvalitativ efterspørgsel efter søtransport som tilkendegivet af de bosiddende og ikkebosiddende passagerer mellem Korsika og det franske fastland.

3.4.2.1.1.3.2. En særskilt efterspørgsel efter søtransport efter passagerens bopæl (bosiddende på Korsika/ikke bosiddende på Korsika)

(132) Gecodia-rapporten indeholder en analyse af, om efterspørgslen efter søtransport af passagerer i det væsentlige afhænger af brugernes profil eller valget af deres anløbshavn på fastlandet.

(133) I Gecodia-rapporten konkluderes det indledningsvis, at der hvad angår søtransporten af passagerer mellem Korsika og det franske fastland skal sondres mellem bosiddende og ikkebosiddende passagerer. Ifølge Gecodia-rapporten gør følgende sig gældende:

- Princippet om territorial sammenhæng betyder, at der skal leveres en transporttjeneste til Korsikas indbyggere for at afhjælpe de begrænsninger, der er forbundet med karakteren af øsamfund, og give dem mulighed for at rejse til fastlandet. De bosiddende passagerer nyder således godt af en særlig pris, der er fastsat i forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019.⁽⁸⁸⁾
- Rederiernes foreslåede billetpriser varierer meget mellem de to kategorier af passagerer (bosiddende og ikkebosiddende). Ifølge Gecodia-rapporten er den pris, som ikkebosiddende passagerer skal betale for deres billet, sæsonbestemt, mens billetprisen for de bosiddende passagerer er den samme året rundt. Desuden anvender visse rederier, herunder Corsica Ferries, egenhændigt billetpriser for bosiddende passagerer uden for rammerne af de lovbestemte forpligtelser, navnlig på ruterne mellem Italien og Korsika. Rederierne sonderer således selv mellem bosiddende og ikkebosiddende passagerer.
- De bosiddende passagerer udviser forskellige former for adfærd og præferencer, hvilket ifølge de franske myndigheder bekræftes af resultaterne af høringen af brugerne. De bosiddende passagerer har en efterspørgsel efter søtransport hele året rundt: Mellem 30 % og 39 % af transporten af de bosiddende passagerer finder sted mellem november og marts, hvilket er lavsæsonen, mens transporten af de ikkebosiddende passagerer hovedsagelig ligger i turistsæsonen (mellem 80 % og 94 % af trafikken for ikkebosiddende). På samme måde er næsten alle de bosiddende passagerer tilfredse med afgangene om aftenen, mens dette kun gælder for to tredjedele af de ikkebosiddende passagerer.⁽⁸⁹⁾

(134) Af disse grunde fremviser personer med bopæl på Korsika kort sagt en anden efterspørgsel efter søtransport end personer uden bopæl på øen.

⁽⁸⁶⁾ Ifølge Gecodia-rapporten foregår 82 % af overfarterne mellem Korsika og det franske fastland om natten med en sejltid på 10-12 timer. Ved sejlads i dagtimerne, hvilket i mindre grad er tilfældet for Toulon og i højere grad for Nice, tager overfarten normalt mellem fem og otte timer.

⁽⁸⁷⁾ Ifølge Gecodia-rapporten beflyves lufthavnene i Ajaccio og Bastia hele året rundt med tre afgang tur/retur om dagen til Marseille og to til Nice (op til tre i højsæsonen). Lufthavnene i Calvi og Figari beflyves med to daglige afgang tur/retur til Marseille og én til Nice. I højsæsonen eller lavsæsonen er det kun havnene i Ajaccio og Bastia, der besejles mindst dagligt fra Marseille eller Toulon.

⁽⁸⁸⁾ De franske myndigheder har anført, at indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste i 2019 opfyldte et behov for offentlig tjeneste, som Korsikas regionalråd tidligere havde konstateret på baggrund af udtalelser fra brugerne (indbyggere på Korsika), og som markedet ikke var i stand til at opfylde uden forpligtelser til offentlig tjeneste.

⁽⁸⁹⁾ Ifølge Gecodia-rapporten gælder denne konklusion kun for ruterne mellem Toulon og havnene på Korsika: 91 % af de bosiddende passagerer rejser om aftenen på ruten mellem Toulon og havnene på Korsika sammenlignet med 67 % af de ikkebosiddende passagerer. Afgangene fra havnen i Marseille ligger fast kl. 19, og der er ingen afgang i dagtimerne. På ruten fra havnen i Nice rejser 19 % af de bosiddende passagerer om aftenen sammenlignet med 15 % af de ikkebosiddende passagerer.

(135) Ud fra et geografisk synspunkt konkluderes det endvidere i Gecodia-rapporten, at:

- *ikkebosiddende* passagerer ikke sonder mellem fastlandshavnene i Marseille, Nice og Toulon, når de skal vælge overfart mellem Korsika og det franske fastland. De ikkebosiddende passagerer mener derfor, at der er valgfrihed mellem disse tre havne med hensyn til deres behov for søtransport.
- *Bosiddende* passagerer anser havnene i Marseille og Toulon for at være brugbare alternativer med hensyn til deres behov for søtransport, og det samme gælder havnene i Toulon og Nice. Havnene i Marseille og Nice udgør set ud fra deres synspunkt imidlertid ikke brugbare alternativer, da afstanden mellem disse to havne er over 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. En specifik efterspørgsel efter søtransport som tilkendegivet af passagerer med helbredsproblemer

(136) De franske myndigheder har udsendt et særligt spørgeskema målrettet passagerer med helbredsproblemer med henblik på at identificere kendetegnene ved den efterspørgsel, som denne kategori af brugere giver udtryk for. De modtog et lille antal besvarelser af dette spørgeskema (betragtning 111). De franske myndigheder foretog derfor en supplerende analyse via Gecodia for at undersøge, om der forelå en specifik efterspørgsel som tilkendegivet af passagerer med helbredsproblemer.

(137) I Gecodia-rapporten gøres der først og fremmest opmærksom på de retlige rammer for rejser af helbredsmæssige årsager mellem Korsika og fastlandet. Det hedder således, at sygetransport mellem Korsika og fastlandet er genstand for en fælles offentlig politik. F.eks. har Korsikas regionalråd, staten (gennem Korsikas regionale sundhedsagentur) og sygeforsikringen (gennem de lokale sygekasser for Sydkorsika (2A) og Nordkorsika (2B)) gennemført en samordnet indsats for at mindske hindringerne for adgang til pleje for indbyggerne på Korsika, der skal kunne modtage eller fortsætte behandlinger, for hvilke der ikke er adgang til tjenester på Korsika.

(138) Ifølge Gecodia-rapporten er reglerne om finansiel dækning af transport baseret på artikel R. 322-10 til R. 322-10-9 i socialsikringsloven. Socialsikringslovens artikel R. 322-10 opregner de tilfælde, hvor transportudgifterne for en forsikret, der er forpligtet til at rejse for at modtage den behandling eller lade sig underkaste de undersøgelser, der er relevante for vedkommendes tilstand, kan dækkes af sygeforsikringen.⁽⁹⁰⁾ Disse omfatter den situation, hvor den forsikrede benytter transport til et sted mere end 150 km væk, hvilket er tilfældet for en forsikret, der rejser fra Korsika til fastlandet for at modtage behandling. I henhold til socialsikringslovens artikel R. 322-10-2 er sygeforsikringens godtgørelse af transportudgifter under alle omstændigheder *betinget af, at den forsikrede fremlægger en recept på transport og en faktura udstedt af transportøren eller et transportbevis. På recepten anføres årsagen til transporten og den anvendte transportform [...]*.

⁽⁹⁰⁾ I artikel R. 310-10 i socialsikringsloven hedder det, at *der ydes godtgørelse for transportudgifterne for den forsikrede eller den ydelsesberettigede, der er nødt til at rejse:*

1. med henblik på at modtage behandling eller lade sig underkaste undersøgelser, der er relevante for vedkommendes tilstand, i følgende tilfælde:
 - a) transport i forbindelse med hospitalsindlæggelse
 - b) transport i forbindelse med de behandlinger eller undersøgelser, der er foreskrevet i henhold til artikel L. 324-1, for patienter, der anses for at have en langvarig lidelse, og som har en af de funktionsnedsættelser eller invaliditeter, der er defineret i den receptstandard, der er omhandlet i artikel R. 322-10-1
 - c) ambulancetransport begrundet i patientens tilstand på de betingelser, der er fastsat i den i artikel R. 322-10-1 omhandlede bekendtgørelse
 - d) transport til et sted mere end 150 km væk på de betingelser, der er fastsat i artikel R. 322-10-4 og R. 322-10-5
 - e) serietransport, når antallet af transporter, der er foreskrevet for samme behandling, er mindst fire i løbet af en periode på to måneder, og hver transport udføres til et sted mere end 50 km væk
 - f) transport i tilknytning til pleje eller behandling i de centre, der er omhandlet i artikel L. 312-1, afsnit I, stk. 3, i lov om sociale foranstaltninger og familier, og i de lægefaglige psykopædagogiske centre, der er omhandlet i denne lovs artikel L. 19-160, nr. 14. [...]

- (139) I Gecodia-rapporten konkluderes det, at det er lægen, der afgør, hvilken transportform der egner sig bedst til patienten, afhængigt af vedkommendes helbredstilstand og grad af autonomi (socialsikringslovens artikel L. 322-5), og at dette valg i sig selv er betinget af de lokale sygekassers forudgående samtykke. Desuden skal der i henhold til artikel R. 322-10-4 i socialsikringsloven foretages en lægelig undersøgelse for at tjekke, at behandlingen ikke kan ydes i en facilitet, der befinder sig i en afstand på højst 150 km. Med andre ord er det ifølge Gecodia-rapporten kun transportudgifter til specialområder eller behandlinger, der ikke er tilgængelige på Korsika, der dækkes. Endelig fremgår det af artikel R. 322-10-5 i socialsikringsloven, at godtgørelsen af transportudgifter beregnes på grundlag af afstanden mellem det sted, hvor patienten overtages, og det nærmeste ordinerede behandlingssted.
- (140) På grundlag af disse elementer drog de franske myndigheder to konklusioner:
- (141) *For det første* er den anvendte transportform, dvs. færge eller fly, foreskrevet af lægen og underlagt de lokale sygekassers samtykke med henblik på godtgørelse af transportudgifterne. Passageren med helbredsproblemer kan derfor ikke vælge transportform, hvis vedkommende ønsker at få godtgjort sine transportudgifter.
- (142) De franske myndigheder mener, at dette forhold begrunder, at passagerer med helbredsproblemer reelt ikke har valget mellem lufttransport og søtransport. Valget af den ene eller den anden transportform er pålagt dem i henhold til den nationale lovgivning om godtgørelse af lægeudgifter.
- (143) *For det andet* vedrører rejser af helbredsmæssige årsager, der dækkes af sygeforsikringen, patienter, der ikke kan finde passende behandling på Korsika, og som derfor har et tvingende behov for at rejse til fastlandet med henblik på modtagelse af den rette behandling. Det fremgår af Gecodia-rapporten, at der ved lov skal ydes en passende behandling på det medicinske center, der geografisk ligger tættest på patientens overtagelsessted på Korsika. På denne måde antages det i Gecodia-rapporten, at passagerer med helbredsproblemer er meget afstandsfølsomme og har tendens til at favorisere havnene i de byer, hvor det nærmeste ordinerede behandlingssted er beliggende, for at undgå, at rejseudgifter ikke eller kun delvist godtgøres af de lokale sygekasser.
- (144) I Gecodia-rapporten nævnes det, at der findes flere former for lægebehandling i forbindelse med hospitalsaktiviteter på det medicinske, kirurgiske og obstetriske område, inden for genoptræning og rehabilitering samt på det psykiatriske område, som ikke tilbydes på Korsika. De franske myndigheder har bekræftet, at der på grundlag af data indsamlet fra det tekniske agentur for information om hospitalsindlæggelser for perioden 2015-2020 er en strøm af patienter med bopæl på Korsika til fastlandet til modtagelse af behandling på det medicinske, kirurgiske og obstetriske område, inden for genoptræning og rehabilitering samt på det psykiatriske område. Disse data, som fremgår af Gecodia-rapporten, viser, at der i gennemsnit forekom næsten 15 000 hospitalsophold (på det medicinske, kirurgiske og obstetriske område) om året for personer med bopæl på Korsika på det franske fastland, hvoraf to tredjedele fandt sted i departementet Bouches-du-Rhône (Marseille). Personer med bopæl på Korsika brugte næsten 34 000 dage på genoptræning og rehabilitering på det franske fastland, heraf halvdelen i Bouches-du-Rhône. Personer med bopæl på Korsika modtog næsten 1 700 psykiatriske behandlinger om året, heraf næsten halvdelen i departementet Bouches-du-Rhône.
- (145) På grundlag af disse oplysninger konkluderes det i Gecodia-rapporten, at passagerer med helbredsproblemer har en særlig efterspørgsel efter søtransport mellem Korsika og det franske fastland, idet der navnlig tages hensyn til betingelserne for godtgørelse af transportudgifter og placeringen af egnede behandlingssteder til modtagelse af behandlinger, som ikke tilbydes på Korsika.
- (146) I Gecodia-rapporten blev der desuden set på behovene hos passagererne med helbredsproblemer med hensyn til destinationen på det franske fastland.
- (147) I den forbindelse anmodede de franske myndigheder de lokale sygekasser om at fremsende oplysninger om antallet af anmodninger om forhåndsgodkendelse, som de havde accepteret med henblik på sygekassens godtgørelse af transportudgifter. Ifølge data fra den lokale sygekasse 2A (mere end 15 000 udstedte godkendelser) ⁽⁹¹⁾ vedrørte mere end 80 % en eller flere rejser til Marseille sammenlignet med mindre end 14 % til Nice, 1,1 % til Paris og mindre end 0,3 % til Toulon. ⁽⁹²⁾

⁽⁹¹⁾ I modsætning til hvad Kommissionen anførte i betragtning 79 i åbningsafgørelsen, fremsendte den lokale sygekasse 2A 15 237 anmodninger om forhåndsgodkendelse som valideret af den lokale sygekasse 2A til de franske myndigheder mellem den 17. september 2020 og den 31. december 2021 (og ikke 8 000).

⁽⁹²⁾ Gecodia-rapporten henviser endvidere til data fra den lokale sygekasse 2B indsamlet fra [...] (*) ((*) fortrolige oplysninger), der viser, at mere end 75 % af flyrejserne af helbredsmæssige årsager blev foretaget til Marseille sammenlignet med under 25 % til Nice.

- (148) Det blev således konkluderet i Gecodia-rapporten, at passagererne med helbredsproblemer sandsynligvis udelukkende tilkendegiver en efterspørgsel efter de havne på fastlandet, der ligger tæt på deres endelige bestemmelsessted på fastlandet (ordinerede sundhedsfaciliteter). Langt de fleste passagerer med helbredsproblemer rejser til Marseille.

3.4.2.1.2. Identifikation af den kvantitative efterspørgsel som tilkendegivet af søtransportpassagerer

3.4.2.1.2.1. Identifikation af den kvantitative efterspørgsel hos passagerer med og uden bopæl på Korsika

- (149) For at kvantificere passagerernes (de bosiddende og ikkebosiddende) efterspørgsel tog de franske myndigheder både udgangspunkt i historiske data og prognoser for perioden 2023-2030.
- (150) De franske myndigheder analyserede den historiske efterspørgsel hos ikkebosiddende og bosiddende passagerer på grundlag af de data, der var tilgængelige mellem 2016 og 2021. For så vidt angår den estimerede anmodning for perioden 2023-2030, har de franske myndigheder udarbejdet prognoser baseret på den efterspørgsel, der blev observeret i 2019 (2020 og 2021 var berørt af covid-19-krisen). De anslog udviklingen i efterspørgslen efter søtransport hos bosiddende og ikkebosiddende passagerer på grundlag af den gennemsnitlige årlige vækstrate for transportefterspørgslen på lang sigt (2015-2030), som blev offentliggjort af ministeriet for grøn omstilling i juli 2016 ⁽⁹³⁾ og ajourført i oktober 2021 ⁽⁹⁴⁾.
- (151) Den forventede efterspørgsel efter søtransport for 2030 fremgår af Tableau 14.

Tabel 14

Passageres efterspørgsel efter rute i 2030

	2030 Passagerer med bopæl på Korsika (området Marseille, Toulon og Nice)	2030 Passagerer uden bopæl på Korsika (området Marseille og Toulon)	2030 I alt
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

Kilde: Gecodia-rapporten, tabel 43-44

3.4.2.1.2.2. Omfanget af efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer

- (152) For så vidt angår passagerer med helbredsproblemer rådede de franske myndigheder ikke direkte over data om omfanget af transport af patienter og deres ledsagere, deres bestemmelsessted og den anvendte transportform. I denne forbindelse anføres det i Gecodia-rapporten, at Korsikas regionale sundhedsagentur og de lokale sygekasser blev anmodet om disse oplysninger. Korsikas regionale sundhedsagentur oplyste, at det ikke er i besiddelse af disse oplysninger. De lokale sygekasser præciserede, at deres informationssystem ikke indeholder pålidelige og fuldstændige data herom.

⁽⁹³⁾ Se undersøgelsen fra ministeriet for grøn omstilling fra juli 2016 med titlen »Projections de la demande de transport sur le long terme«, som findes på: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf> (tilgået den 18. oktober 2024). Det fremgår af undersøgelsen, at de samlede resultater af de således beregnede ændringer i efterspørgslen og transporttrafikken skal danne grundlag for udarbejdelsen af de lokale trafikprognoser, der skal udarbejdes af ministeriets centrale afdelinger eller infrastrukturadministratorerne med henblik på at analysere regionernes fremtid og evaluere offentlige politikker og transportinfrastrukturprojekter. Undersøgelsen indeholder prognoser for tidshorisonterne 2030 og 2050.

⁽⁹⁴⁾ Se undersøgelsen fra oktober 2021 til ajourføring af undersøgelsen fra 2016, navnlig under hensyntagen til virkningerne af vedtagelsen af ny miljølovgivning. Ajourføringen findes på: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (tilgået den 18. oktober 2024).

- (153) De franske myndigheder har derfor udarbejdet et skøn over disse rejser ved hjælp af indirekte data.
- (154) De franske myndigheder baserede sig i første omgang på data fra det tekniske agentur for information om hospitalsindlæggelser (betragtning 144) om antallet af lægelige handlinger eller ophold (til behandlinger, der ikke tilbydes på Korsika) registreret for indbyggere på Korsika på det franske fastland (og nærmere bestemt i regionen Provence-Alpes-Côte-d'Azur, hvor byerne Marseille, Toulon og Nice er beliggende). De franske myndigheder foretog en estimering af antallet af passagerer med helbredsproblemer og deres ledsagere på grundlag af antallet af lægelige handlinger eller ophold registreret for indbyggere på Korsika på det medicinske, kirurgiske og obstetriske område, inden for genoptræning og rehabilitering samt på det psykiatriske område i hele regionen Provence-Alpes-Côte-d'Azur.⁽⁹⁵⁾ De franske myndigheder nåede samlet set frem til et skøn på 65 000 passagerer med helbredsproblemer om året i gennemsnit for al lægebehandling på det medicinske, kirurgiske og obstetriske område, inden for genoptræning og rehabilitering samt på det psykiatriske område. Alene departementet Bouches-du-Rhône (Marseille) tegnede sig i gennemsnit for ca. 53 000 passagerer om året i perioden 2015-2019.
- (155) Dette skøn omfatter også ledsagere. De franske myndigheder tog udgangspunkt i, at der altid var én ledsager til stede sammen med passagerer med helbredsproblemer under 19 år og over 75 år, og at der inden for de øvrige aldersgrupper var en ledsager med hos hver anden. Som følge heraf har myndighederne fastslået, at en rejse af helbreds-mæssige årsager (tur/retur) foretaget af en patient med bopæl på Korsika de facto skaber et behov for transport af 1,4 passager (tur/retur) under hensyntagen til behovet for ledsagelse. Ifølge Frankrig var denne antagelse i overensstemmelse med de empiriske data, der blev indsamlet fra den lokale sygekasse 2A, idet 41,5 % (6 318) af de 15 237 anmodninger om forhåndsgodkendelse, der blev accepteret af den lokale sygekasse 2A, vedrørte tilstedeværelsen af en ledsager, og 7,5 % af de 6 318 anmodninger også vedrørte endnu en ledsagende person.
- (156) De franske myndigheder anslog derefter antallet af rejser ad søvejen. I den forbindelse fulgte myndighederne to tilgange.
- (157) Den første tilgang indebar at finde frem til antallet af passagerer med helbredsproblemer ved at trække antallet af passagerer med helbredsproblemer, der rejste med fly, fra det anslåede samlede antal passagerer med helbredsproblemer. Dataene om passagerer med helbredsproblemer, der rejste med fly mellem Korsika og departementet Bouches-du-Rhône (Marseille), og som de franske myndigheder havde adgang til for perioden 2016-2019⁽⁹⁶⁾, viser, at flyrejser i gennemsnit udgjorde ca. 38 000 passagerer om året (ca. 70 % af de samlede anslåede 53 000 passagerer med helbredsproblemer, betragtning 154). På grundlag af disse beregninger konkluderede de franske myndigheder, at søtransporten i departementet Bouches-du-Rhône kunne udgøre op til 30 % af rejserne foretaget af passagerer med helbredsproblemer.
- (158) Den anden tilgang bestod i at analysere de 15 237 anmodninger om forhåndsgodkendelse fra personer med bopæl på Korsika mellem 2020 og 2021 til den lokale sygekasse 2A med henblik på godtgørelse af rejseudgifter i forbindelse med rejser af helbreds-mæssige årsager. Analysen af disse anmodninger om forhåndsgodkendelse, som skal ledsages af en recept med angivelse af den transportform, som lægen har foreskrevet i henhold til patientens tilstand (betragtning 136 til 148), viste, at ca. 4 % af anmodningerne vedrørte søtransport.
- (159) Ud fra disse to tilgange varierer andelen af passagerer med helbredsproblemer, der rejser med færge, af det samlede antal passagerer med helbredsproblemer, der rejser til Marseille, mellem 4 % og 30 %. Med henblik på at forene de to tilgange og sikre en konservativ vurdering af kvantificeringen af disse passagerers efterspørgsel fandt de franske myndigheder endelig, at 10 % af passagererne med helbredsproblemer rejste med færge (ca. 5 400 passagerer med helbredsproblemer om året ud af i alt 53 000 passagerer med helbredsproblemer om året, som de franske myndigheder anslog for departementet Bouches-du-Rhône i 2019).

⁽⁹⁵⁾ I forbindelse med det medicinske, kirurgiske og obstetriske område blev efterspørgslen efter rejser foretaget af patienter med bopæl på Korsika (tur/retur, ekskl. ledsagelse) vurderet med udgangspunkt i antallet af registrerede ophold (1 ophold = 1 passager tur/retur = 2 rejser). Inden for genoptræning og rehabilitering, som udtrykkes i dage med hospitalsindlæggelse, anslog de franske myndigheder antallet af rejser ud fra antallet af registrerede ophold (1 ophold = 1 passager tur/retur = 2 rejser) under hensyntagen til, at et ophold, uanset behandlingssted, svarede til gennemsnitligt 45 dages hospitalsindlæggelse. Endelig blev antallet af passagerer på det psykiatriske område beregnet på grundlag af antallet af registrerede handlinger (1 behandling = 1 passager tur/retur = 2 rejser).

⁽⁹⁶⁾ De data, som de franske myndigheder indsamlede, stammer fra transportaftaler indgået [...] [med] de lokale sygekasser.

- (160) Endelig fordelte de franske myndigheder antallet af passagerer med helbredsproblemer på de forskellige havne på Korsika på grundlag af fordelingen efter område af aktiviteten på det medicinske, kirurgiske og obstetriske område (som findes på webstedet for det tekniske agentur for information om hospitalsindlæggelser).
- (161) Med henblik på at anslå den årlige efterspørgsel hos passagerer med helbredsproblemer mellem 2023 og 2030 fandt de franske myndigheder, at den forventede efterspørgsel mellem 2023 og 2030 – under hensyntagen til dels den forventede stigning i befolkningstallet og befolkningens aldring, dels udviklingen i udbuddet af sundhedsydelse på Korsika – ville forblive stabil på grundlag af de anslåede rejser foretaget af passagerer med helbredsproblemer i 2019. Tableau 15 viser et skøn over rejser af helbredsmæssige årsager med færge mellem havnene på Korsika og havnen i Marseille.

Tabel 15

Skøn over rejser af helbredsmæssige årsager med færge foretaget af patienter med bopæl på Korsika og deres ledsagere (årlege passagerer) mellem Korsika og Marseille

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

Kilde: bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 27. juli 2023.

3.4.2.2. Fastlæggelse af markedets kapacitet til at imødekomme brugernes efterspørgsel

- (162) Efter at have anslået den kvalitative og kvantitative efterspørgsel, som de forskellige kategorier af brugere af passagertransport ad søvejen mellem Korsika og det franske fastland havde givet udtryk for, undersøgte de franske myndigheder, i hvilket omfang udbuddet på markedet kunne imødekomme denne efterspørgsel.

3.4.2.2.1. Høring af operatørerne

3.4.2.2.1.1. De stillede spørgsmål

- (163) Høringen af operatørerne omfattede for det første et spørgeskema med fire generelle spørgsmål om passagertransport:

- I det første spørgsmål blev rederierne opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til kendetegnene ved brugernes efterspørgsel som identificeret og præsenteret i støttedokumentet til høringen af brugerne (betragtning 95).
- I det andet spørgsmål blev operatørerne anmodet om at give en beskrivelse af det fartøj, de ville kunne anvende til besejlingen mellem Korsika og det franske fastland.
- I det tredje spørgsmål blev der spurgt ind til, hvorvidt operatøren i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 havde til hensigt at afgive et tilbud på en eller flere af ruterne fra 2023 og fremefter. I dette spørgsmål blev der også foreslået en liste over ruter, der omfatter alle færgeruter mellem Marseille og havnene på Korsika, mellem Toulon og havnene på Korsika og mellem Nice og havnene på Korsika. For hver rute skulle operatøren angive, om operatøren ville drive ruten i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 eller ej. I spørgeskemaet kunne operatørerne endvidere fremsætte eventuelle bemærkninger til driften af den pågældende rute.

- (164) I tilfælde af et bekræftende svar på tredje spørgsmål for en eller flere ruter, viste spørgeskemaet efterfølgende en liste over mere specifikke spørgsmål vedrørende det tilbud, operatøren ville afgive. Operatøren skulle fremlægge disse oplysninger for hver rute, for hvilken operatøren havde erklæret at være i stand til at afgive et tilbud i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019.

(165) Hvis operatøren f.eks. erklærede at være i stand til at levere en kommerciel tjeneste på ruten Marseille-Ajaccio, skulle operatøren besvare følgende spørgsmål:

- Havde operatøren allerede afgivet et tilbud om søtransport for perioden 2015-2022 på den pågældende rute? ⁽⁹⁷⁾
- Hvornår på året ville operatørens tilbud være gældende? ⁽⁹⁸⁾
- Hvilken type fartøjer ville operatøren anvende til at levere sin kommercielle tjeneste? ⁽⁹⁹⁾

3.4.2.2.1.2. Sammendrag af de modtagne svar

(166) Tre operatører besvarede høringen af operatører: Corsica Linea, La Mériionale og Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea og La Mériionale anførte, at de ikke ville tilbyde kommercielle tjenester mellem Korsika og det franske fastland i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019.

(168) Corsica Ferries fremlagde sit kommercielle tilbud, som selskabet ville anvende i mangel af en kontrakt om offentlig trafikbetjening inden for passagertransport. Til støtte for besvarelsen af spørgeskemaet fremsendte Corsica Ferries flere Excel-filer, der bl.a. indeholdt oplysninger om fartøjernes kapacitet og det kommercielle tilbud, som Corsica Ferries ville afgive.

(169) Som svar på spørgsmål 1 i høringen af operatørerne anførte Corsica Ferries, at selskabets svar på spørgeskemaet samt Excel-filen med oplysninger vedrørende Corsica Ferries' transporttilbud var blevet udarbejdet, uden at der i de dokumenter, som Korsikas regionalråd havde fremlagt, var anført en definition af behovet for territorial sammenhæng og nødvendigheden af territorial sammenhæng. I betragtning af disse usikkerheder har Corsica Ferries i sin Excel-fil vedrørende fartøjernes kapacitet ikke udarbejdet scenarier for forøgelsen eller reduktionen af den udbudte kapacitet i perioden 2023-2028: Den gældende kapacitet var derfor identisk i hele den analyserede periode.

(170) Som svar på spørgsmål 4 anførte Corsica Ferries, at selskabet i mangel af en kontrakt om offentlig trafikbetjening fra den 1. januar 2023 ville varetage passagertransport mellem alle havne på fastlandet (Marseille, Nice og Toulon) og alle havne på Korsika med undtagelse af havnen i Propriano. Mere specifikt ville Corsica Ferries tilbyde kommercielle tjenester (både gods- og passagertjenester), dag- og natjtjenester, herunder:

- en daglig sejlads mellem det franske fastland (mindst fem gange om ugen fra Toulon og to gange om ugen fra Marseille) og hver af havnene i Ajaccio og Bastia
- to månedlige sejlads mellem Marseille og mindst tre ugentlige sejlads mellem Toulon og hver af havnene i Porto-Vecchio og L'Île-Rousse
- ingen kommercielle tjenesteydelser til Propriano, henset til, at denne havn ifølge Corsica Ferries kan benyttes i stedet for den i Ajaccio, som selskabet allerede havde til hensigt at besejle mindst én gang om dagen fra Marseille og Toulon
- yderligere søtransporttjenester mellem havnen i Nice og Korsika mellem juli og september.

(171) Corsica Ferries meddelte de franske myndigheder, at selskabet rådede over en flåde på 13 fartøjer, som ikke var tilknyttet en bestemt rute. Selskabet anførte også, at 15 % af dets sejlads for alle ruter ville foregå i dagtimerne (afgang mellem kl. 6 og 16 med en ankomst mellem kl. 14 og kl. 0 i begge retninger).

⁽⁹⁷⁾ Hvis svaret var benægtende, skulle operatøren angive årsagen til, at der ikke blev afgivet et tilbud.

⁽⁹⁸⁾ Operatøren skulle også angive følgende: i) I hvilken specifik periode af det pågældende år ville tilbuddet gælde i mangel af et tilbud for hele det pågældende år? ii) Hvorvidt det afgivne tilbud er et direkte tilbud? iii) Hyppigheden af de iværksatte sejlads. iv) De planlagte afgangs- og ankomsttidspunkter. v) Det samlede antal planlagte direkte sejlads om året.

⁽⁹⁹⁾ Operatøren skulle angive, i) hvordan det anvendte fartøj syntes at være egnet til at imødekomme behovene for territorial sammenhæng, ii) antallet af påtænkte fartøjer, iii) fartøjernes kapacitet, iv) deres karakteristika, v) de gennemførte miljøforanstaltninger og vi) tjenester om bord på fartøjerne.

- (172) Corsica Ferries gav de franske myndigheder de oplysninger, der er anført i Tableau 16, for så vidt angår fartøjernes kapacitet til passagertransport.

Tabel 16

Corsica Ferries' potentielle tilbud i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 (årlige passagerer) i fravær af kontrakter om offentlig trafikbetjening

	2023-2028 Passagerer uden bopæl på Korsika(området Marseille, Toulon og Nice)	2023-2028 Passagerer med bopæl på Korsika(området Marseille og Toulon)	2023-2028 I alt
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

Kilde: Corsica Ferries' svar på markedsundersøgelsen vedrørende besejlingen mellem Korsika og det franske fastland (22. februar 2022).

- (173) Endelig anførte Corsica Ferries, at deres tilbud (fra havnen i Marseille) kun ville gælde, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening mellem Korsika og fastlandet.

3.4.2.2.2. Analyse af markedssvigt

- (174) Efter at have analyseret Corsica Ferries' kapacitet konkluderede de franske myndigheder, at markedet i fravær af kontrakter om offentlig trafikbetjening kunne imødekomme den forventede efterspørgsel for perioden 2023-2028 som tilkendegivet af de bosiddende passagerer (bortset fra passagerer med helbredsproblemer) og ikkebosiddende passagerer med hensyn til besejlingen mellem havnene i Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse og Porto-Vecchio og havnene på det franske fastland.
- (175) De franske myndigheder har imidlertid påpeget, at Corsica Ferries ikke ville besejle havnen i Propriano. De konkluderer således, at der forekommer et totalt markedssvigt for søtransport mellem havnen i Propriano og havnene på det franske fastland, både for bosiddende og ikkebosiddende passagerer.
- (176) Endvidere mener de franske myndigheder, at Corsica Ferries kun ville besejle havnen i Marseille to gange om ugen fra havnene i Ajaccio og Bastia og tre gange om måneden fra havnene Porto-Vecchio og L'Île-Rousse, under hensyntagen til den efterspørgsel, som passagerne med helbredsproblemer har givet udtryk for. Som anført i betragtning 170 ville Corsica Ferries desuden ikke besejle havnen i Propriano. De er således af den opfattelse, at Corsica Ferries' tilbud ikke var tilstrækkeligt regelmæssigt til havnen i Marseille, som imidlertid er den foretrukne havn for passagerer med helbredsproblemer.

3.4.2.3. Konklusion vedrørende behovet for offentlig tjeneste inden for søtransport af passagerer

- (177) I betragtning af et markedssvigt mellem havnen i Propriano og havnene på det franske fastland med hensyn til søtransport af bosiddende og ikkebosiddende passagerer konkluderede de franske myndigheder, at der er et behov for offentlig tjeneste, der dækker hele den anslåede kvantitative efterspørgsel mellem 2023 og 2030 fra/til havnen i Propriano, som anført i Tableau 14.
- (178) I betragtning af et markedssvigt mellem hver af havnene på Korsika og havnen i Marseille med hensyn til søtransport af passagerer med helbredsproblemer på grund af de utilstrækkelige transporttjenester, som Corsica Ferries ville levere, konkluderede de franske myndigheder, at der er et behov for offentlig tjeneste, der dækker hele den anslåede efterspørgsel hos passagerer med helbredsproblemer med hensyn til rejser til Marseille for perioden 2023-2030, som anført i Tableau 15.

3.4.3. Fastlæggelse af et behov for offentlig tjeneste inden for søtransport af gods

- (179) I dette underafsnit beskrives de franske myndigheders konklusioner med hensyn til i) brugernes efterspørgsel efter søtransport af gods mellem Korsika og fastlandet og ii) fastlæggelsen af et markedssvigt med henblik på at imødekomme denne efterspørgsel.

3.4.3.1. Identifikation af brugernes efterspørgsel

- (180) I de følgende underafsnit beskrives de analyser, som de franske myndigheder har foretaget vedrørende dels brugernes kvalitative efterspørgsel efter søtransport af gods mellem Korsika og fastlandet, dels den kvantitative efterspørgsel, som disse brugere har givet udtryk for.

3.4.3.1.1. Identifikation af den kvalitative efterspørgsel

- (181) I dette underafsnit fremlægges først resultaterne af høringen af brugerne. Derefter præsenteres resultaterne af havnehøringen. Endelig supplerer Gecodia-rapportens konklusioner resultaterne af de offentlige høringer.

3.4.3.1.1.1. Resultaterne af høringen af brugerne

3.4.3.1.1.1.1. De stillede spørgsmål

- (182) I støttedokumentet til høringen af brugerne (betragtning 95) sondrede de franske myndigheder foreløbigt mellem transport af transporteret gods og transport af ikketransporteret gods. ⁽¹⁰⁰⁾
- (183) Høringen af brugerne omfattede et spørgeskema målrettet alle brugere af søtransport af gods. Spørgeskemaet indeholdt en liste med ca. 20 spørgsmål med svarmuligheder (i nogle tilfælde kunne en bruger sætte kryds i flere svar) og den anslåede tid, der var nødvendig for at udfylde spørgeskemaet, var fem minutter.
- (184) De tre første spørgsmål vedrørte generelle oplysninger om brugerprofiler. Med det første spørgsmål blev brugeren anmodet om at give oplysninger om den eller de færruter til Korsika, som vedkommende benyttede mellem havnen i Marseille og de fem havne på Korsika. ⁽¹⁰¹⁾ Det andet spørgsmål havde til formål at indsamle oplysninger om brugerens erhvervssektor og hovedkontorets postnummer. Med det tredje spørgsmål blev brugeren anmodet om at vurdere sontringen mellem transport af transporteret gods og transport af ikketransporteret gods og fremlægge oplysninger om mængden af transporteret og/eller ikketransporteret gods, der blev transporteret på den pågældende rute i 2019.
- (185) I spørgsmål 4 til 13 blev brugeren spurgt ind til tilfredsheden med de søtransporttjenester, der tilbydes på de(n) pågældende rute(r). Der blev mere specifikt spurgt ind til:
- hvorvidt de tilbudte tjenester på den pågældende rute opfyldte brugerens behov (svar: ja eller nej)
 - hvorvidt brugeren oplevede vanskeligheder med hensyn til den disponible kapacitet ⁽¹⁰²⁾
 - i forbindelse med hvilken type gods brugeren stødte på sådanne vanskeligheder, og om brugeren skiftede til andre ruter for godsstrømmen som følge af disse vanskeligheder ⁽¹⁰³⁾
 - hvorvidt brugeren var tilfreds med afgang- og ankomsttidspunktet fra Korsika (tilfredsstillende eller utilfredsstillende, i tilfælde af utilfredsstillende blev brugeren spurgt, om vedkommende ønskede en tidligere eller senere afgang eller ankomst) og med frekvensen af de søtransporttjenester, der tilbydes på de anvendte færruter
 - hvorvidt den maksimale godspris i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 skulle revideres.

⁽¹⁰⁰⁾ I støttedokumentet til høringen af brugerne forklares det, at ikketransporteret gods indebærer en høj grad af håndteringsarbejde i havnen (havneudstyr og arbejdskraft) i modsætning til transporteret gods.

⁽¹⁰¹⁾ Hvis brugeren gjorde brug af flere ruter, skulle vedkommende udfylde et spørgeskema for hver af de anførte ruter.

⁽¹⁰²⁾ Svarmulighederne var: altid, regelmæssigt, lejlighedsvis, aldrig.

⁽¹⁰³⁾ Svarmulighederne var: samme rute, andre ruter til/fra Marseille, andre ruter til/fra Toulon, andre ruter til/fra Nice, andet (specificeres).

- (186) I spørgsmål 14 til 20 blev brugeren opfordret til at give sin vurdering af valget af havn på fastlandet til besejlings-tjenesten. Der blev navnlig spurgt ind til:
- om brugeren på tidspunktet for sin reservation af en af ruterne til/fra Marseille ligeledes undersøgte de tilgængelige overfarter til/fra andre havne på fastlandet ⁽¹⁰⁴⁾
 - hovedårsagen til valget af havnen i Marseille i stedet for andre havne på fastlandet ⁽¹⁰⁵⁾
 - om brugeren i tilfælde af en hypotetisk forhøjelse på 5 % til 10 % af billetprisen på søtransport til/fra havnen i Marseille var villig til at benytte søtransporttjenester til/fra en anden havn på fastlandet (Toulon, Nice eller begge) for at rejse til eller fra Korsika
 - om brugeren allerede havde benyttet ruter fra Toulon eller Nice til Korsika siden 2019 (ja eller nej) og i bekræftende fald hovedårsagen til valget af en anden havn på fastlandet (Toulon eller Nice) end havnen i Marseille. ⁽¹⁰⁶⁾
- (187) Endelig blev brugeren i spørgsmål 21 spurgt ind til relevansen af et transporttilbud med fartøjer udelukkende beregnet til ro-ro-fragt i forhold til det nuværende tilbud (ro-pax).

3.4.3.1.1.2. Sammen drag af de modtagne svar

- (188) De franske myndigheder havde ved afslutningen af høringsperioden kun modtaget fem besvarelser af spørgeskemaet. I betragtning af dette lave antal forpligtede Gecodia sig til direkte at kontakte flere transport- og logistikvirksomheder, der gør brug af søtransporten af gods mellem Korsika og fastlandet, med henblik på at gennemgå spørgeskemaet direkte med dem telefonisk.
- (189) De franske myndigheder anfører, at Gecodia kontaktede 21 transportører, der tegnede sig for ca. 90 % af den samlede ikketransporterede godstransport og 70 % af den transportererede godstransport mellem Korsika og fastlandet. De adspurgte transportører benyttede hovedsagelig ruter fra Marseille, men – hvad angår mere end halvdelen af dem – også ruter fra Toulon. Transportørerne svarede for hver af de ruter, de benyttede mellem Korsika (hver af havnene på Korsika) og fastlandet (hver af havnene på fastlandet), og for hver godstype (transporteret gods og ikketransporteret gods).
- (190) Hvad angår ikketransporteret gods ⁽¹⁰⁷⁾, fremgår det af sammendraget af besvarelserne af spørgeskemaet, at:
- lidt over halvdelen af respondenterne mener, at det nuværende søtransporttilbud generelt ikke opfylder deres behov. Disse resultater varierer alt efter rute: Mens næsten alle brugere, der benytter transporttjenester mellem fastlandet og Propriano og L'Île-Rousse, var tilfredse med det nuværende tilbud, er de brugere, der benytter transporttjenester til/fra Ajaccio og Bastia, næsten alle utilfredse ⁽¹⁰⁸⁾
 - de fleste brugere oplever vanskeligheder med hensyn til disponibel kapacitet, navnlig på ruterne mellem fastlandet og Bastia (100 % støder regelmæssigt eller altid på vanskeligheder), Ajaccio og Porto-Vecchio (mere end 50 % støder regelmæssigt eller altid på vanskeligheder)
 - respondenterne i høj grad er tilfredse med afgang- og ankomsttiderne på Korsika og de sejladsfrekvenser, der var gældende på tidspunktet for høringen af brugerne

⁽¹⁰⁴⁾ Svarmulighederne var: Jeg har ikke valget (obligatorisk reservation), altid, kun for visse strømme (angiv venligst, for hvilken strøm der ikke foretages nogen sammenligning), aldrig.

⁽¹⁰⁵⁾ Svarmulighederne var: den laveste billetpris, havneinfrastrukturen, tidspunktet for overfarten, den højeste kvalitet, havnens nærhed til mit bestemmelsessted, rejsens art, andet (specificeres).

⁽¹⁰⁶⁾ Svarmulighederne var: den laveste billetpris, mere hensigtsmæssige rejsetidspunkter, mit bestemmelsessted lå tættere på den valgte havn, ingen disponibel plads i Marseille, andet (specificeres).

⁽¹⁰⁷⁾ Der henvises til, at der udelukkende fragtes ikketransporteret gods mellem havnene på Korsika og havnen i Marseille.

⁽¹⁰⁸⁾ Der gælder mere delte holdninger for Porto-Vecchio, idet 64 % af respondenterne fandt tilbuddet utilfredsstillende.

- ingen af respondenterne foretager sammenligninger mellem de tilgængelige ruter til/fra havnen i Marseille og ruterne til/fra andre havne. Marseille havns nærhed er næsten den eneste grund til at vælge havnen i Marseille. Selv i tilfælde af en hypotetisk stigning i søtransportpriserne fra Marseille ville ingen af respondenterne skifte til andre havne på fastlandet
- næsten alle respondenter ville foretrække et tilbud med fartøjer udelukkende beregnet til ro-ro-fragt frem for et tilbud med blandede fragtskibe.

(191) Hvad angår transporteret gods, fremgår det af sammendraget af besvarelserne af spørgeskemaet, at:

- lidt over halvdelen af respondenterne mener, at det nuværende søtransporttilbud fra/til Marseille generelt opfylder deres behov, mens tilbuddet fra Toulon anses for at være utilfredsstillende (77 % af svarene). Disse resultater varierer alt efter rute: Brugere klager næsten alle over ruten til/fra Bastia (dette gælder både respondenter, der benytter Marseille og Toulon). Halvdelen af brugerne er også utilfredse med tilbuddet til/fra Ajaccio og Porto-Vecchio (dette gælder både respondenter, der benytter Marseille og Toulon), mens de generelt udtrykker tilfredshed med ruterne til/fra Propriano og L'Île-Rousse
- de fleste brugere oplever vanskeligheder med hensyn til disponibel kapacitet, navnlig på ruterne til Bastia (100 % støder regelmæssigt eller altid på vanskeligheder, både hvad angår Marseille og Toulon) og til Ajaccio og Porto-Vecchio (50 % støder regelmæssigt eller altid på vanskeligheder fra Marseille og 100 % fra Toulon)
- respondenterne i høj grad er tilfredse med afgang- og ankomsttidspunkter og de sejladsfrekvenser, der var gældende på tidspunktet for høringen af brugerne, både hvad angår Toulon og Marseille
- næsten ingen af respondenterne foretager sammenligninger mellem de tilgængelige ruter til/fra havnen i Marseille og ruterne til/fra andre havne. Marseille havns nærhed er den næsten eneste grund til at vælge havnen i Marseille. Selv i tilfælde af en stigning i søtransportpriserne fra Marseille ville ingen af respondenterne skifte til andre havne på fastlandet
- mindre end 40 % af respondenterne benyttede andre havne på fastlandet end havnen i Marseille i 2019. Resultaterne varierer alt efter rute: Henholdsvis 80 % og 50 % af respondenterne med trafik til/fra Bastia og Ajaccio benyttede Toulon, mens næsten ingen af respondenterne med trafik til/fra andre havne på Korsika gjorde dette. Den eneste grund til at benytte havnen i Toulon er manglen på disponibel plads i havnen i Marseille. Selv i tilfælde af en stigning i søtransportpriserne fra Marseille ville ingen af respondenterne skifte til andre havne på fastlandet
- et flertal af respondenterne ville foretrække et tilbud med fartøjer udelukkende beregnet til ro-ro-fragt frem for et tilbud med ro-pax.

3.4.3.1.1.2. Høring af havnene

3.4.3.1.1.2.1. De stillede spørgsmål

(192) Det spørgeskema, der ledsagede havnehøringen, omfattede tre dele omhandlende godstrafik.

(193) I den første del af spørgeskemaet blev administratorerne af havnene opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til kendetegnene ved brugernes efterspørgsel som identificeret og præsenteret i støttedokumentet til høringen af brugerne (betragtning 95). Mere specifikt blev disse administratorer i den første del bedt om at:

- fremsætte bemærkninger til sondringen mellem transporteret og ikke transporteret gods
- angive størrelsen på deres havnes opland på grundlag af deres markedskendskab
- angive, om de anså deres havneinfrastruktur for ikke at udgøre et alternativ til andre havne for det samlede eller en del af det transporterede og ikke transporterede gods mellem Korsika og fastlandet
- fremsætte bemærkninger til det nuværende konkurrenceniveau og konkurrenceniveauet for en syvårig periode mellem havnene inden for godstransport.

- (194) I anden del af spørgeskemaet blev havneadministratorerne anmodet om at give en fuldstændig beskrivelse af den havneinfrastruktur, som ifølge dem kunne have betydning for søtransporten mellem Korsika og det franske fastland.
- (195) I tredje del (spørgsmål 5.1 til 5.8 om ikketransporteret gods og spørgsmål 6.1 til 6.8 om transporteret gods) blev administratorerne af havnene generelt spurgt ind til deres infrastrukturens kapacitet med hensyn til godstrafik. Mere specifikt blev havnene i denne del opfordret til at angive:
- om deres infrastruktur rådede over et areal med kapacitet til at håndtere en ikketransporteret og transporteret godsstrøm (svar: ja eller nej) ⁽¹⁰⁹⁾
 - den type fartøjer, de kan betjene ⁽¹¹⁰⁾
 - hvorvidt deres havneinfrastruktur på nuværende tidspunkt håndterede transporteret og/eller ikketransporteret gods ⁽¹¹¹⁾
 - hvorvidt deres infrastruktur kan håndtere daglige ⁽¹¹²⁾ og ugentlige ⁽¹¹³⁾ godstrafiksejladser (svar: ja eller nej)
 - om administratorerne kunne garantere et antal daglige og ugentlige sejladser til besejling til Korsika i form af godstrafik (svar: ja eller nej). ⁽¹¹⁴⁾

3.4.3.1.1.2.2. Sammenlægning af de modtagne svar

- (196) Som anført i betragtning 120 indsamlede de franske myndigheder bidrag fra havnene i Toulon, Marseille og Nice.
- (197) Med hensyn til første del af spørgeskemaet mener administratorerne af de tre havne, at de franske myndigheders tilgang er relevant for sondringen mellem transporteret og ikketransporteret gods. Med hensyn til deres opland for godstransport mener administratorerne af havnene i Nice og Toulon, at deres opland udelukkende er lokalt og begrænset til det nærmeste bagland, mens administratoren af havnen i Marseille mener, at havnens opland indbefatter transport af varer fra hele Frankrig og navnlig transport af varer med transit gennem Rhône-dalen.
- (198) Hvad angår konkurrencevilkårene mener administratoren af havnen i Nice, at dens infrastruktur, der er beliggende i byens centrum, og den svage industri- og handelsstruktur omkring Nice ikke gør det muligt for havnen at imødekomme efterspørgslen efter gods mellem Korsika og fastlandet. Havnen i Toulon har ligeledes anført, at havnen i Marseille er den ubestridte førende på fragtmarkedet, og at havnen udelukkende indtager en supplerende rolle i forhold til Marseille. Havnen i Toulon påpeger, at konkurrenceniveauet mellem Marseille og Toulon er sundt på trods af Toulons begrænsede kapacitet, hvilket umuliggør en reel rolle på markedet. Havnen i Marseille mener, at dens geografiske beliggenhed – i centrum af motorvejs- og jernbaneknudepunkterne og tæt på de vigtigste logistik- og transportknudepunkter – samt den meget lette adgang til infrastrukturen fra tre motorveje giver den et stort aktiv med hensyn til godstransporten.

⁽¹⁰⁹⁾ I spørgeskemaet blev havnen opfordret til at angive arealets størrelse, det disponible areal til trafikken til Korsika og deres kapacitet til at håndtere farligt gods i klasse 1 og 2.

⁽¹¹⁰⁾ Administratorerne skulle også angive i) antallet af tilgængelige kajpladser, ii) den maksimale kapacitet i løbende meter for de fartøjer, der kan betjenes og iii) de gennemførte miljøforanstaltninger.

⁽¹¹¹⁾ Administratorerne skulle også angive i) sættevognenes/de transporterede enheders daglige kapacitet, ii) tiderne for betjening af sættevogne/transporterede enheder, iii) den gennemsnitlige parkeringstid for sættevogne/transporterede enheder og iv) antallet af sættevogne/transporterede enheder, der kan håndteres pr. time ved læsning og losning.

⁽¹¹²⁾ Administratorerne skulle også angive i) antallet af mulige havneanløb pr. dag, ii) minimums- og maksimumstider for havneanløb og iii) reglerne for tildeling af kajpladser.

⁽¹¹³⁾ Administratorerne skulle også angive i) antallet af mulige havneanløb i løbet af en uge, ii) minimums- og maksimumstiderne for disse havneanløb og iii) reglerne for tildeling af kajpladser.

⁽¹¹⁴⁾ I spørgsmålene blev havneadministratorerne opfordret til at angive antallet af garanterede havneanløb.

(199) Vedrørende den tredje del af spørgeskemaet:

- *Administratoren af havnen i Marseille* anfører, at havnen råder over 13 kajpladser til trafik med transporteret og ikketransporteret gods til Korsika. Fem af dem er allerede fuldt ud forbeholdt trafikken til Korsika inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022, og yderligere otte kan bruges som supplement. Havnen i Marseille har et areal på 120 000 m² til komplet anvendelse til transport af transporteret og ikketransporteret gods til Korsika. Derudover kan der åbnes for et yderligere areal på næsten 30 000 m² alt efter vejrforhold eller med henblik på at sikre en håndtering af enhver type farligt gods. Endelig indebærer et projekt om udvidelse af en terminal, at der oprettes et yderligere areal på mere end 60 000 m², som havnen kan benytte til besejlingen til Korsika. Desuden forklarer havnen i Marseille i sit bidrag, at der er nem adgang til fartøjerne for lastbiler.⁽¹¹⁵⁾ Havnen i Marseille kan endvidere i gennemsnit betjene en gennemsnitlig læsning/losning af 35 påhængsvogne i timen og håndtere næsten 240 påhængsvogne om dagen. Endelig anfører havnen i Marseille, at den kan tilbyde reparation af ro-pax-skibe for at sikre øjeblikkelig teknisk indgriben.
- *Administratoren af havnen i Toulon* har anført, at havneinfrastrukturen gør det muligt for den at håndtere transporteret og ikketransporteret godstrafik. Det anføres, at handelshavnen i Toulon råder over et areal på 3 400 m² og tre kajstationer til ro-pax-fartøjer til betjening af to sejladser om dagen.⁽¹¹⁶⁾ Administratoren vil kunne håndtere læsning og losning af 80 påhængsvogne om dagen (men kun ca. ti i sommerperioden) i denne terminal. Administratoren orienterer imidlertid om, at Corsica Ferries i betragtning af selskabets nuværende belægningsgrad (80 %) ikke kan garantere, at disse områder dagligt kan udnyttes til regelmæssig trafik til Korsika.⁽¹¹⁷⁾ Handelshavnen i Toulon kan betjene transporteret gods med undtagelse af farligt gods. Toulon-Brégaillon har et areal på 30 000 m², som det kan bruge til ikketransporteret godstransport, herunder farligt gods. Toulon-Brégaillon råder imidlertid kun over én kajplads udelukkende til ro-ro-fartøjer. Den kan betjene 120 påhængsvogne om dagen. Handels- og industrikammeret i Var anfører, at Toulon-Brégaillon er bedst egnet til ren godstrafik, idet den ikke kan betjene passagertrafik, fordi terminalen ligger i en pyroteknisk zone.
- *Administratoren af havnen i Nice* anfører, at havneinfrastrukturen ikke kan betjene ikketransporteret godstrafik. Transporterede godsstrømme er dog mulige. Denne infrastruktur har et areal på 25 900 m², men havnen præciserer, at passagertrafik udgør den prioriterede trafik frem for enhver anden aktivitet. Der står fire kajpladser til rådighed. Administratoren hævder at kunne garantere op til fire daglige sejladser til besejling til Korsika med transporteret gods.

(200) Som anført i betragtning 124 fremsendte handels- og industrikammeret på Korsika også et bidrag under høringen af brugerne. Handels- og industrikammeret på Korsika fremlagde flere oplysninger vedrørende transport af varer i havnene på Korsika.

(201) Generelt fremhæver handels- og industrikammeret på Korsika kapacitetsproblemerne i alle havne på Korsika med undtagelse af havnen i Propriano. Denne situation kræver regelmæssigt undtagelser anordnet af præfekturerne i sommerperioden for at gøre det muligt for tunge godskøretøjer at køre på dage med tung vejtrafik (»røde« dage). Handels- og industrikammeret på Korsika bemærker nærmere bestemt, at:

- *havnen i Bastia* siden 2010 har oplevet en meget kraftig stigning i godstrafikken, som covid-19-pandemien ikke har bremset. Kapaciteten i havnen i Bastia har imidlertid nået en mætningsgrad med mættede arealer, et stadig mere presset håndteringsarbejde inden for en begrænset periode og på begrænset plads og trængsel som følge af bilstrømmene. Transportørerne kan således jævnlige ikke levere inden for de fastsatte

⁽¹¹⁵⁾ Administratoren af havnen i Marseille præciserer, at det tager mindre end fem minutter for en lastbil at komme fra havnens adgangsområde til søterminalen. Havnen anfører endvidere, at havnepassager og registreringsprocedurer er fuldt digitaliserede, hvilket sikrer en gnidningsløs trafikafvikling.

⁽¹¹⁶⁾ Administratoren af havnen i Toulon anfører, at en af de tre kajpladser, nemlig Fournel-kajen, først og fremmest er forbeholdt krydstogtskibe i tidsrummet mellem kl. 8:30 og kl. 18:30.

⁽¹¹⁷⁾ Handels- og industrikammeret i Var anfører i sit svar, at der alene fra terminalen i handelshavnen i Toulon allerede har været over 1,3 mio. passagerer til Korsika med Corsica Ferries via ruten uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og mere end 400 000 passagerer til andre europæiske øer (Sardinien, Menorca, Mallorca) via ruter, der også drives af Corsica Ferries, og at de valgte repræsentanter for området har opfordret til, at disse trafikstrømme begrænses til det niveau, der blev håndteret mellem 2019 og 2021 (dvs. højst 2 mio. passagerer), og at det derfor forekommer meget vanskeligt at supplere denne eksisterende og stærkt etablerede aktivitet med en yderligere aktivitet i overensstemmelse med forpligtelserne i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (og navnlig muligheden for godshåndtering hele året rundt).

frister. Selv om havnen i Bastia har otte kajpladser, kan den ikke betjene otte fartøjer samtidig, navnlig på grund af kajpladsernes tekniske karakteristika (begrænset længde og dybgang). Handels- og industrikammeret på Korsika anmoder derfor i sit bidrag om opretholdelse af daglige forbindelser mellem Bastia og Marseille og tilføjelse af yderligere sejlads for at sprede trafikken og undgå trængsel/gods, der efterlades ved kaj

- *havnene i Ajaccio og Porto-Vecchio* også oplever kraftige stigninger i godstrafikken, idet det stadig hyppigere sker, at gods efterlades ved kaj på grund af manglende plads om bord på fartøjerne. For begge havne gælder, at handels- og industrikammeret på Korsika opfordrer til opretholdelse af daglige og ugentlige sejlads samt yderligere sejlads for at sprede trafikken og undgå trængsel/gods, der efterlades på kajen.
- *Havnen i L'Île-Rousse* kan ifølge handels- og industrikammeret på Korsika ikke sammenlignes med de øvrige havne på Korsika, eftersom en ud af tre ugentlige sejlads er beregnet til transport af farligt gods, hvilket skaber problemer i betragtning af den økonomiske trivsel for havnens opland (Balagne), som er det næststørste turistområde efter Porto-Vecchio. Dertil kommer, at havnen i L'Île-Rousse har to kajpladser, som ikke kan benyttes samtidigt i lyset af bredden på det ene leje, som begge kajpladser er anvist til, og kajlængden. Ifølge handels- og industrikammeret på Korsika er det derfor nødvendigt at øge antallet af ugentlige sejlads til tre ugentlige forbindelser og en særlig sejlads til transport af farligt gods
- *havnen i Propriano* ikke oplever særlig trængsel.

3.4.3.1.1.3. Konklusionerne i Gecodia-rapporten vedrørende godstransportbrugernes kvalitative efterspørgsel

- (202) Ud over de offentlige høringer gav de franske myndigheder også Gecodia beføjelse til at foretage yderligere analyser af godstransportbrugernes efterspørgsel med hensyn til besejlingen til Korsika.
- (203) Som anført i betragtning 95 havde de franske myndigheder i støttedokumentet til høringen af brugerne anført, at der skulle skelnes mellem transport af transporteret gods og transport af ikketransporteret gods, navnlig på grund af de forskellige håndteringsrelaterede begrænsninger, som denne trafik medfører.
- (204) Undersøgelsen foretaget af Gecodia bekræfter denne sondring mellem transporteret og ikketransporteret gods. Gecodia foretog også en analyse af det geografiske omfang af den efterspørgsel, som brugerne af søtransporten af transporteret gods og ikketransporteret gods gav udtryk for, for at fastslå, om brugerne henviste til en efterspørgsel gældende for en eller flere havne på fastlandet til deres trafikstrømme mellem Korsika og fastlandet. Der blev navnlig taget hensyn til følgende parametre i forbindelse med denne analyse:
- havnenes kapacitet til trafikbetjening
 - bemærkninger indsamlet under offentlige høringer
 - meromkostningerne ved at sejle til/fra en hvilken som helst havn afhængigt af fragtsens afgangssted i retning af Korsika eller bestemmelsesstedet for godset i retning af fastlandet og
 - observation af et permanent og betydeligt prischok (kun for transporteret gods).

3.4.3.1.1.3.1. En særskilt efterspørgsel som tilkendegivet af brugerne i henhold til typen af godstransport (transporteret gods og ikketransporteret gods)

- (205) Ifølge Gecodia-rapporten er der en væsentlig forskel mellem transporteret og ikketransporteret gods. For det første indebærer ikketransporteret gods, at sættevognen frakobles lastbilen for at blive kørt op på fartøjet, hvilket kræver specialudstyr og indgreb fra havnearbejdernes side. For det andet skal havnen have tilstrækkelig kapacitet (areal) til at oplagre sættevogne, der afventer lastning. Endelig kan lastning af sættevogne ikke ske, samtidig med at passagerer og lastbiler går/kører om bord, hvilket betyder, at fartøjet har en lang havneanløbstid. En væsentlig havneanløbstid begrænser udnyttelsen af en kaj, således at havnen skal råde over flere kajpladser for at besejle flere destinationer samtidig. Gecodia-rapporten trækker på resultaterne af høringen af brugerne og havnene til understøttelse for relevansen af denne sondring.

- (206) I øvrigt fremhæves det i Gecodia-rapporten, at transporteret gods og ikketransporteret gods ud fra transportørernes synspunkt har forskellige karakteristika. Hvor transporten af transporteret gods kræver en stor flåde af vejtraktorer for at sikre daglig transport af flere påhængskøretøjer ⁽¹¹⁸⁾, gør transporten af ikketransporteret gods det muligt at optimere parken af vejtraktorer i forhold til antallet af sættevogne ved at give transportøren mulighed for at betjene flere sejlads med en enkelt vejtraktor mellem havnen og dens logistiske base på én dag. Det fremgår af Gecodia-rapporten, at transportørerne under høringen af brugerne generelt oplyste, at de på en dag betjente mellem fire og seks sejlads med en vejtraktor til ikketransporteret gods.
- (207) Det konkluderes således i Gecodia-rapporten, at et skift fra ikketransporteret gods til transporteret gods for en transportør medfører betydelige omkostninger til køb af yderligere vejtraktorer og aflønning af personale. Transport af transporteret gods og transport af ikketransporteret gods udgør derfor to særskilte efterspørgselssituationer.
- (208) Ikke desto mindre påpeges det i Gecodia-rapporten, at der er visse fællestræk mellem transporteret og ikketransporteret gods. Det fremgår navnlig af Gecodia-rapporten, at leverancer (transporteret eller ikketransporteret gods) skal finde sted om morgenen inden et klokkeslæt bestemt af transportørens kunde, idet der pålægges bøder, hvis leverancen er forsinket, eller hvis leverancen udskydes. I Gecodia-rapporten understreges betydningen af en så tidlig modtagelse i havnen som muligt (mellem kl. 6 og kl. 7 om morgenen) for at kunne sikre en rettidig leverance til modtagerne, uanset afsenderen (stor størrelse, byggeri, kurer eller samlegods). I tilfælde af ikketransporteret gods er det også nødvendigt med en meget tidlig modtagelse i havnen for sættevogne uden last (som sendes tilbage til fastlandet) på grund af den tid, der er nødvendig for at returnere sættevognene til deres logistiske baser (stor distribution eller transportører), deres lastning og derefter deres returnering til havnen. Desuden skal der i begge tilfælde sikres regelmæssige frekvenser for at sikre leverancer til Korsika og returnering af sættevogne/lastbiler til fastlandet.
- 3.4.3.1.1.3.2. En efterspørgsel efter søtransport af ikketransporteret gods udelukkende tilkendegivet for havnen i Marseille
- (209) Ifølge Gecodia-rapporten benytter brugerne af ikketransporteret godstransport udelukkende havnen i Marseille, og de øvrige havne på fastlandet i Toulon og Nice udgør derfor ikke et brugbart alternativ til havnen i Marseille.
- (210) *For det første* anføres det i Gecodia-rapporten, at kun havnene i Marseille ⁽¹¹⁹⁾ og Toulon-Brégaillon råder over den nødvendige infrastruktur til denne form for trafik, hvilket ikke er tilfældet for havnene i handelshavnen i Toulon og havnen i Nice. Toulon-Brégaillon råder også over en kapacitet, der er begrænset til en enkelt kajplads, således at Toulon-Brégaillon kun kan betjene én daglig sejlads til Korsika på grund af de begrænsninger med hensyn til havneanløb og afgangstid, der er forbundet med ikketransporteret gods. ⁽¹²⁰⁾ Der kan således kun være tale om at vælge mellem havnene i Marseille og Toulon-Brégaillon for denne type trafik på højst én rute.
- (211) *For det andet* bekræfter høringen af brugerne ifølge Gecodia-rapporten i vidt omfang, at vejtransportørerne for ikketransporteret gods aldrig eller kun i meget begrænset omfang undersøger et alternativ til havnen i Marseille, når de planlægger deres transport. Ingen af respondenterne anførte, at en prisstigning på 5 til 10 % i havnen i Marseille ville få dem til at skifte til havnen i Toulon, fordi en passage via Toulon ikke ville gøre det muligt for dem at optimere deres daglige drift.

⁽¹¹⁸⁾ Der henvises til, at transporteret gods indebærer transport af hele vogntoget (vejtraktor + sættevogn) med føreren, mens ikketransporteret gods udelukkende vedrører transport af sættevognen.

⁽¹¹⁹⁾ Det fremgår af Gecodia-rapporten, at administratoren af havnen i Marseille i sine bemærkninger har anført, at havnen råder over et areal på næsten 210 000 m² med 13 kajpladser, der kan anvendes til trafik mellem Korsika og fastlandet, og at alle er udstyret med moderne og digitaliserede faciliteter for at sikre en gnidningsløs trafikafvikling.

⁽¹²⁰⁾ Det fremgår af Gecodia-rapporten, at den gennemsnitlige lastningsprocent for påhængsvogne på fartøjer i havnen i Toulon-Brégaillon lå på mellem 15 og 20 påhængsvogne i timen, hvilket er et godt stykke under niveauet i Marseille (35 påhængsvogne), og at den kapacitet, der er til rådighed i løbet af en dag, anslås til 120 påhængsvogne. Til sammenligning var medianantallet af påhængsvogne, der blev lastet i havnen i Marseille i retning af Korsika i 2021, 237, dvs. det dobbelte.

- (212) Med hensyn til havneadministratorerne anførte handels- og industrikammeret i Nice Côte d'Azur, at havnens opland kun er lokalt, og at havnen i Nice med sin infrastruktur i byen og svage industri- og handelsstruktur er dårligt stillet og aldrig vil være i stand til at imødekomme efterspørgslen efter fragt til Korsika, da Toulon og Marseille er bedre tilpasset behovene. Endvidere henvises der i Gecodia-rapporten til den erklæring, som havnen i Toulon afgav under høringen af havnene, hvorefter havnen i Toulon udelukkende indtager en supplerende rolle i forhold til havnen i Marseille på grund af et opland, der er begrænset til Toulons bagland, og det begrænsede kapacitetsniveau i havnens søterminaler.
- (213) For det tredje bemærkes det i Gecodia-rapporten, at store distributionsenheder til sikring af butiksleverancerne hovedsageligt er afhængige af lagre af regional eller national størrelse. For Korsikas vedkommende foregår mere end 90 % af leverancerne til Korsikas større varehuse via disse logistiske baser, således at størstedelen af de varer, der importeres til Korsika, stammer fra logistikcentrene i PACA-regionen.⁽¹²¹⁾ I Gecodia-rapporten forklares det, at der primært er en koncentration af lagre og logistikplatforme nordvest for og omkring Marseille samt i Rhone-korridoren. De franske myndigheder henviser i denne forbindelse til den undersøgelse, der blev gennemført i oktober 2021 af byplanlægningsagenturet for Marseille og landplanlægningsagenturet for Aix – Durance, og som beskriver den geografiske placering af disse lagre og platforme.⁽¹²²⁾ Undersøgelsen viser den meget høje koncentration af logistikstrømme i retning af Marseille. Det menes derfor i Gecodia-rapporten, at valget af havnen i Marseille i vid udstrækning er begrundet i havnens nærhed til lastestederne og tilstedeværelsen af passende infrastruktur.
- (214) Ifølge Gecodia-rapporten har det to konsekvenser, at de fleste logistiske baser og lagre ligger tæt på havnen i Marseille. Den omkostningssimulator, der er offentliggjort af den nationale vejkomité, viser på den ene side, at anvendelsen af havnen i Toulon-Brégaillon for alle transportører med hjemsted omkring Marseille eller i Rhone-korridoren vil føre til en gennemsnitlig meromkostning på 11 EUR/løbende meter pr. sættevognstransport sammenlignet med havnen i Marseille.⁽¹²³⁾ På den anden side ville en stigning i transportørernes produktionsomkostninger blive lagt oven i disse ekstra vejomkostninger. Som følge af den større afstand, der skal tilbagelægges, vil transportørerne skulle halvere det antal sejlads pr. traktor, som de kan håndtere på én dag mellem deres logistiske base og afgang-/ankomsthavnen, hvilket vil kræve, at transportørerne anskaffer yderligere vejtraktorer for at opretholde det samme aktivitetsniveau.
- (215) I Gecodia-rapporten konkluderes det, at brugerne af søtransport af ikketransporteret gods ikke mener, at de kan vælge mellem at benytte havnen i Marseille og havnene i Toulon og Nice med hensyn til besejlingen til Korsika.

3.4.3.1.1.3.3. En særlig efterspørgsel efter søtransport af transporteret gods for havnen i Marseille

- (216) Ifølge Gecodia-rapporten mener brugerne af søtransport af transporteret gods, at havnen i Marseille kun udgør et brugbart alternativ terminalen i handelshavnen i Toulon (Nice og de andre terminaler i Toulon udgør ikke et sådant alternativ), og kun delvist, for så vidt som en del af brugerne af søtransporten af transporteret gods ikke anser denne terminal for et alternativ til havnen i Marseille.

⁽¹²¹⁾ Ifølge Gecodia-rapporten bekræftes dette i øvrigt i den franske konkurrencemyndigheds udtalelse (udtalelse nr. 20-A-11, punkt 337 til 345), hvori det hedder, at havnen i Marseille ligger tæt på de vigtigste logistikcentre i Sydfrankrig, hvilket gør havnen mere attraktiv for søtransport af gods til Korsika, navnlig i forhold til Toulon, som ligger længere væk fra disse centre.

⁽¹²²⁾ Undersøgelse med titlen »Ce qui relie la métropole d'Aix-Marseille-Provence aux territoires voisins«, oktober 2021, s. 32-35, som navnlig findes på: <https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽¹²³⁾ Der henvises til, at Toulon ligger ca. 70 km fra Marseille.

- (217) *For det første* anføres det i Gecodia-rapporten, at transporteret gods ikke kræver nogen særlig havneinfrastruktur, eftersom føreren kører sættevognen direkte op på fartøjet som et simpelt køretøj. Hver af de tre havne på fastlandet kan således betjene transporteret gods uden særlige begrænsninger. ⁽¹²⁴⁾ Det bemærkes imidlertid i Gecodia-rapporten, at havnen i Toulon under høringen af havnene erklærede, at den ville have svært ved at betjene mere transporteret godstrafik i årets løb, idet havnens kapacitet allerede havde en mætningsgrad på 80 % i lyset af Corsica Ferries' eksisterende trafik, mens havnen i Nice erklærede, at den ønskede at prioritere passagertrafikken.
- (218) *For det andet* bemærkes det i Gecodia-rapporten, at ingen af respondenterne til høringen af brugerne angav, at en prisstigning på 5 til 10 % i Marseille ville føre til, at deres strøm af transporteret gods ville blive overført til Toulon (og i særdeleshed til Nice). Det fremgår således af denne høring, at transportørerne ikke undersøger alternative ruter, når de planlægger deres transport. Valget af havnen i Marseille er i vid udstrækning begrundet i, at denne havn ligger tæt på vejtransportørernes lastesteder, og i den eksisterende havneinfrastruktur.
- (219) *For det tredje* forklares det i Gecodia-rapporten på samme måde som for ikketransporteret gods, at i betragtning af, at de fleste transportørers logistiske baser ligger tæt på havnen i Marseille (betragtning 213), vil flytningen af nogle af brugerne, hvis logistiske baser ligger tæt på Marseille, til havnen i Toulon føre til længere afstande og yderligere transportomkostninger (4,5 EUR/løbende meter). For en transportør kan disse ekstraomkostninger medføre en stigning på 17 % i produktionsomkostningerne. ⁽¹²⁵⁾ Det fremgår af Gecodia-rapporten, at disse konstateringer er i overensstemmelse med de udtalelser, som havnene i Nice og Toulon afgav under havnehøringen, hvorefter disse to havne kun betjener den lokale trafik, begrænset til deres meget nære bagland. De franske myndigheder har endvidere anført, at den pris, som transportørerne betaler, bliver fuldt overført på deres kunder, og at variationer i prisen på søtransporten som fastsat for en havn på fastlandet i forhold til en anden ikke har nogen indvirkning på transportørernes produktionsomkostninger.
- (220) *Endelig* indeholder Gecodia-rapporten en kvantitativ analyse, der viser, at en forhøjelse af den månedlige pris pr. løbende meter transporteret gods i Marseille ikke førte til en flytning af den transporterede godstrafik til havnene i Toulon. Mere specifikt undersøgte Gecodia-rapporten to nylige episoder med vedvarende prischok i forbindelse med besejlingen fra Marseille ⁽¹²⁶⁾, hvor satsen for den månedlige pris pr. løbende meter stort set har været stabil i Toulon. ⁽¹²⁷⁾ I Gecodia-rapporten forklares det, at prischokket i opadgående retning mellem juli 2018 og maj 2019 ikke førte til en reaktion fra transportørernes side, idet havnen i Toulons markedsandel forblev stabil i denne periode.
- (221) Det konkluderes således i Gecodia-rapporten, at havnene i Toulon og Marseille kun delvist udgør brugbare alternativer med hensyn til søtransport af transporteret gods mellem Korsika og det franske fastland.

⁽¹²⁴⁾ Der gælder dog en undtagelse for transport af farlige stoffer i klasse 1 (eksplosive materialer) og klasse 2 (komprimerede, flydende eller opløste gasser), som er forbudt i terminalen i handelshavne i Toulon og havnen i Nice.

⁽¹²⁵⁾ Benchmark for produktionsomkostninger for vejtransport (regional transport, nationale data fra december 2021 baseret på en rejse på 360 km, som er den gennemsnitlige daglige tilbagelagte afstand for en regional transportstrøm, under hensyntagen til rejser til lastestedet og returrejse til transportørens hjemsted. Disse ekstraomkostninger tager højde for omkostningerne pr. kilometer inkl. vejafgifter, timesatsen og dagsafgiften (udgifter til bilen, afgift/dag, forsikring/dag osv.). De franske myndigheder påpeger, at de gennemsnitlige logistiske ekstraomkostninger ændrer sig omvendt proportionalt med den samlede vejstrækning. Jo tættere afgangstedet er på Marseille, des højere er de samlede logistiske ekstraomkostninger.

⁽¹²⁶⁾ Begge episoder svarer til følgende perioder:

- mellem oktober 2017 og oktober 2018 en gennemsnitlig årlig stigning på 6 % i den månedlige pris pr. løbende meter transporteret gods
- mellem oktober 2019 og oktober 2020 et gennemsnitligt årligt fald på 16 % i den månedlige pris pr. løbende meter transporteret gods.

⁽¹²⁷⁾ På grundlag af oplysninger om Corsica Ferries' priser, som blev indsamlet i Gecodia-rapporten på Corsica Ferries' websted i 2020.

3.4.3.1.2. Identifikation af den kvantitative efterspørgsel efter søtransport af gods

3.4.3.1.2.1. Den kvantitative efterspørgsel efter søtransport af ikketransporteret gods

- (222) I Gecodia-rapporten anslås den fremtidige efterspørgsel efter søtransport af transporteret og ikketransporteret gods i perioden 2023-2030 på årsbasis for hver af ruterne mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika.
- (223) For ikketransporteret gods blev den historiske efterspørgsel fastlagt på grundlag af data indsamlet fra rederierne. For at vurdere den forventede efterspørgsel i årene 2023-2030 blev den årlige vækst, der blev observeret mellem 2010 og 2019 (2,3 % om året), anvendt på trafikken for 2019. Den anslåede efterspørgsel blev beregnet som følger:

Tabel 17

Efterspørgsel efter ikketransporteret gods fordelt på ruterne (i løbende meter) fra Marseille observeret for perioden 2018-2020 og anslået for perioden 2023-2030

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

Kilde: bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023 (Gecodia-rapporten, tabel 56).

3.4.3.1.2.2. Den kvantitative efterspørgsel efter søtransport af transporteret gods

- (224) Den kvantitative efterspørgsel efter søtransport af transporteret gods blev anslået på grundlag af de samme parametre som den kvantitative efterspørgsel efter søtransport af ikketransporteret gods (betragtning 222 og 223).
- (225) Som forklaret i afsnit 3.4.2.1.1.3 konkluderedes det i Gecodia-rapporten, at havnen i Marseille ikke udgør et alternativ til havnen i Nice, hvad angår søtransporten af transporteret gods, og at havnene i Marseille og Toulon kun delvist udgør et sådant alternativ med hensyn til søtransport af transporteret gods.
- (226) De franske myndigheder fandt på grundlag af Gecodia-rapporten, at den del af efterspørgslen fra de brugere af transporteret godstransport, der ikke betragter havnen i Marseille som et alternativ til havnen i Toulon, udgør 80 % af den historiske efterspørgsel efter transporteret gods mellem Marseille og Korsika i 2019, mens de resterende 20 % anser Toulon for at være et alternativ til havnen i Marseille.
- (227) De franske myndigheder har forklaret, at dette estimat på 80 % hidrører fra udtalelser fra erhvervssammenslutningen for transportører på Korsika og Corsica Linea, der blev fremlagt i forbindelse med en markedsundersøgelse fra 2020. Nærmere bestemt angav erhvervssammenslutningen for transportører på Korsika (som tegner sig for [20-50] % af det transporterede gods målt i løbende meter, der transporteres mellem Korsika og fastlandet) og Corsica Linea, at henholdsvis 84 % og 85 % af de transporterede godsstrømme stammede fra eller var bestemt til departementet Bouches-du-Rhône (hvor Marseille er den største hjemstedshavn).
- (228) Efter at have fastlagt den estimerede specifikke efterspørgsel efter transporteret gods for havnen i Marseille har de franske myndigheder kvantificeret denne efterspørgsel for de kommende år. Den kvantitative efterspørgsel efter transporteret gods svarende til den del af brugerne, der ikke anser nogen andre havne for at være alternativer til havnen i Marseille (dvs. 80 % af den estimerede efterspørgsel i årene 2023-2030 mellem Marseille og Korsika), fremgår af Tableau 18.

Tabel 18

Efterspørgsel efter transporteret gods fordelt på ruterne (i løbende meter) fra Marseille observeret for perioden 2018-2020 og anslået for perioden 2023-2030

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023 (Gecodia-rapporten, tabel 57 for årene 2018-2020 og tabel 60 for årene 2023, 2025 og 2030).

- (229) Da transporteret gods også kræver transportansvarlige (som udgør en kategori af passagerer), har de franske myndigheder derfor også identificeret en efterspørgsel efter transport af transportansvarlige. De franske myndigheder fandt, at de transportansvarliges efterspørgslen var proportional med mængden af transporteret gods, der blev transporteret, og at denne andel var regelmæssig over tid.
- (230) For at kunne anslå forholdet transportansvarlige/løbende meter for transporteret gods for hver rute baserede de franske myndigheder sig på den gennemsnitlige værdi, der blev observeret for perioden 2018-2021. Dette forhold blev anvendt på den anslåede efterspørgsel efter transporteret gods for 2030. Ifølge de franske myndigheder er efterspørgslen efter transport af transportansvarlige således:

Tabel 19

Søtransport af transportansvarlige (i antal) fra Marseille, der er observeret for perioden 2018-2021 og anslået for perioden 2023-2030

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 27. juli 2023.

3.4.3.2. Fastlæggelse af markedets kapacitet til at imødekomme brugernes efterspørgsel

- (231) Efter at have anslået den kvalitative og kvantitative efterspørgsel, som de forskellige kategorier af brugere af godstransport ad søvejen mellem Korsika og det franske fastland havde givet udtryk for, undersøgte de franske myndigheder, i hvilket omfang udbuddet på markedet kunne imødekomme denne efterspørgsel.

3.4.3.2.1. Resultaterne af høringen af operatørerne

3.4.3.2.1.1. De stillede spørgsmål

- (232) Søtransportoperatørerne skulle besvare de samme spørgsmål som anført i betragtning 163 til 165 med hensyn til deres fragttilbud i fravær af en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Navnlig blev søtransportoperatørerne bedt om at udfylde en Excel-fil, der særskilt viser den kapacitet, de ville transportere for transporteret og ikke transporteret gods.

3.4.3.2.1.2. Sammendrag af de modtagne svar

- (233) Tre operatører besvarede høringen af operatører: Corsica Linea, La Mériionale og Corsica Ferries.
- (234) Corsica Linea og La Mériionale anførte, at de i fravær af en kontrakt om offentlig trafikbetjening ikke ville tilbyde kommercielle tjenester mellem Korsika og det franske fastland.
- (235) Corsica Ferries fremlagde sit kommercielle tilbud, som selskabet ville anvende i fravær af en kontrakt om offentlig trafikbetjening inden for godstransport. Til støtte for besvarelsen af spørgeskemaet fremsendte Corsica Ferries flere Excel-filer, der bl.a. indeholdt oplysninger om fartøjernes kapacitet og det kommercielle tilbud, som Corsica Ferries ville afgive.
- (236) Som svar på spørgsmål 2 i operatørhøringen, hvori Corsica Ferries blev anmodet om at udtale sig om relevansen af sondringen mellem transporteret og ikke transporteret gods, pegede Corsica Ferries på den kunstige og ineffektive karakter af Korsikas kontor for transports systematiske sondring mellem transporteret gods og ikke transporteret gods, som ikke afhænger af rederiernes tilbud, men af den enkelte transportørs størrelse, organisation og valg. Corsica Ferries påpegede også, at transporteret gods efter de franske myndigheders opfattelse nødvendigvis indebærer tilstedeværelsen af en fører på fartøjet, mens der med hensyn til transporteret gods skelnes mellem ledsaget transporteret gods (med fører) og uledsaget transporteret gods (uden fører).
- (237) Corsica Ferries anførte i sit svar, at det tilbud, selskabet ville afgive, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening, ikke i den tilbudte transportkapacitet ville foretage en sondring efter den påtænkte godstype. Af den Excel-fil, som selskabet fremlagde, fremgår selskabets samlede godstransportkapacitet, dvs. både ikke transporteret og transporteret gods – uden sondring.
- (238) Corsica Ferries fremsatte også de samme kritikpunkter, der er nævnt i betragtning 169.
- (239) Som svar på spørgsmål 4 anførte Corsica Ferries, at selskabet i fravær af en kontrakt om offentlig trafikbetjening fra den 1. januar 2023 ville varetage godstransport mellem alle havne på fastlandet (Marseille, Ajaccio og Toulon) og alle havne på Korsika med undtagelse af havnen i Propriano. Mere specifikt ville Corsica Ferries tilbyde kommercielle tjenester (både gods- og passagertjenester), dag- og natjtjenester, herunder:
- en daglig sejlads mellem det franske fastland (mindst fem gange om ugen fra Toulon og to gange om ugen fra Marseille) og hver af havnene i Ajaccio og Bastia
 - to månedlige sejladser mellem Marseille og mindst tre ugentlige sejladser mellem Toulon og hver af havnene i Porto-Vecchio og L'Île-Rousse
 - ingen kommercielle tjenester til Propriano, henset til, at denne havn ifølge Corsica Ferries udgør et alternativ til Ajaccio, som selskabet har til hensigt at besejle mindst én gang om dagen fra Marseille og Toulon
 - yderligere søtransporttjenester mellem havnen i Nice og Korsika mellem juli og september.
- (240) Corsica Ferries meddelte de franske myndigheder, at selskabet rådede over en flåde på 13 fartøjer, som ikke er tilknyttet en bestemt rute. Selskabet anførte også, at 15 % af dets sejladser for alle ruter ville foregå i dagtimerne (afgang mellem kl. 6 og kl. 16 med en ankomst mellem kl. 14 og kl. 0 i begge retninger).

- (241) Corsica Ferries gav de franske myndigheder de oplysninger, der er anført i Tableau 20, for så vidt angår fartøjernes kapacitet til godstransport.

Tabel 20

Corsica Ferries' søtransport af gods fordelt på rute (løbende meter) fra Marseille og Toulon observeret for perioden 2016-2019 og anslået for perioden 2023-2028 i fravær af kontrakter om offentlig trafikbetjening

<i>Marseille</i>	Årligt gennemsnit (2016-2019, løbende meter)	Årligt gennemsnit (2023-2028, løbende meter)	Stigning (%)
Ajaccio	-	232 566	Ikke relevant
Bastia	-	270 297	Ikke relevant
Porto-Vecchio	-	47 371	Ikke relevant
Propriano	-	-	Ikke relevant
L'Île-Rousse	-	51 123	Ikke relevant
Marseille i alt	-	601 357	Ikke relevant
<i>Toulon</i>	Årligt gennemsnit (2016-2019, løbende meter)	Årligt gennemsnit (2023-2028, løbende meter)	%
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	-	-	Ikke relevant
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Toulon i alt	397 112	2 675 288	574 %
I alt Marseille og Toulon	397 112	3 276 644	825 %

Kilde: Corsica Ferries' svar på markedsundersøgelsen vedrørende besejlingen mellem Korsika og det franske fastland (22. februar 2022).

- (242) Corsica Ferries anførte endvidere, at det afgivne tilbud kun ville være gyldigt, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening mellem Korsika og fastlandet.

3.4.3.2.2. Analyse af markedssvigt

- (243) Efter at have foretaget en analyse af Corsica Ferries' kapacitet (retrospektivt og fremadrettet) konkluderedes det i den endelige rapport, at markedsudbuddet i fravær af kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke ville opfylde brugernes fulde efterspørgsel efter ikketransporteret og transporteret gods.
- (244) *Hvad angår ikketransporteret gods* blev det i Gecodia-rapporten fastslået, at Corsica Ferries' tilbud var i strid med visse konklusioner, der var draget i rapporten, for så vidt som Corsica Ferries tilbød at transportere ikketransporteret gods på blandede skibe (ro-pax) fra havnen i Toulon fem gange om ugen på de to ruter Marseille-Ajaccio og Marseille-Bastia og tre gange om ugen til de sekundære havne på Korsika. Det er imidlertid kun i) Toulon-Brégaillon (og ikke handelshavnen i Toulon), der råder over den nødvendige infrastruktur til at håndtere ikketransporteret gods, og ii) Toulon-Brégaillon kan udelukkende betjene ro-ro-fartøjer og højst for en enkelt rute (betragtning 210).

- (245) I Gecodia-rapporten blev det endvidere fastslået, at Corsica Ferries' tilbud ikke var tilstrækkeligt til at imødekomme brugernes efterspørgsel efter ikketransporteret gods på grund af den utilstrækkelige frekvens af ugentlige afgangse mellem Marseille og Korsika. Ifølge Gecodia-rapporten begrænsede Corsica Ferries sig i første omgang til at tilbyde to ugentlige sejladser mellem havnen i Marseille og havnene i Ajaccio og Bastia, mens brugernes behov lød på mere eller mindre daglige sejladser i lyset af deres strøm af ikketransporteret gods. Dernæst bemærkes det i Gecodia-rapporten, at de foreslåede frekvenser mellem havnen i Marseille og havnene i L'Île-Rousse og Porto-Vecchio var begrænset til tre månedlige sejladser, mens brugerne udtrykte et behov for ugentlig søtransport. Endelig blev det i Gecodia-rapporten fastslået, at Corsica Ferries ikke tilbød kommercielle tjenester mellem havnen i Marseille og havnen i Propriano, selv om der var et behov for ugentlig søtransport som udtrykt af brugerne.
- (246) For så vidt angår transporteret gods blev det i Gecodia-rapporten af de samme grunde, der er anført i betragtning 244 og 245, fastslået, at Corsica Ferries ikke tilbød en tilstrækkelig frekvens mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika med henblik på at imødekomme efterspørgslen efter transporteret gods, idet et alternativ til havnen i Marseille var ikke-eksisterende (80 % af den samlede transporterede godstrafik mellem Marseille og Korsika). De franske myndigheder påpegede endvidere, at Corsica Ferries' tilbud, som også omfattede en forøgelse af kapaciteten fra Toulon, forekom vanskeligt at forestille sig i lyset af handels- og industrikammeret i Vars udtalelser om mætningsgraden af dets infrastruktur og vanskelighederne ved at øge terminalen i handelshavnen i Toulons nuværende transporterede godstrafik.

3.4.3.3. Konklusion vedrørende behovet for offentlig tjeneste inden for søtransport af gods

- (247) På grundlag af ovenstående har de franske myndigheder konkluderet, at der er behov for en offentlig tjeneste inden for søtransport af transporteret og ikketransporteret gods, som svarer til den anslåede efterspørgsel mellem 2023 og 2030 mellem Marseille og hver af de fem havne på Korsika, som beskrevet i Tableau 21.

Tabel 21

Behovet for offentlig tjeneste inden for søtransport af gods (i løbende meter) fra Marseille anslået for perioden 2023-2030

	Ikketransporteret gods (Løbende meter pr. år)		Transporteret gods – Marseille-området (ingen alternativer)(Løbende meter pr. år)		Gods i alt (Løbende meter pr. år)	
	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
I alt	1 627 197	1 907 961	322 587	378 247	1 949 784	2 286 208

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

3.5. Kontrakterne om offentlig trafikbetjenings nødvendighed og proportionalitet

- (248) Efter at have fastslået, at der foreligger flere behov for offentlig tjeneste inden for søtransport af gods og passagerer, forsøgte de franske myndigheder at fastlægge det nødvendige retlige instrument og de forpligtelser til offentlig tjeneste, der ville kunne imødekomme disse behov, og som havde den mindst negative indvirkning på de friheder, der er nødvendige for et velfungerende indre marked (betragtning 92).

3.5.1. Kontrakten om offentlig trafikbetjenings nødvendighed og proportionalitet

- (249) De franske myndigheder undersøgte først muligheden for at styrke forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 (betragtning 62) for ruter eller brugere, for hvilke der var konstateret et behov for offentlig tjeneste inden for søtransport. De mente imidlertid, at en sådan tilgang havde flere begrænsninger.
- (250) *For det første* fandt de franske myndigheder, at forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 ikke kompenserede for manglen på private tilbud til at imødekomme de identificerede efterspørgsler. De mente, at Corsica Ferries' tilbud i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 fra havnen i Marseille i fravær af en kontrakt om offentlig trafikbetjening allerede ikke var i stand til at imødekomme alle de behov, som Frankrig havde identificeret (afsnit 3.4.2.3 og 3.4.3.3), og at en styrkelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 derfor ikke ville have haft nogen virkning.
- (251) *For det andet* fandt de franske myndigheder, at afgang- og ankomsttider for fartøjer mellem det franske fastland og Korsika var vigtige karakteristika for efterspørgslen efter søtransport af gods og passagerer (betragtning 112, 190, 191 og 208). Ifølge Frankrig gav cabotageforordningen ikke medlemsstaterne mulighed for inden for rammerne af en forpligtelse til offentlig tjeneste at definere fartøjernes ankomst- og afgangstider. I henhold til forordningens artikel 4, stk. 2, skal medlemsstaterne, når de pålægger forpligtelser til offentlig tjeneste, begrænse sig til krav om, hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, frekvens, kapacitet, priser og bemanning.
- (252) *Endelig* fandt de franske myndigheder, at en sådan forpligtelse, hvis den blev ledsaget af en kompensation, ikke ville gøre det muligt for Korsikas regionalråd at kontrollere de omkostninger, der er forbundet med den offentlige tjeneste, eftersom den ikke ville have et indblik i skønnet over disse omkostninger (som kompenseres efterfølgende, når tjenesten er afsluttet) på grund af usikkerheden med hensyn til antallet af overfarter, der ville blive gennemført.
- (253) Af alle disse grunde fandt de franske myndigheder, at indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening forekom nødvendig for at fastlægge de krav til offentlig søtransport, der var egnede til at imødekomme de identificerede behov for offentlig tjeneste for hver rute mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika.

3.5.2. Nødvendigheden og proportionaliteten af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der pålægges i forbindelse med kontrakter om offentlig trafikbetjening

- (254) De franske myndigheder fandt, at de identificerede behov for offentlig tjeneste krævede, at der blev indgået kontrakter om offentlig trafikbetjening med følgende forpligtelser til offentlig tjeneste.
- (255) *For det første* besluttede de franske myndigheder at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening vedrørende en rute, der var berørt af et identificeret behov for offentlig tjeneste. Hver kontrakt om offentlig trafikbetjening skulle omfatte en forpligtelse til at varetage søtransport af transporteret og ikketransporteret gods samt passagerer (transportansvarlige knyttet til transporteret gods og passagerer med helbredsproblemer) mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika uden mellemliggende havneanløb. Desuden skulle kontrakten om offentlig trafikbetjening på ruten Marseille-L'Île-Rousse også omfatte forpligtelsen til at transportere farligt gods (idet havnen i L'Île-Rousse er den eneste havn på Korsika, der kan modtage sådant gods), mens ruten Marseille-Propriano skulle omfatte en forpligtelse til at transportere passagerer med og uden bopæl på Korsika samt passagerer med helbredsproblemer og transportansvarlige. De franske myndigheder forklarede, at disse forpligtelser udelukkende skyldtes de markedssvigt, der blev konstateret under hørings af operatørerne.
- (256) *For det andet* fandt de franske myndigheder det nødvendigt at indføre specifikke overfartstider i hver kontrakt om offentlig trafikbetjening med afgang om aftenen til/fra havnene på Korsika og ankomster tidligt på morgenen på Korsika eller i Marseille. Disse tider svarer nøje til brugernes efterspørgsel som fastlagt ved hørings af brugerne (passagerer/gods) samt i konklusionerne i Gecodia-rapporten om tilrettelæggelsen af logistikkæden mellem Korsika og det franske fastland (betragtning 208). Disse forpligtelser præsenteres for hver rute i Tableau 22.

Tabel 22

Tidsmæssige forpligtelser med hensyn til gods- og passagertrafik i kontrakter om offentlig trafikbetjening i begge retninger (Marseille-Korsika og Korsika-Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Afgangstidspunkt	Mellem kl. 18:30 og kl. 20				
Ankomsttidspunkt (næste dag)	Mellem kl. 6 og 8	Mellem kl. 6 og 8	Mellem kl. 7 og 8	Mellem kl. 7 og 8	Mellem kl. 6 og 8

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni 2023.

- (257) For det tredje fandt de franske myndigheder det nødvendigt at fastsætte forpligtelser for frekvensen, som på den ene side har til formål at sikre, at tjenesterne har en regelmæssighed i overensstemmelse med de identificerede behov (betragtning 112 og 208), og på den anden side at sikre en tilstrækkelig fleksibilitet i udbuddet af offentlige tjenester i lyset af de betydelige udsving i efterspørgslen. De franske myndigheder mente, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening skulle omfatte tre frekvensforpligtelser for hver af de pågældende ruter:

- en forpligtelse til at sikre et minimumsantal ugentlige sejlads
- en forpligtelse til at sikre et minimumsantal årlige sejlads
- en forpligtelse til i visse tilfælde og for visse ruter at sikre ekstra sejlads inden for en grænse, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

- (258) Disse frekvensforpligtelser for hver kontrakt om offentlig trafikbetjening er præsenteret i Tableau 23. Disse frekvenser er navnlig højere for ruterne Bastia og Ajaccio, da disse to havne tegner sig for en betydelig del af passager- og godstrafikken til Korsika (betragtning 54, 55 og 59).

Tabel 23

Frekvensforpligtelser for gods- og passagertrafik i kontrakterne om offentlig trafikbetjening

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimumsantal sejlads pr. uge i lavsæsonen ⁽¹⁾ (basistrafik)	6	6	2-3	2-3	3
Minimumsantal sejlads pr. uge i højsæsonen ⁽²⁾ (basistrafik)	7	7	3	3	3
Minimumsantal sejlads pr. år (basistrafik)	365	365	156	156	156
Antal ekstra sejlads pr. år	10	30	-	-	10

⁽¹⁾ Defineret som fra november til marts.

⁽²⁾ Defineret som fra april til oktober.

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni 2023.

- (259) Funktionen af disse frekvensforpligtelser kan illustreres ved hjælp af følgende eksempel: Som det fremgår af Tableau 23, skal koncessionshaveren varetage seks ugentlige sejladser på ruten Marseille-Ajaccio i lavsæsonen og syv i højsæsonen. Minimumsfrekvensen af ugentlige sejladser, der skal overholdes, indebærer således, at der varetages 130 sejladser i lavsæsonen og 214 sejladser i højsæsonen, dvs. i alt 344 sejladser. Desuden skal operatøren varetage 365 sejladser om året: Forskellen mellem de krævede 365 årlige sejladser og de krævede 344 ugentlige sejladser er det antal sejladser (19 sejladser), som operatøren skal varetage i løbet af året (ud over det krævede minimumsantal ugentlige sejladser), men som operatøren frit kan planlægge til gennemførelse på de af vedkommende ønskede dage. Disse 19 sejladser har imidlertid den særlige karakter, at de franske myndigheder på anmodning kan vælge at omlægge disse sejladser (**»omlægning af sejladser«**). Omlægningen kan f.eks. finde sted, hvis myndighederne konstaterer, at efterspørgslen på en given dag ville være meget lav, og at det ville være hensigtsmæssigt at flytte tjenesten til en anden dag. Disse omlægninger af sejladser er således kendetegnet ved deres fleksibilitet. Herved får de franske myndigheder et fleksibelt redskab til at tilpasse udbuddet af offentlige tjenester til udsving i efterspørgslen eller uforudsete begivenheder.
- (260) Med andre ord har de franske myndigheder fastsat et minimumsantal årlige sejladser, der skal varetages for at opfylde det kvantitative og kvalitative behov for offentlig tjeneste (både passagerer og gods), herunder operatørens forpligtelse til i) at varetage et minimumsantal faste ugentlige sejladser for at sikre regelmæssigheden af søtransporttjenester og ii) omlægning af sejladser for at sikre, at tjenesterne er fleksible i forhold til behovet for offentlig tjeneste.
- (261) Som supplement til ordningen fandt de franske myndigheder det desuden nødvendigt at indføre forpligtelser til ekstra sejladser for visse ruter. Disse sejladser svarer til det antal sejladser, der kan varetages ud over minimumsantallet af årlige sejladser. Formålet med de ekstra sejladser er at reagere på en ekstraordinær spidsbelastning i trafikken. Disse vil udelukkende blive mobiliseret efter anmodning fra de franske myndigheder, hvis de finder, at godsefterspørgslen på en given dag (dette gælder udelukkende gods – de ekstra sejladser vedrører ikke passagertransporten) ville overstige den maksimale lastemængde for de fartøjer, der stilles til rådighed den pågældende dag. Formålet med de ekstra sejladser er således at undgå, at der efterlades varer ved kaj, hvilket vil føre til forsinkelser i leveringen til Korsika. Som det fremgår af Tableau 23, har de franske myndigheder planlagt ekstra sejladser på tre ruter (Ajaccio, Bastia og L'Île-Rousse), hvor sandsynligheden for at skulle mobilisere sådanne sejladser er størst.
- (262) Endelig fandt de franske myndigheder det nødvendigt at fastsætte en minimumslastkapacitet for fartøjerne pr. overfart. Disse forpligtelser svarer til den nødvendige minimumskapacitet pr. overfart, for at operatøren dagligt kan opfylde det kvantitative behov for offentlig tjeneste, som de franske myndigheder har anslået for passagertransporten (bosiddende og ikkebosiddende passagerer på ruten Marseille-Propriano og passagerer med helbredsproblemer på alle ruter) og for godstransporten (transporteret og ikketransporteret gods, herunder transportansvarlige).
- (263) For at fastslå minimumskapaciteten for passagertransport pr. overfart baserede de franske myndigheder sig på den forventede årlige efterspørgsel i 2030 for hver passagerkategori og rute (Tableau 14 og Tableau 19) under hensyntagen til det krævede antal overfarter pr. år (Tableau 23). For så vidt angår transport af passagerer med helbredsproblemer og transport af transportansvarlige, mente de franske myndigheder desuden, at der skal foregå transport på alle hverdage (ikke i weekenden) fra de primære havne Ajaccio og Bastia og på tre af ugens dage fra de øvrige havne på Korsika. Det endelige resultat (antallet af passagerer pr. overfart) fremgår af Tableau 24.

Tabel 24

Forpligtelser til minimumskapacitet for passagertransport i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	I alt
Passagerer med helbredsproblemer pr. overfart (basistrafik)	4	5	1	1	2	13
Transportansvarlige pr. overfart (basistrafik)	14	19	10	4	7	54
Passagerer (med undtagelse af passagerer med helbredsproblemer og transportansvarlige) pr. overfart (basistrafik)	-	-	-	186	-	186

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni og den 28. juli 2023.

- (264) For at opfylde efterspørgslen hos passagererne med helbredsproblemer pr. overfart (inklusive ledsagere) mente de franske myndigheder, at der skal foregå transport på alle hverdage (ikke i weekenden) fra de primære havne Ajaccio og Bastia og på tre af ugens dage fra de øvrige havne på Korsika. Det valgte niveau justeres for at ramme et helt tal. Det endelige resultat (antal passagerer med helbredsproblemer pr. overfart og rute) vises i Tableau 25.

Tabel 25

Anslået efterspørgsel hos passagerer med helbredsproblemer og deres ledsagere, der rejser med skib mellem Korsika og Marseille (passagerer pr. overfart)

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

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 27. juli 2023.

- (265) Hvad dernæst angår minimumslastkapaciteten for gods pr. overfart anførte de franske myndigheder, at de havde fastsat denne som følger:
- (266) Ved beregningen af den nødvendige ugentlige godskapacitet tog de franske myndigheder udgangspunkt i det anslåede ugentlige behov for offentlig tjeneste inden for gods for juli 2030 (som udgør det højeste behov for offentlig tjeneste i den periode, der er omfattet af de pågældende foranstaltninger). For ruterne til Ajaccio og Bastia antog de franske myndigheder, at 90 % af godstransporten foregår på hverdage, mens dette tal forhøjes til 100 % for ruter til de tre andre havne på Korsika. Ved at kombinere den nødvendige ugentlige godsmængde med minimumsantallet af ugentlige sejlads (dvs. seks ugentlige sejlads om vinteren på ruterne Marseille-Ajaccio og Marseille-Bastia og tre ugentlige sejlads til de øvrige havne) kom de franske myndigheder frem til den nødvendige minimumskapacitet pr. overfart for gods, som angivet i Tableau 26.

Tabel 26

Forpligtelser til minimumskapacitet for godstransport i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimumgods-mængde (ML) pr. overfart (basistrafik)	1 470	1 860	1 040	520	700

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni og den 28. juli 2023.

3.6. Tildelingsproceduren for kontrakter om offentlig trafikbetjening

3.6.1. Beslutning nr. 22/050 af 28. april 2022

- (267) Efter at have identificeret et behov for offentlig tjeneste og nødvendigheden af en hensigtsmæssig opfyldelse af dette behov gennem kontrakten om offentlig trafikbetjening indledte Korsikas regionalråd den 28. april 2022 udbudsproceduren for kontrakter om offentlig trafikbetjening.
- (268) I den foreliggende sag besluttede Korsikas regionalråd ved Korsikas forsamlings beslutning nr. 22/050 af 28. april 2022 at vælge kontrakterne om offentlig trafikbetjening med tildeling for hver rute til søtransporttjenesterne for gods (herunder farligt gods) og passagerer mellem havnen i Marseille og havnen i Ajaccio (delkontrakt 1), Bastia (delkontrakt 2), Porto-Vecchio (delkontrakt 3), Propriano (delkontrakt 4) og L'Île-Rousse (delkontrakt 5) i en periode på syv år (med mulighed for forlængelse med højst 12 måneder, dvs. en maksimal varighed på otte år) for perioden 1. januar 2023 til 31. december 2030.
- (269) Anvendelsesområdet for kontrakterne om offentlig trafikbetjening omfattede alle de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i afsnit 3.5.2 i denne afgørelse.
- (270) I henhold til artikel 2, stk. 4, i udbudsbetingelserne ⁽¹²⁸⁾ var hver kontrakts minimumskaraktistika som følger: maksimale priser gældende for passagerer med bopæl på Korsika og for godstransport, fartøjernes lastekapacitet, sejlplaner og sejlfrekvens, kontraktens varighed og den maksimale finansielle kompensation udbetalt af Korsikas kontor for transport.
- (271) I henhold til artikel 9, stk. 2, i udbudsbetingelserne skulle hvert bud analyseres på grundlag af kriterier, der gjorde det muligt at afgøre, hvilket bud der var det bedste i lyset af den samlede økonomiske fordel for [Korsikas regionalråd]. Konsortier vurderes på grundlag af deres samlede kapacitet.

Kriterier	Analyseelementer efter kriterium	Vægtning
Kriterium 1: buddets tekniske værdi		60 %
Underkriterium 1	Fartøjernes tekniske kvalitet: egnetheden af det fartøj, som ansøgeren har foreslået, i lyset af følgende: — præsentation af fartøjet (nummer, indsættelse, certificering og kontrol af fartøjer, klassifikation, flagstatus og overholdelse af de forskellige love og kontrakter). Alle certepartier vil blive meddelt — tilpasning til sø- og navigationsforhold med hensyn til havnebegrænsninger (leveringsår, type, antal broer og motorer, enhedseffekt, hastighed og hastighed i forringet tilstand).	20 %

⁽¹²⁸⁾ Udbudsbetingelserne var en del af dokumenterne i det offentlige udbud, der blev offentliggjort den 6. maj 2022 (betragtning 272).

Kriterier	Analyseelementer efter kriterium	Vægtning
Underkriterium 2	Frekvens og sejlplaner: egnetheden af ansøgerens fartøj med hensyn til de frekvenser og sejlplaner, der er anført i specifikationerne i bilag 1: — minimumsfrekvenser (passagerer, transportansvarlige og varer) — ekstra sejladser — afgang- og ankomsttider.	15 %
Underkriterium 3	Fartøjets tilpasning til brugernes behov (antal ruter med godstransport, længde, højde, broernes kapacitet, antal udtag til kølebeholdere for alle ruter og antal kahytter og liggestole), kahytter og elevatorer til brug for bevægelseshæmmede personer	15 %
Underkriterium 4	Kvaliteten af tjenester til erhvervs- og private brugere: — brugertjenester (restauranttjenester, hoteltjenester, fritidsområder, modtagelsesforhold for bevægelseshæmmede personer og mere generelt for personer, der rejser af helbredsmæssige årsager, informationstjenester for brugere osv.) — godstjenester (håndtering og forvaltning og kommunikation) — sikkerhed om bord på fartøjet (sikkerhedsinstrukser og nødsituationer) — kontinuitet i den offentlige tjeneste (herunder sociale og solidaritetsbaserede tjenester ⁽¹⁾): informationsplan i tilfælde af forstyrrelser, behandling af klager, kompensationsordninger osv.).	10 %
Kriterium 2: den finansielle kompensation og forretningsplanens robusthed		30 %
Underkriterium 1: samlet finansiell kompensation	Dette underkriterium analyseres i lyset af den samlede finansielle kompensation, som ansøgeren har foreslået for udførelsen af tjenesten i kontraktens løbetid. Denne kompensation skelner mellem et element til driftsomkostninger, et element til investeringsomkostninger og et element til brændstofomkostninger.	20 %
Underkriterium 2: robustheden af ansøgerens foreløbige forretningsplan	Overensstemmelse mellem de omkostninger og indtægter, der er angivet i det foreløbige driftsregnskab (bilag 9 til kontraktudkastet), og de driftsantagelser, som ansøgeren har lagt til grund, og som vedkommende uddyber i årsregnskabet	10 %
Kriterium 3: virksomhedens sociale ansvar (CSR) Her præsenteres ansøgerens tiltag og engagement, og hvordan de kan overvåges med hensyn til virksomhedernes sociale ansvar: etiske, sociale og miljømæssige resultater.		10 %

⁽¹⁾ Den sociale og solidaritetsbaserede tjeneste, der vedrører ruten til/fra Bastia, sikrer i henhold til artikel 25, stk. 3, i kontrakten om offentlig trafikbetjening for denne rute *søtransport af gods i størrelsesordenen 1 300 løbende meter pr. dag og pr. overfartsretning* (de franske myndigheders bemærkninger af 7. juni 2022).

3.6.2. *Udbudsproceduren*

- (272) Det offentlige udbud blev offentliggjort den 6. maj 2022 ⁽¹²⁹⁾ med frist for modtagelse af ansøgninger og bud den 25. juli 2022.
- (273) Inden fristen for afgivelse af bud stillede Corsica Ferries en række spørgsmål til Korsikas regionalråd med henblik på at få afklaret flere punkter i udbudsbetingelserne. Da Korsikas regionalråd ikke eller ikke i tilstrækkelig grad besvarede spørgsmålene, anlagde Corsica Ferries sag ved dommeren i sager om foreløbige forholdsregler ved forvaltningsdomstolen i Bastia med påstand om annullation af udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening på grund af regionalrådets tilsidesættelse af forpligtelserne til offentliggørelse og udbud, som den ordregivende myndighed var blevet pålagt. ⁽¹³⁰⁾
- (274) Ved kendelse nr. 2200797 af 20. juli 2022 fastslog dommeren i sager om foreløbige forholdsregler ved forvaltningsdomstolen i Bastia i vidt omfang, at de af Corsica Ferries rejste vanskeligheder ikke henhørte under dommerens kompetence. I øvrigt afviste dommeren i sager om foreløbige forholdsregler ved forvaltningsdomstolen i Bastia de af Corsica Ferries anførte mangler med den begrundelse, at de pågældende ansøgere efter dommerens opfattelse havde mulighed for at afgive bud i overensstemmelse med alle de tekniske krav, der var fastsat i udbudsdokumentationen. Corsica Ferries indgav efterfølgende appel til prøvelse af den pågældende dom ved den øverste domstol i forvaltningsretlige sager. Ved dom af 25. november 2022 afviste denne ret appellen (*Société Corsica Ferries*, nr. 466415).
- (275) Corsica Ferries besluttede endelig ikke at deltage i udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening, idet selskabet bl.a. var af den opfattelse, at det ikke rådede over de fartøjsmæssige ressourcer til opfyldelse af alle de tekniske krav, som Korsikas regionalråd stillede i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (276) Korsikas regionalråd modtog tre ansøgninger:
- konsortiet Corsica Linea – La Méridionale: delkontrakt 1
 - Corsica Linea: delkontrakt 2, 3, 4 og 5
 - La Méridionale: delkontrakt 3 og 4.
- (277) Udvalget med ansvar for analysen af buddene åbnede kuverterne med buddene den 26. juli 2022. Efter udvalgets udtalelse af 2. august 2022 blev de tre ansøgere godkendt til afgivelse af bud. Efter at have analyseret deres bud afgav udvalget den 31. august 2022 en udtalelse om at fortsætte proceduren i forhandlingsfasen med disse ansøgere.
- (278) Ifølge Frankrig fandt de forhandlinger, som Korsikas regionalråd førte med ansøgerne, sted som følger:
- Den første forhandlingsrunde fandt sted den 6.-7. september 2022: Herefter blev ansøgerne bedt om en generel forbedring af de økonomiske aspekter af deres bud.
 - Andenrunde fandt sted den 4., 5. og 6. oktober 2022: Herefter blev ansøgerne bedt om at identificere yderligere økonomiske optimeringer.
 - Den tredje runde fandt sted den 18. og 19. oktober 2022 og havde til formål at konsolidere ansøgernes finansielle tilbud og gennemgå deres forslag til ændringer af kontrakten.
 - Den fjerde runde fandt sted den 7. november 2022 med det formål at færdiggøre kontraktudkastet og konsolidere de økonomiske fremskridt hen imod ansøgernes indgivelse af deres endelige bud.
 - Den 10. november 2022 afgav ansøgerne deres endelige bud.

⁽¹²⁹⁾ Bekendtgørelse nr. 22-63447 i den officielle tidende for offentlige udbud (BOAMP), offentliggjort den 6. maj 2022 på <https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22> og på TED under referencenr. 2022/S 089-246001 samme dag, <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML>.

⁽¹³⁰⁾ Corsica Ferries gjorde navnlig gældende, at udbudsdokumentationen indeholdt talrige unøjagtigheder og modsigelser vedrørende varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, karakteren af de investeringer, der skulle afholdes af den fremtidige koncessionshaver, og den nøjagtige karakter af de fartøjer, ansøgerne skulle råde over. Corsica Ferries klagede også over uforudsigeligheden og den manglende økonomiske balance forbundet med omlægningen af sejlads og de ekstra sejlads, som krævede mobilisering af to til tre fartøjer pr. rute uden begrundelse. Endelig gjorde Corsica Ferries gældende, at de anvendte kriterier for udvælgelse af buddene var upræcise og irrelevante.

- (279) Udvalget med ansvar for analysen af de endelige bud holdt møde den 23. november 2022.

3.6.3. *Beslutning nr. 22/188 af 20. december 2022*

- (280) Ved beslutning nr. 22/188 af 20. december 2022 godkendte Korsikas forsamling valget af konsortiet Corsica Linea – La Mériidionale til at udføre delkontrakt 1, selskabet Corsica Linea til at udføre delkontrakt 2, 4 og 5 og selskabet La Mériidionale til at udføre delkontrakt 3. Tableau 27 viser den finansielle kompensation efter delkontrakt.

Tabel 27

Samlet økonomisk kompensation efter delkontrakt i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (mio. EUR)

Havne på Korsika	Økonomisk kompensation for 2023-2030	Årlig økonomisk kompensation (gennemsnit)
Delkontrakt 1: Ajaccio	245,9	30,7
Delkontrakt 2: Bastia	251,1	31,4
Delkontrakt 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Delkontrakt 4: Propriano	122,6	15,3
Delkontrakt 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
I alt	853,6	106,6

Kilde: Anmeldelse fra de franske myndigheder af 27. december 2022.

3.7. **Relevante bestemmelser i kontrakterne om offentlig trafikbetjening**

- (281) Formålet med dette afsnit er at beskrive kontraktvilkårene i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Disse vilkår er stort set fælles for de fem kontrakter om offentlig trafikbetjening.

3.7.1. *Bestemmelser om forpligtelserne til offentlig tjeneste og deres varighed*

3.7.1.1. *Forpligtelserne til offentlig tjenestes indhold*

- (282) I artikel 1 og 2 i de fem kontrakter om offentlig trafikbetjening præciseres det, at koncessionshaveren som led i den territoriale sammenhæng mellem havnene på Korsika og Marseille har fået overdraget opfyldelsen af forpligtelserne til tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse vedrørende:
- transport af gods (herunder farligt gods med hensyn til ruten til/fra L'Île-Rousse) i form af ikketransporteret og transporteret gods og
 - transport af i) passagerer, der rejser af helbredsmæssige årsager⁽¹³¹⁾, ii) passagerer, der rejser som transportansvarlige for transporteret gods, og iii) – udelukkende for ruten mellem Marseille og Propriano – passagerer med og uden bopæl på Korsika.
- (283) I henhold til artikel 1 er enhver gods- eller passagertransport, der udføres af koncessionshaveren, og som ikke er omfattet af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, omfattet af anvendelsesområdet for den kommercielle tjeneste eller andre aktiviteter.
- (284) I artikel 4 præciseres det, at de kontraktlige dokumenter, der er bindende for parterne, er kontrakten og dens bilag (og på grundlag af artikel 1 eventuelle ændringer heraf). I tilfælde af uoverensstemmelser har kontrakten forrang for bilagene.

⁽¹³¹⁾ I artikel 26, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening præciseres det, at disse passagerer er passagerer med bopæl på Korsika, der foretager rejser af helbredsmæssige årsager.

3.7.1.2. Regler for fuldbyrdelse af forpligtelser til offentlig tjeneste

- (285) Bilag 1 til de fem kontrakter om offentlig trafikbetjening indeholder nærmere oplysninger om kendetegnene ved søtransporttjenesterne underlagt kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Disse beskrives i afsnit 3.5.2 i denne afgørelse.
- (286) I henhold til artikel 17 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening må koncessionshaveren, for så vidt angår godstransport, og for hver overfart ikke efterlade påhængsvogne ved kaj, medmindre transportøren anmoder herom, eller fartøjets kapacitet undtagelsesvis er fuldt udnyttet, for at sikre, at de erhvervsdrivendes efterspørgsel imødekommes, og for at sikre den territoriale sammenhæng. Det er endvidere fastsat i denne bestemmelse, at koncessionsgiveren – *for at optimere den trafikale tilrettelæggelse – kan omlægge sejlads, forudsat at det samlede antal sejlads årligt, der er fastsat i bilag 1 til kontrakten, overholdes. Sådanne omlægninger sker inden for rammerne af det tekniske udvalg, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2 (jf. også betragtning 290).*
- (287) Artikel 18 i kontrakterne vedrørende ruterne til/fra Ajaccio, Bastia og L'Île-Rousse bestemmer, at det med hensyn til behovet for offentlig tjeneste kan pålægges koncessionsgiveren at anmode koncessionshaveren om at gennemføre ekstra sejlads på ad hoc-basis, idet det maksimale antal og betingelserne er fastsat i bilag 1. Varetagelsen af disse ekstra sejlads undersøges inden for rammerne af det tekniske udvalg, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2. I praksis vil disse sejlads ifølge de franske myndigheder kun blive mobiliseret, hvis myndighederne på det ugentlige møde i det tekniske udvalg konstaterer, at fartøjernes kapacitet er opbrugt, og at der foreligger en yderligere efterspørgsel svarende til mindst 40 påhængsvogne. Efter mødet i det tekniske udvalg formaliserer koncessionshaveren pr. brev sine forslag til de ekstra sejlads i overensstemmelse med det behov, som koncessionsgiveren har givet udtryk for, og modtager pr. post en bekræftelse af eventuelle ekstra sejlads, der måtte blive truffet afgørelse om. Koncessionsgiverens forhåndsvarsel over for koncessionshaveren anslås til at være en uge for at følge behovsudsvingene så tæt som muligt. I praksis har de franske myndigheder anført, at efterspørgslen efter godstransport typisk kendes mindst 15 dage i forvejen.
- (288) I henhold til artikel 20 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening kan koncessionshaveren, med forbehold af koncessionsgiverens accept, udskifte et fartøj med et andet fartøj, som koncessionshaveren har stillet til rådighed til gennemførelse af kontrakten, navnlig på betingelse af, at erstatningsfartøjet er i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1.
- (289) I henhold til artikel 22 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal de fartøjer, der anvendes til at gennemføre kontrakten, samt de tjenester, der leveres af koncessionshaveren, overholde standarderne for tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer. Adgangsforholdene for disse personer er fastsat i bilag 5 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

3.7.1.3. Overvågning af opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste

- (290) I henhold til artikel 10, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal et teknisk overvågningsudvalg, der primært består af repræsentanter for Korsikas kontor for transport, koncessionshaveren, havneinfrastrukturadministratoren og fragtransportørerne, mødes hver uge for at overvåge udførelsen af tjenesten og eventuelle nødvendige tilpasninger.
- (291) I artikel 11, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening hedder det, at parterne i tilfælde af force majeure eller uforudsete begivenheder rådfører sig med hinanden for at identificere foranstaltninger til genoprettelse af den økonomiske balance med hensyn til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

3.7.1.4. Kontrakterne om offentlig trafikbetjenings varighed

- (292) I henhold til artikel 3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening træder kontrakten i kraft den 1. januar 2023 og udløber den 31. december 2029. Det tilføjes, at parterne er enige om en eventuel forlængelse med højst 12 måneder, navnlig hvis der ikke er blevet tildelt en ny koncessionskontrakt ved kontraktens udløb. Kontraktens maksimale varighed er derfor otte år.

3.7.2. Bestemmelser om kompensation til modtagere af kontrakterne om offentlig trafikbetjening

3.7.2.1. Generelle parametre

(293) Artikel 30 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening indeholder de generelle principper for kompensation for forpligtelser til tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Følgende gælder navnlig:

- Koncessionshaveren aflønnes ved hjælp af indtægterne fra udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og afholder omkostningerne hertil. Koncessionshaveren har tilladelse til at tilbyde søtransport af gods og passagerer på et kommercielt grundlag, i det omfang betingelserne for udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse er opfyldt. Indtægterne fra udførelsen af den kommercielle tjeneste tilbageholdes af koncessionshaveren.
- Den maksimale finansielle kompensation, som Korsikas kontor for transport betaler til koncessionshaveren for forpligtelserne til tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at dække nettoomkostningerne ved udførelse af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse under hensyntagen til en rimelig fortjeneste (i overensstemmelse med reglerne i Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ⁽¹³²⁾ (**»rammebestemmelserne«**).
- Den finansielle kompensation beregnes på grundlag af omkostningsfordelingsmetoden og udgør forskellen mellem koncessionshaverens forventede omkostninger og indtægter i forbindelse med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse (jf. bilag 9 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening vedrørende koncessionshaverens forventede driftsregnskab), jf. dog bestemmelserne i artikel 35, stk. 1, artikel 37, stk. 1, og artikel 40 om kontrol med eventuel overkompensation.
- Omkostningerne ved den tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der skal tages i betragtning ved beregningen af kompensationen, omfatter alle de direkte omkostninger, der er nødvendige for at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og et passende bidrag til de indirekte omkostninger, der er fælles for både tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og de kommercielle aktiviteter.
- De anslåede omkostninger og indtægter baseres på plausible og observerbare parametre.
- Koncessionshaverens interne regnskaber skal særskilt vise omkostninger og indtægter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og de omkostninger og indtægter, der er forbundet med de øvrige tjenester. Der anvendes omkostningsregnskabsprincipper og fordelingsnøgler til fastlæggelse af:
 - omkostningerne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og omkostningerne i forbindelse med den kommercielle aktivitet
 - i lyset af trafikens karakter, som ikke udelukker brugen af ro-pax-fartøjer, opdelingen inden for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse mellem gods- og passagertransportaktiviteter på de pågældende ruter.

(294) I henhold til artikel 31 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal den økonomiske balance for hver rute anføres i bilag 9, som forelægges af koncessionshaveren, og som fastlægger prognoserne for gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening på koncessionshaverens egen risiko.

3.7.2.2. Parametre vedrørende indtægter og afgifter i forbindelse med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse

3.7.2.2.1. Indtægterne

(295) I artikel 32 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening hedder det, at koncessionshaveren direkte modtager alle indtægter fra udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, navnlig:

- indtægter fra godstransport i overensstemmelse med taksterne i artikel 33, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening

⁽¹³²⁾ Meddelelse fra Kommissionen – Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (2011), EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15.

- indtægter fra transport af passagerer med bopæl på Korsika, der foretager rejser af helbredsmæssige årsager, i overensstemmelse med taksterne i artikel 33, stk. 3, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening ⁽¹³³⁾
- supplerende indtægter fra bl.a. de særlige tjenester, som koncessionshaveren på eget initiativ leverer til transportansvarlige for gods eller passagerer med bopæl på Korsika, der foretager rejser af helbredsmæssige årsager (forplejning, bagage, spil osv.).

- (296) Desuden hedder det i artikel 32 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at koncessionshaveren for årene 2023-2028 først og fremmest skal anvende overskuddet af det kommercielle resultat, der ikke er omfattet af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, jf. bilag 9, til at finansiere investeringer, der fremmer tekniske løsninger til reduktion af drivhusgasemissionsniveauerne, og mere generelt forfølge målene om at forbedre miljøkvaliteten af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse som fastsat i artikel 11, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Uudnyttede overskud i et bestemt regnskabsår vil blive kapitaliseret, indtil investeringerne er foretaget, eller indtil kontrakten udløber. Uudnyttede overskud tilbagebetales fuldt ud til koncessionsgiveren ved kontraktens normale eller førtidige udløb. Behandlingen af disse overskud tages op til revision inden for rammerne af det miljømæssige, økonomiske og juridiske udvalg, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (297) I artikel 33, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening præciseres det, at taksterne for godstransport i henhold til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse er anført i bilag 8, som fastsætter følgende takster og bestemmer, at den første transportansvarliges passage for transporteret gods er omfattet af taksterne:

Tabel 28

Maksimalle takster for godstransport i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening

For én overfart	Takster for gods (i euro, ekskl. skatter og afgifter)
Løbende meter roll-on/roll-off-gods eller konventionelt gods	40
Løbende meter »Eksport« eller »Råvare«	20
Løbende meter »Export +«	15
Anden godstype	Taksten fastsættes frit af koncessionshaveren i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019.

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni 2023.

- (298) I henhold til artikel 33, stk. 3, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening er taksterne for transport af personer med bopæl på Korsika inden for rammerne af tjenesten af almindelig økonomisk interesse dem, der følger af anvendelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019. Desuden fastsættes de takster, der gælder for passagerer uden bopæl på Korsika, inden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse frit af koncessionshaveren, men må ikke overstige de maksimale takster, der er fastsat i denne forpligtelse.

⁽¹³³⁾ I deres bemærkninger af 28. juli 2023 anførte de franske myndigheder imidlertid som nævnt, at passagerer med og uden bopæl på Korsika også er omfattet af den offentlige tjeneste for ruten til/fra Propriano. Kontrahenten modtager således også indtægter fra tjenester, der er forbundet med transporten af disse passagerer. Desuden modtager kontrahenten også indtægter fra tjenester, der er forbundet med transporten af transportansvarlige for transporteret gods.

Tabel 29

Gældende takster for passagertransport i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening

Envejstransport pr. person (eller enhed)	Maksimale takster for passagerer med bopæl på Korsika (i euro, ekskl. skatter og afgifter)		Takster for passagerer uden bopæl på Korsika
Passager	Voksen	35	Taksterne fastsættes frit af koncessionshaveren (de må ikke overstige de maksimale takster, der er fastsat i beslutning nr. 19/128). ⁽¹⁾
	Barn	20	
Opholds-/hvilested	Kahyt med havudsigt	51	
	Indvendig kahyt	46	
	Liggestol	7	
Køretøj	4,5 m eller derunder	46	
	Mellem 4,5 m og 5 m	51	
	Over 5 m	56	

⁽¹⁾ Jf. fodnote 138.

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni 2023.

3.7.2.2.2. Omkostninger og finansiel kompensation

- (299) I henhold til artikel 34, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening afholder koncessionshaveren alle andre driftsomkostninger end brændstof (herunder til personale, havneafgifter og fødevarer til salg om bord på færgen). Der anvendes en avance på disse driftsomkostninger som anført i bilag 9.
- (300) I henhold til artikel 34, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening fastsættes investeringsomkostningerne i forbindelse med fartøjerne på grundlag af den flåde, som koncessionshaveren har valgt at indsætte til betjening af de ruter, der er omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (301) I henhold til artikel 35, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening består den finansielle kompensation for drift og investering, som Korsikas kontor for transport årligt betaler til koncessionshaveren, af to elementer:
- et driftsomkostningselement, der svarer til de driftsomkostninger, der følger af udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse (eksklusive brændstofomkostninger og investeringsomkostninger), fratrullet indtægterne fra udførelsen af den tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der er defineret i artikel 31 og bilag 9. Driftsomkostningselementet tager hensyn til de effektivitetsgevinster, som koncessionshaveren forventer i kontraktens løbetid. I praksis sikrer effektivitetsmekanismen, at driftsomkostningselementet beregnes på en sådan måde, at afgiftsstigninger som følge af den faktiske inflation ikke udlignes fuldt ud
 - et investeringsomkostningselement, der svarer til afskrivninger og/eller leasinggebyrer og/eller omkostninger ved chartring af det fartøj, der indsættes til udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, som beregnet i bilag 9.
- (302) I henhold til artikel 35, stk. 3, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal bilag 9 ajourføres årligt for at tage hensyn til ændringer i den faktiske inflation. Artiklen beskriver metoden til beregning af denne ajourføring, navnlig under hensyntagen til effektivitetsgevinster.
- (303) I henhold til artikel 36, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal de nødvendige brændstofomkostninger til udførelse af søtransporttjenester (ekstra sejladser ikke medtaget) være omfattet af en brændstofdækningsmekanisme i en periode på op til 24 måneder. Efter denne periode vil koncessionshaveren være ansvarlig for at forhandle sig frem til en ny dækningskontrakt ved at indhente mindst tre tilbud. Koncessionshaveren skal sende tilbuddene til koncessionsgiveren og underrette om, hvilken udbyder koncessionshaveren ønsker at vælge. Som en undtagelse kan Korsikas kontor for transport ved udløbet af den oprindelige brændstofdækningskontrakt beslutte at oprette en mekanisme, der gør det muligt at gøre brændstofomkostningerne til genstand for en gensidiggørelse (på de betingelser, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening). Denne mekanisme indføres i stedet for den nye dækningskontrakt, som koncessionshaveren skal indgå. Desuden afspejles variationer i brændstofomkostningerne ikke i taksterne, og de enhedsomkostninger for brændstof, der er medtaget i det foreløbige driftsregnskab (bilag 9) for den tilsvarende periode, og den tilhørende mekanisme er anført i bilag 10.

- (304) I henhold til artikel 37, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal Korsikas kontor for transport betale koncessionshaveren en årlig finansiell kompensation for de brændstofomkostninger, der er forbundet med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Den maksimale finansielle kompensation for brændstofomkostninger er fastsat i bilag 9.
- (305) Artikel 38, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening fastsætter den maksimale faste kompensation for ekstra sejlads. Denne kompensation består af tre elementer:
- et driftsomkostningsselement, der svarer til driftsomkostningerne som følge af realiseringen af en ekstra sejlads (brændstofomkostninger ikke medtaget), fratrukket indtægterne fra en ekstra sejlads. Elementet skal tage hensyn til driftsomkostninger og indtægter inden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse under hensyntagen til en rimelig fortjeneste som forventet i bilag 9
 - et investeringsomkostningsselement, der svarer til afskrivninger og/eller leasinggebyrer og/eller omkostninger ved chartring af det fartøj, der indsættes til udførelsen af de ekstra sejlads (som beregnet i bilag 9)
 - et brændstofomkostningsselement svarende til koncessionshaverens brændstofomkostninger ved udførelse af en ekstra sejlads (brændstofomkostningerne ved udførelse af en ekstra sejlads er fastsat i bilag 9 for 2023 og vil blive justeret for de efterfølgende år i henhold til brændstofprisen).
- (306) Desuden præciseres det i artikel 38, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at kompensationen for en eventuel ekstra sejlads er den laveste af i) det forventede kompensationsbeløb pr. sejlads som angivet i bilag 9 (forventet driftsregnskab) og ii) det beløb, der følger af det ajourførte driftsregnskab, som omfatter de faktiske nettoomkostninger ved udførelse af en ekstra sejlads og indgår i den årlige rapport, som kontrahenterne forelægger Korsikas kontor for transport (jf. artikel 46 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening).

3.7.2.3. Parametre for fordelingen af omkostninger i forbindelse med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse

- (307) I henhold til artikel 35, stk. 1, og artikel 37, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening gør den fordelingsnøgle, der er omhandlet i bilag 9 – for så vidt som koncessionshaveren anvender fartøjerne til at tilbyde kommercielle aktiviteter uden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse – det muligt at fastlægge omkostningsregnskabsprincipperne og fastsætte den faste finansielle kompensation. Denne fordelingsnøgle fastsættes for kontraktens løbetid og er bindende for parterne.
- (308) Ifølge oplysningerne fra de franske myndigheder⁽¹³⁴⁾ blev fordelingen af omkostningerne til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og den kommercielle tjeneste gennemført (og forelagt tilbudsgiverne i forbindelse med udbudsproceduren for kontrakter om offentlig trafikbetjening) på grundlag af følgende principper, som ifølge Frankrig allerede er blevet anerkendt af Kommissionen i tidligere sager:⁽¹³⁵⁾
- Omkostninger, der er direkte forbundet med passager- eller godstransport, henføres til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på grundlag af antallet af passagerer eller mængden af gods (i løbende meter), som koncessionshaverne skal garantere i henhold til de kapacitetsforpligtelser, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
 - De fælles omkostninger (f.eks. omkostninger til personale, vedligeholdelse, brændstof, omkostninger ved chartring af fartøjer, afskrivninger osv.), som tegner sig for størstedelen af koncessionshaverens driftsomkostninger, henføres til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i den andel af kapaciteten (udtrykt i m³ vol.), der for fartøjet er reserveret til aktiviteter af almindelig økonomisk interesse.⁽¹³⁶⁾

⁽¹³⁴⁾ Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023.

⁽¹³⁵⁾ Kommissionens beslutning 2011/98/EF af 28. oktober 2009 om statsstøtte C 16/08 (ex NN 105/05 og NN 35/07) ydet af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland — Støtte til CalMac og NorthLink til søtransporttydelser i Skotland (EUT L45 af 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) og EFTA-Tilsynsmyndighedens beslutning nr. 70/17/KOL af 29. marts 2017 om kysttaftalen vedrørende Hurtigruten søtransporttjenester 2012-2019 (Norge) [2018/887] (EUT L 158 af 21.6.2018, s. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj>).

⁽¹³⁶⁾ For at anslå størrelsen af kompensationen på forhånd vil fordelingen af omkostningerne ske på grundlag af den reserverede kapacitet. Den efterfølgende kontrol vil blive foretaget på grundlag af den faktisk anvendte kapacitet. Det betyder, at hvis den reserverede kapacitet inden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse anvendes til en transport, der ikke er knyttet til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, vil kompensationen blive reduceret tilsvarende. Hvis kapaciteten inden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse forbliver uudnyttet, vil operatøren dog stadig modtage kompensation for at stille kapaciteten til rådighed.

- (309) Som anført i Tableau 30 henførte koncessionshaverne i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening i gennemsnit [60-75] % af driftsomkostningerne til aktiviteter af almindelig økonomisk interesse, med undtagelse af kontrakten om offentlig trafikbetjening for ruten Marseille-Propriano, hvor 100 % af omkostningerne blev henført til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

Tabel 30

Andel af omkostninger, der henføres til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i kontrakter om offentlig trafikbetjening

Omkostninger	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Sejlende personel ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Havnepersonel (på land) ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommercielle passagergebyrer ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommercielle bilgebyrer ⁽⁴⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommercielle godsgebyrer ⁽²⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Håndteringsarbejde ⁽²⁾ ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Havnegebyrer ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Passagerpleje ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Fødevarer (til salg om bord) ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Fødevarer til besætningen ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Catering ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommunikation ⁽⁴⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Forsikring ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
IT ³	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Skatter og afgifter ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Gebyrer forbundet med koncessionshaverens selskabsstruktur ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Vedligeholdelse og service ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Omkostninger ved tilrådighedsstillelse af fartøjerne ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Omkostninger ved chartring af fartøjer ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Brændstofomkostninger ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Vægtet gennemsnit	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %

⁽¹⁾ Omkostninger, der er direkte forbundet med passagertransport.

⁽²⁾ Omkostninger, der er direkte forbundet med godstransport.

⁽³⁾ Fælles omkostninger.

⁽⁴⁾ Omkostninger, der er direkte forbundet med den kommercielle tjeneste (undtagen ruten Marseille-Propriano).

⁽⁵⁾ Håndteringsudgifterne svarer til omkostningerne til havnearbejdere med ansvar for håndtering af påhængsvogne ved afgang og ankomst i forbindelse med havneanløb. Omkostningerne hertil er i sagens natur fuldt ud henført til godsaktiviteten.

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 28. juni 2023.

3.7.2.4. Parametre for beregningen af en rimelig fortjeneste

- (310) I henhold til artikel 39 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal en rimelig fortjeneste fastsættes i overensstemmelse med rammebestemmelserne og svare til følgende forhold (beregnet i bilag 9 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening): løbende indtægter før skat og renter fra tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse/omsætningen for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse (herunder finansiel kompensation modtaget af kontrahenten). For hver rute må den rimelige fortjeneste ikke overstige 2,13 % i hele kontraktens løbetid, medmindre en yderligere uafhængig undersøgelse, der foretages i tilfælde af en afbrydelse af kontrakten, berettiger en ændring af denne sats.
- (311) Satsen på 2,13 % stammer fra de økonomiske bud indgivet af Corsica Linea og La Mériidionale, som på grundlag af de forventede resultatopgørelser for alle ruter anslø en driftsmargen for aktiviteterne af almen økonomisk interesse på mellem 0,69 % (delkontrakt 4: Propriano) og 2,13 % (delkontrakt 3: Porto-Vecchio). Desuden forelagde de franske myndigheder Kommissionen resultaterne af en ekstern undersøgelse bestilt af Frankrig⁽¹³⁷⁾, som på grundlag af en stikprøve foretaget blandt rederier, der kunne sammenlignes med Corsica Linea og La Mériidionale⁽¹³⁸⁾, anslø en referencedriftsmargen på 7,8 %.

3.7.2.5. Parametre for kontrol med, at der ikke sker overkompensation

- (312) I henhold til artikel 7 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal koncessionsgiveren (dvs. Korsikas kontor for transport og Korsikas regionalråd) overvåge, at den kompensation, der udbetales til koncessionshaveren i henhold til kontrakten, ikke fører til overkompensation, og pålægge koncessionshaveren at tilbagebetale en eventuel overkompensation med tillæg af morarenter i overensstemmelse med artikel 35, stk. 1, artikel 37, stk. 1, og artikel 40.
- (313) I overensstemmelse med artikel 46 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal koncessionshaveren i sin årsrapport forelægge Korsikas kontor for transport et driftsregnskab i samme format som det forventede driftsregnskab. Sammenligningen af det forventede regnskab og det reelle regnskab ledsages af en forklarende bemærkning til de konstaterede uoverensstemmelser. Den kompensation, der faktisk er udbetalt, tilbagebetales af koncessionshaveren, hvis analysen foretaget af Korsikas regionalråd viser, at dette niveau er højere end det, der er nødvendigt for at dække nettoomkostningerne ved forpligtelserne til offentlig tjeneste under hensyntagen til en rimelig fortjeneste, jf. artikel 35, stk. 1, artikel 37, stk. 1, artikel 39 og artikel 40 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (314) I henhold til artikel 35, stk. 1, artikel 37, stk. 1, og artikel 40 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal Korsikas kontor for transport for at undgå risikoen for overkompensation hvert år på grundlag af en årsrapport for tjenesterne foretage en kontrol af beregningen af kompensationen med henblik på at vurdere eventuelle afvigelser mellem beregningen på grundlag af den fordelingsnøgle, der er omhandlet i bilag 9, og beregningen baseret på en fordelingsnøgle, der ville følge af den faktiske drift (faktiske omkostninger og indtægter, den faktiske drift af fartøjerne osv.). I tilfælde af uoverensstemmelse mellem den beregning, der følger af den faktiske drift, og den beregning, der er omhandlet i det forventede driftsregnskab (bilag 9), kan koncessionshaveren tilbageholde halvdelen af den overskydende kompensation, der måtte være udbetalt, op til højst 5 % af kompensationen, og det overskydende beløb tilbageføres til Korsikas kontor for transport i overensstemmelse med de af kontoret fastsatte bestemmelser med tillæg af morarenter. Under alle omstændigheder må kompensationen ikke overstige det beløb, der følger af bilag 9.
- (315) I henhold til artikel 35, stk. 2, og artikel 37, stk. 2, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening medfører den manglende varetagelse af en overfart – uanset årsagen – en nedsættelse af kompensationen svarende til de besparelser, som koncessionshaveren har opnået med hensyn til kompensationen for drift og investering samt kompensationen for brændstofomkostninger som følge af den manglende levering af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Nedsættelsesbeløbet må ikke være negativt.
- (316) Hvis udskiftningen af et fartøj i henhold til artikel 20 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 288) fører til en forhøjelse af de omkostninger, der oprindeligt blev fastsat i det forventede driftsregnskab i bilag 9, vil denne stigning blive betalt af koncessionshaveren. Hvis udskiftningen fører til en reduktion af disse omkostninger, foretager koncessionsgiveren og koncessionshaveren de nødvendige finansielle justeringer efter forelæggelse af den årsrapport, der er omhandlet i artikel 46 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

⁽¹³⁷⁾ Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 5. april 2023 (»Benchmark de rentabilité du transport maritime réalisé dans le cadre de la procédure d'attribution de la DSP maritime entre la Corse et le continent français«, Korsikas kontor for transport, den 20. november 2022).

⁽¹³⁸⁾ Stikprøven omfatter følgende virksomheder: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink og Viking Line. Den sammenlignende undersøgelse dækker om muligt data for årene 2017-2019.

- (317) Det tilføjes endvidere i artikel 38 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at koncessionshaveren i sin årsrapport skal angive de faktiske omkostninger ved hver ekstra sejlads svarende til forskellen mellem de faktiske omkostninger og indtægter forbundet med denne sejlads. Koncessionsgiveren udbetaler en kompensation kaldet den faktiske kompensation for overfarten svarende til minimumsforskellen mellem de faktiske omkostninger forbundet med denne ekstra sejlads og den maksimale kompensation pr. ekstra sejlads for overfartsperioden.

3.8. Corsica Ferries' klage

- (318) Corsica Ferries indgav den 23. marts 2023 en klage til Kommissionen over foranstaltningerne truffet til fordel for Mériionale og Corsica Linea.
- (319) Corsica Ferries klagede over, at de omhandlede foranstaltninger udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. I klagen lægges der særlig vægt på den omstændighed, at de omhandlede foranstaltninger giver disse virksomheder en fordel, idet de ikke opfylder nogen af de fire kriterier, der er fastsat i Altmark-dommen ⁽¹³⁹⁾. Corsica Ferries fandt også, at foranstaltningerne var uforenelige med det indre marked, idet de var i strid med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU om tildeling af koncessionskontrakter (**»koncessionsdirektivet«**) ⁽¹⁴⁰⁾ sammenholdt med artikel 49 og 56 i TEUF.
- (320) Ved skrivelser af 13. oktober og 20. december 2023 fremsendte Corsica Ferries yderligere oplysninger til klagen, der efter selskabets opfattelse godtgjorde, at der ikke forelå et behov for offentlig tjeneste, og at de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var pålagt i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, var uforholdsmæssige. Disse yderligere oplysninger vil sammen med klagen af 23. marts 2023 blive benævnt **»klagen«** i denne afgørelse.
- (321) I skrivelsen af 13. oktober 2023 henvises der til oplysninger om, at Corsica Linea i sommeren 2023 varetog overfarter uden for og inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (322) I sin skrivelse af 20. december 2023 fremlagde Corsica Ferries resultaterne af en undersøgelse foretaget den 14. december 2023, som selskabet havde bestilt hos Berkeley Research Group (**»BRG 1-undersøgelsen«**).
- (323) Det fremgår af BRG 1-undersøgelsen, at dens formål er at vurdere relevansen af at medtage et behov for offentlig tjeneste for passagertransport af mere end 12 passagerer pr. overfart i anvendelsesområdet for kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruterne til/fra Ajaccio og Bastia. BRG 1-undersøgelsen omhandler kun transport-behovene hos de transportansvarlige, som har været genstand for Frankrigs vurdering, og omhandler ikke andre behov for offentlig tjeneste, som Frankrig har identificeret.
- (324) Det fremgår endvidere af BRG 1-undersøgelsen, at undersøgelsen i betragtning af de franske myndigheders manglende oplysninger om vurderingen af behovet for offentlig tjeneste i forbindelse med kontrakter om offentlig trafikbetjening var baseret på rapporter og undersøgelser vedrørende tidligere kontrakter om offentlig trafikbetjening med henblik på at rekonstruere den metode, som tilsyneladende var blevet anvendt af Frankrig.
- (325) I sine bemærkninger til Kommissionen i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure gentog Corsica Ferries i vid udstrækning klagens indhold. Indholdet af sidstnævnte præsenteres derfor i det afsnit, der indeholder disse bemærkninger (afsnit 5.1).

3.9. Begrundelse for indledning af den formelle undersøgelsesprocedure

- (326) *For det første* fandt Kommissionen foreløbigt, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening udgjorde statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (327) Kommissionen fandt, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening navnlig gav koncessionshaverne en fordel, som de ikke ville have opnået under normale markedsvilkår. Nærmere bestemt opfyldte de omhandlede kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke alle de kriterier, der er fastsat i Altmark-dommen, for at udelukke en sådan fordel.

⁽¹³⁹⁾ Dom af 24.7.2003 i sag C-280/00, *Altmark Trans GmbH*, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽¹⁴⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter, EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj>.

- (328) Indledningsvis udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder et reelt behov for offentlig tjeneste i forbindelse med søtransport af transporteret gods (første Altmark-kriterium).
- (329) Kommissionen fandt, at de franske myndigheder ikke på forhånd i tilstrækkelig grad havde godtgjort, at havnene i Marseille og Toulon kun delvist udgør alternativer, for så vidt angår søtransport af transporteret gods (betragtning 310 til 312 i åbningsafgørelsen).
- (330) Kommissionen bemærkede, at de franske myndigheder udelukkende baserede sig på generelle udtalelser fra markedsdeltagerne for at kvantificere denne delvise valgfrihed mellem havnene (betragtning 227). I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om dette skøn, eftersom de franske myndigheder ikke havde kontrolleret de underliggende data til støtte for dette skøn. Kommissionen anmodede de franske myndigheder om at fremlægge mere dokumentation for skønnet med hensyn til denne specifikke efterspørgsel gældende for havnen i Marseille som udtryk af en del af brugerne af søtransport af transporteret gods.
- (331) Desuden udtrykte Kommissionen tvivl om proportionaliteten og nødvendigheden af visse forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt ved kontrakterne om offentlig trafikbetjening for at opfylde de identificerede behov for offentlig tjeneste (betragtning 337 til 340 i åbningsafgørelsen). Kommissionen var af den opfattelse, at den minimumskapacitet, som de franske speditiønsmyndigheder krævede (transporteret og ikke-transporteret gods), og forpligtelsen for modtagerne til at gennemføre et minimumsantal årlige sejladser ikke syntes at være tilstrækkeligt begrundet i lyset af de behov for offentlig tjeneste, der blev identificeret i Gecodia-rapporten. Kommissionen var bekymret for, at disse forpligtelser kunne føre til, at koncessionshavernes godskapacitet langt oversteg det kvantitative behov for en offentlig tjeneste.
- (332) Kommissionen fandt også foreløbigt, at foranstaltningerne ikke opfyldte det fjerde Altmark-kriterium. Kommissionen fandt, at de franske myndigheders udbudsprocedure vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke var tilstrækkelig konkurrencepræget til at sikre, at den kompensation, der blev ydet modtagerne af kontrakterne, medførte den laveste omkostning for samfundet. Kommissionen fandt ligeledes, at størrelsen af denne kompensation ikke var blevet fastsat på baggrund af de omkostninger, der ville blive afholdt af en gennemsnitsvirksomhed, der var veldrevet og rådede over tilstrækkelige midler til at opfylde de pålagte forpligtelser til offentlig tjeneste.
- (333) Kommissionen fandt også foreløbigt, at foranstaltningerne kunne henføres til staten og var finansieret ved hjælp af statsmidler. Der var endvidere tale om selektive foranstaltninger til fordel for modtagerne, og de udgjorde en hindring for samhandelen inden for Unionen og en fordrejning af konkurrencen på et liberaliseret marked.
- (334) *For det andet* bemærkede Kommissionen, at de franske myndigheder ikke havde fremlagt tilstrækkelige beviser for, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening var forenelige med rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Ud over den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for med hensyn til anvendelsesområdet for kontrakterne om offentlig trafikbetjening, satte Kommissionen også spørgsmålstegn ved, om proceduren for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening var i overensstemmelse med EU-retten om koncessioner.

4. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

- (335) De franske myndigheder fremsendte deres bemærkninger ved skrivelse af 27. marts 2024. Disse bemærkninger vedrører i) vurderingen af, om der foreligger et behov for offentlig tjeneste, og ii) hvorvidt koncessionsdirektivet er overholdt.

4.1. Eksistensen af et behov for offentlig tjeneste

- (336) Som svar på Kommissionens foreløbige undersøgelse af, om der forelå et reelt behov for offentlig tjeneste, fremsatte de franske myndigheder deres bemærkninger til fem punkter.

4.1.1. *Frankrig har foretaget en korrekt vurdering af den specifikke kvantitative efterspørgsel hos brugere af transporteret gods for havnen i Marseille*

- (337) Som anført i betragtning 227 fandt de franske myndigheder, at andelen af transportbrugere af transporteret gods, som ikke anser andre havne for at være alternativer til havnen i Marseille med hensyn til besejlingen til Korsika, udgjorde 80 % af den samlede historiske efterspørgsel efter transporteret gods mellem Marseille og Korsika.

- (338) I betragtning af den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i betragtning 329 i åbningsafgørelsen, bestilte de franske myndigheder mere detaljerede analyser, som blev foretaget af Gecodia, med henblik på at fremlægge kvantitative beviser for graden af valgfrihed mellem havnen i Marseille og Toulon vedrørende efterspørgslen efter søtransport af transporteret gods.
- (339) *For det første* viser en analyse af placeringen af transportørernes hovedsæde, lagre og logistiske baser – idet disse udgør 80,8 % af den mængde transporteret gods, der transporteres på ruterne mellem Marseille og Korsika – ifølge de franske myndigheder, at deres faciliteter ligger i umiddelbar nærhed af havnen i Marseille, hvilket begrundes, at de foretrækker havnen i Marseille.
- (340) *For det andet* foretog Gecodia en analyse af de transporterede godsstrømme blandt 122 af Corsica Lineas kunder (svarende til 85 % af selskabets transporterede godstrafik) og 62 af La Méridionales kunder (svarende til 78 % af selskabets transporterede godstrafik). En analyse af disse strømme viser, at henholdsvis 83 % (Corsica Linea) og 88 % (La Méridionale) af disse strømme kan knyttes til logistiske baser tæt på havnen i Marseille, hvilket indebærer en præference for denne havn.
- (341) For det tredje analyserede Gecodia de strømme, der blev varetaget af 32 transportører af transporteret gods (hvoraf nogle har flere logistiske baser tæt på Marseille eller Toulon) mellem Korsika og det franske fastland, idet disse benytter havnen i Marseille og/eller Toulon, og som udgjorde ca. 65 % af mængden af transporteret gods mellem Korsika og havnene i Marseille og Toulon i 2017-2019 og 2021. ⁽¹⁴¹⁾
- (342) For at indhente disse oplysninger sendte de franske myndigheder rederierne en anmodning om en liste over deres vigtigste kunder og de dermed forbundne mængder transporteret gods (i løbende meter). Disse data er blevet aggregeret for at få et repræsentativt antal hovedtransportører for hele Marseille- og Toulon-området. For at knytte strømmene så nøjagtigt som muligt til en logistisk afgangsbasis anvendte de franske myndigheder de oplysninger, der blev indsamlet under de interviews, der blev gennemført under høringen af brugerne.
- (343) Den således udarbejdede liste viser for hver kunde den logistiske bases beliggenhed, afstanden mellem den logistiske base og havnen i Toulon og Marseille samt den årlige mængde transporteret gods (i løbende meter), der blev transporteret fra hver havn i perioden 2017-2021. For nogle kunder er typen af transporteret gods også specificeret (f.eks. transport af militært udstyr, letfordærlige produkter, byggematerialer eller farligt gods). De franske myndigheder indsamlede endvidere yderligere kvalitative oplysninger, der var specifikke for de enkelte transportører, og som var relevante for vurderingen af, om de to havne udgør brugbare alternativer. Nogle brugere anførte f.eks., at de tidligere anvendte havnen i Toulon på grund af kapacitetsbegrænsninger i havnen i Marseille.
- (344) En analyse af disse oplysninger viser ifølge de franske myndigheder, at størstedelen af transportørerne kun benytter den havn, der er tættest på deres logistiske base (22 ud af 32 transportører). For de ti andre transportører viser analysen, at de på trods af en logistisk base tættere på Marseille udelukkende eller i høj grad benyttede havnen i Toulon. De franske myndigheder forklarede, at nogle transportører rapporterede, at de benyttede havnen i Toulon på grund af deres motorvejsforbindelser til Toulon, som gjorde det muligt for dem at undgå byområdet Marseille (den nordlige omfartsvej), mens andre havde flyttet deres base/lager fra Marseille-regionen til Toulon-regionen, hvilket medførte en flytning af transportstrømmene til havnen i Toulon.
- (345) Ifølge de franske myndigheder viser en analyse af de således indsamlede oplysninger, at brugerens valg af havn i høj grad afhænger af vejstrækningen mellem havnen og transportørens logistiske base. Ifølge disse myndigheder er det hovedsagelig begrænsninger med hensyn til de udbudte tjenester, der får brugere med baser tættere på Marseille til at vælge Toulon til deres trafik.
- (346) Alle disse elementer bekræfter ifølge de franske myndigheder, i) at valget af havn til transport af transporteret gods primært sker på grundlag af placeringen af transportørernes logistiske baser, og ii) at mere end 80 % af den mængde transporteret gods, der transporteres af de koncessionerede selskaber, kan knyttes til en logistisk base i Marseille-området. Brugere har derfor en reel præference for havnen i Marseille. For disse brugere er havnen i Marseille ikke et brugbart alternativ til havnen i Toulon.

⁽¹⁴¹⁾ Ekskl. 2020 på grund af covid-19-pandemiens indvirkning på handelsstrømmene.

4.1.2. *Forpligtelserne til offentlig tjeneste vedrørende den minimumsgodskapacitet, der skal transporteres, stod i et rimeligt forhold til det behov for offentlig tjeneste, som Frankrig havde identificeret*

- (347) De franske myndigheder anfører, at den minimumskapacitet, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening inden for godstransport, ikke står i misforhold til det identificerede behov for offentlig tjeneste. De anfører tre grunde hertil.
- (348) *For det første* er det ifølge Frankrig ikke muligt at anvende en tilgang, der er baseret på trafikgennemsnit, henset til de store udsving i efterspørgslen.
- (349) De franske myndigheder gør opmærksom på, at den minimumslastkapacitet pr. overfart, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, tager hensyn til i) bemærkningerne fra høringen af brugerne (regelmæssig fuldt udnyttet kapacitet på visse ruter), ii) spredningen af behovet for offentlig tjeneste pr. overfart, pr. dag og pr. måned (registreret på grundlag af historiske data for 2019 og prognoserne for 2023-2030) og iii) den foreløbige fordeling af behovet for offentlig tjeneste pr. måned (som den ugentlige minimumskapacitet og derefter minimumskapaciteten pr. overfart er beregnet ud fra for at absorbere trafikken på tilfredsstillende vis). Frankrig har ligeledes anført, at behovet for offentlig tjeneste skal opfyldes på en obligatorisk måde for ikke at efterlade påhængsvogne ved kaj, således at der sikres en gnidningsløs trafikafvikling (ingen fuldt udnyttet kapacitet), en høj kvalitet (ingen forsinkelsesbod for transportørerne eller forsyningsafbrydelser for virksomheder på Korsika) og et højt sikkerhedsniveau (gods efterlades ikke ved kaj, idet det ellers kan blive stjålet eller blive forringet).
- (350) I den forbindelse har de franske myndigheder på baggrund af høringen af brugerne bemærket, at de vanskeligheder, som godstransportbrugerne er stødt på i forbindelse med fartøjernes opbrugte kapacitet, er steget i de seneste år, navnlig på ruterne til/fra Bastia og Ajaccio. Ifølge Frankrig betyder denne opbrugte kapacitet, at ikke al efterspørgsel fra vejtransportører kan imødekommes på alle overfarter. I den forbindelse bemærker de franske myndigheder, at koncessionshavernes reservationsdata for kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022 bekræfter, at der er blevet efterladt gods ved kaj, idet andelen af afviste læsninger lå på over 35 % på ruten Marseille-Bastia og på over 20 % på ruten Marseille-Ajaccio.
- (351) Den tilgang, som de franske myndigheder har valgt, gør det således muligt så retfærdigt som muligt at sikre, at det afgivne tilbud kan absorbere godsefterspørgslen på en acceptabel og forholdsmæssig måde.
- (352) I den forbindelse påpeger de franske myndigheder, at den minimumskapacitet, der kræves for hver overfart, i modsætning til, hvad der er anført i betragtning 338 i åbningsafgørelsen, ikke er blevet fastsat *på en sådan måde, at den offentlige tjeneste til enhver tid kan imødekomme den spidsbelastning i efterspørgslen, der er konstateret i historiske data (i forbindelse med tidligere kontrakter om offentlig trafikbetjening)*.
- (353) Tværtimod viser de oplysninger, der er fremsendt til Kommissionen, ifølge de franske myndigheder, at den historiske observerede trafikale spidsbelastning næsten hver måned overstiger den minimumskapacitet, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. På ruten Marseille-Bastia er minimumskapaciteten f.eks. fastsat til 1 860 løbende meter pr. overfart. En analyse af de historiske data i 2019 viser imidlertid, at denne mængde overskrides mindst en gang om måneden i otte måneder i løbet af året, mens prognoserne viser, at denne kapacitet systematisk vil blive overskredet i 2025. De franske myndigheder forklarer endvidere, at den nødvendige mængde, jf. minimumskapaciteten, i det første år af gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening blev overskredet mindst en gang om måneden, undtagen i december.
- (354) Trafikspredningen i løbet af året gør det således ifølge Frankrig umuligt at fastsætte minimumskapaciteten på grundlag af de gennemsnitlige årlige mængder, der i Gecodia-undersøgelsen forventes for perioden 2023-2030. En sådan tilgang kan føre til en situation, hvor fartøjerne regelmæssigt har underkapacitet til at absorbere godsefterspørgslen.
- (355) Tableau 31 viser antallet af overfarter, der ville tegne sig for en højere efterspørgsel end den gennemsnitlige minimumskapacitet i 2019 og 2030, hvis denne kapacitet var blevet fastlagt på grundlag af gennemsnittet af de årlige mængder, der i Gecodia-rapporten forventedes for perioden 2023-2030. Det følger heraf, at efterspørgslen på ruterne mellem Marseille og Ajaccio, Bastia og Porto Vecchio ville overstige minimumskapaciteten, idet der på en ud af to overfarter ville blive registreret en efterspørgsel, der overstiger den krævede minimumskapacitet (en ud af fire overfarter på ruterne mellem Marseille og Propriano og L'Île-Rousse).

Tabel 31

Antal overfarter med en efterspørgsel over den gennemsnitlige minimumskapacitet baseret på de gennemsnitlige årlige mængder, der i Gecodia-undersøgelsen forventes for perioden 2023-2030

	Antal forventede årlige overfarter i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening	Gennemsnitlig minimumskapacitet pr. overfart (løbende meter) ⁽¹⁾	Antal overfarter med en efterspørgsel over den gennemsnitlige minimumskapacitet			
			2019		2030	
			Antal overfarter	% af de årlige overfarter	Antal overfarter	% af de årlige overfarter
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⁾ Den gennemsnitlige minimumskapacitet pr. overfart, der forventes for perioden 2023-2030, beregnes som det årlige behov for offentlig tjeneste (Tabel 21) divideret med de årlige forventede sejlads i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (Tabel 23).

Kilde: Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 4. februar 2024.

- (356) For det andet er mobiliseringen af en flåde med en kapacitet, der overstiger den gennemsnitlige observerede trafik i løbet af året, ifølge Frankrig normal markedspraksis. ⁽¹⁴²⁾ De franske myndigheder anfører, at de har foretaget en analyse af organiseringen af de flåder, der varetager den faste besejling i Europa. På Sardinien og Balearerne varierer fartøjernes nominelle kapacitet mellem 1 500 løbende meter og 1 900 løbende meter, hvilket er helt i overensstemmelse med kapaciteten for de fartøjer, der besejler Korsika inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (357) For det tredje er der, så vidt de franske myndigheder har kendskab til, ingen tilfælde i det vestlige Middelhav, hvor der mobiliseres to mindre fartøjer til varetagelse af den samme sejlads i stedet for et større fartøj, hverken i forbindelse med offentlig trafikbetjening eller inden for rammerne af det frie marked.

4.1.3. Brugere kan ikke frit vælge mellem havnene i Ajaccio og Propriano

- (358) De franske myndigheder mener ikke, at Corsica Ferries i sin klage har fremført vægtige argumenter til støtte for sin påstand om, at havnene i Propriano og Ajaccio udgør brugbare alternativer. Ifølge Frankrig viser følgende forhold det modsatte.
- (359) For det første er vejstrækningen mellem de to havne alene ikke en tilstrækkelig indikator for, om de to havne udgør alternativer: I betragtning af manglen på motortrafikveje og topografien på strækningen mellem Ajaccio og Propriano er transporttiden mellem de to havne næsten halvanden time og mere end to timer i myldretiden. Frankrig henviser i denne forbindelse til de oplysninger om afstande og transporttider mellem havnene på Korsika, der er fremlagt i afsnit 2.2.

⁽¹⁴²⁾ De franske myndigheder henviser navnlig til eksempler på kontrakter om offentlig trafikbetjening som indgået i Italien og Norge.

(360) På den anden side er infrastrukturkapaciteten i havnen i Ajaccio allerede næsten opbrugt, og den råder ikke over et areal, der er tilstrækkeligt stort til at centralisere større godsstrømme, når der ses på den forventede efterspørgsel i perioden 2023-2029.

(361) Under alle omstændigheder minder de franske myndigheder om den betydelige mætning af vejinfrastrukturen på Korsika, navnlig i spidsbelastningsperioder og turistsæsonen, og det høje antal trafikdræbte på Korsika (jf. afsnit 2.1). En organisering af den offentlige søtransporttjeneste, som ville føre til en stigning i vejtrafikken, ville være i strid med det sikkerhedskrav, der er pålagt Korsikas regionalråd.

4.1.4. *De bud, som Corsica Linea eller La Mériidionale har afgivet uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, er omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste og rejser ikke tvivl om det behov for offentlig tjeneste, som Frankrig har identificeret*

(362) De franske myndigheder hævder, at det i modsætning til, hvad Corsica Ferries hævder i sin klage, er nødvendigt at sondre mellem ekstra sejlads, hvis princip og nærmere bestemmelser er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og kommercielle overfarter, der tilbydes frit (uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening) af en af koncessionshaverne i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019.

(363) Ifølge Frankrig er de pågældende kommercielle overfarter ikke omfattet af kontrakter om offentlig trafikbetjening, er ikke forbudt i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening og rejser ikke tvivl om Frankrigs vurdering af den offentlige tjeneste.

(364) Frankrig anfører, for så vidt angår de kommercielle overfarter, som Corsica Linea foretog i 2023 og 2024 fra havnen i Marseille, at der var tale om i) sæsonbestemte overfarter, der blev tilbudt i skolernes påske- og sommerferie, ii) at disse overfarter udelukkende vedrørte passagertransport og ikke gods, og iii) at de ikke var genstand for en kompensation, da disse overfarter blev varetaget uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Med hensyn til La Mériidionales overfarter fra havnen i Toulon i 2024 påpeger Frankrig, at i) disse overfarter blev tilbudt som følge af ændringen i selskabets kapitalejerskab i 2023, ii) at de udelukkende vedrørte passagertransport og ikke gods, og iii) at de ikke var genstand for en kompensation, da disse overfarter blev varetaget uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

4.1.5. *Høringen af brugerne viste ingen metodemæssige skævheder*

(365) De franske myndigheder mener, at der i modsætning til, hvad Kommissionen antyder i åbningsafgørelsen, ikke var nogen metodiske skævheder at finde i den offentlige høring af brugerne.

(366) De anfører for det første, at høringen af brugerne i vid udstrækning er blevet offentliggjort i den lokale og specialiserede presse (avisen le Marin), på webstedet for Korsikas regionalråd og på de sociale netværk.

(367) De er således af den opfattelse, at de forelagte spørgsmål ikke har ført til nogen skævheder til fordel for havnen i Marseille.

(368) Med hensyn til høringen af brugerne af søtransport af passagerer fokuserede de forelagte spørgsmål på målet om at identificere et muligt frit valg mellem havnene på fastlandet set fra brugernes synspunkt. Gecodia-rapporten konkluderede endvidere, at havnene i Marseille og Toulon udgør alternativer med hensyn til efterspørgslen hos passagerer med og uden bopæl på Korsika.

(369) Med hensyn til høringen af brugerne af søtransport af gods omfattede de forelagte spørgsmål systematisk alle ruter fra Marseille og Toulon.

4.2. **Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med koncessionsdirektivet**

4.2.1. *Perioden mellem tildelingen af de forskellige delkontrakter til koncessionshaverne og ikrafttrædelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening havde ingen bortfaldseffekt*

(370) Indledningsvis anfører de franske myndigheder, at hverken koncessionsdirektivet eller fransk ret fastsætter en streng frist mellem tildelingen af en koncession og koncessionens ikrafttræden.

- (371) Under alle omstændigheder er de af tre grunde af den opfattelse, at den pågældende korte periode ikke havde nogen bortfaldseffekt.
- (372) *For det første* var der i Frankrigs oprindelige tidsplan, som blev offentliggjort i udbuddet af 6. maj 2022 for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening, fastsat en frist på to måneder mellem tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og deres ikrafttræden.⁽¹⁴³⁾ Denne periode var derfor længere end den, der var fastsat for tildelingen af de kontrakter om offentlig trafikbetjening, der var genstand for *SNCM II-dommen* (23 dage).⁽¹⁴⁴⁾
- (373) *For det andet* konstaterede de franske myndigheder ved modtagelsen af ansøgningerne og buddene den 25. juli 2022, at de ansøgere, der havde indgivet en ansøgning og et bud inden for de fastsatte frister, var de tidligere koncessionshavere inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022, dvs. La Méditerranée og Corsica Linea. Da der ikke indgik bud vedrørende kontrakterne om offentlig trafikbetjening fra nye ansøgere, kunne en kortere periode end de to måneder (som oprindeligt var fastsat i udbuddet) mellem datoen for tildelingen af kontrakterne og påbegyndelsen af aktiviteterne ikke have en bortfaldseffekt.
- (374) Siden kontrakterne om offentlig trafikbetjening trådte i kraft umiddelbart efter udløbet af kontrakterne for 2021-2022, blev disse frister *for det tredje* meddelt enhver interesseret erhvervsdrivende fra procedurens start ved hjælp af dokumenterne vedrørende høringen af brugere og operatører. Alle operatører havde derfor kendskab til den planlagte dato for foranstaltningernes iværksættelse. De franske myndigheder bemærker endvidere, at ingen af de potentielle ansøgere efter offentliggørelsen af udbuddet den 6. maj 2022 anmodede om en ændring af tidsplanen, hvilket efter deres opfattelse er almindelig praksis ved tildeling af koncessionskontrakter.

4.2.2. *Varigheden af udbudsproceduren førte ikke til en tilsidesættelse af princippet om ligebehandling af ansøgerne*

- (375) Som svar på den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i betragtning 424 i åbningsafgørelsen⁽¹⁴⁵⁾, fremsatte de franske myndigheder følgende bemærkninger:
- (376) *For det første* er der i koncessionsdirektivets artikel 39, stk. 3, og artikel 39, stk. 5, fastsat en minimumsfrist på 30 dage for indgivelse af ansøgninger og bud fra datoen for afsendelsen af koncessionsbekendtgørelsen. Denne frist kan nedsættes til 25 dage, når buddene kan indgives elektronisk. Forudsat at disse minimumsfrister overholdes, kan den koncessionsgivende myndighed frit fastsætte fristerne for indgivelse af ansøgninger og bud.
- (377) De franske myndigheder påpeger endvidere, at ingen af de potentielle ansøgere efter offentliggørelsen af udbuddet den 6. maj 2022 anmodede om en ændring af tidsplanen.

4.2.3. *Minimumskravene blev ikke ændret under udbudsproceduren, og de underskrevne kontrakter om offentlig trafikbetjening opfylder minimumskravene*

- (378) Som et første skridt måtte de franske myndigheder præcisere anvendelsesområdet for de minimumskrav, der gælder i denne sag omhandlende kontrakter om offentlig trafikbetjening. I et andet skridt forklarede de, at de fastsatte minimumskrav ikke blev ændret i løbet af udbudsproceduren. Som et tredje skridt gentog de, at de underskrevne kontrakter opfylder minimumskravene.

⁽¹⁴³⁾ Datoen for tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening var oprindeligt planlagt til at finde sted den 28. oktober 2022.

⁽¹⁴⁴⁾ Dom af 1. marts 2017, *SNCM II*, T-454/13, ECLI :EU:T:2017:134.

⁽¹⁴⁵⁾ Det hedder som følger i betragtning 424 i åbningsafgørelsen: [...] Kommissionen finder, at de franske myndigheder ikke har fremlagt alle de nødvendige præciseringer for at konkludere, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening overholder principperne om ligebehandling, ikkeforskelsbehandling og gennemsigtighed. Den opfordrer alle interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til dette spørgsmål, navnlig for at præcisere, om forpligtelsen til at mobilisere fartøjer med en minimumskapacitet til transport af passagerer og kabinetter inden for de frister, der er fastsat i udbuddet, udgør en tilsidesættelse af princippet om ligebehandling.

4.2.3.1. Mindstekravenes omfang

- (379) De franske myndigheder anfører, at mindstekravene i den foreliggende sag er fastsat i artikel 2, stk. 4, i udbudsbetingelserne (betragtning 270). Mindstekravene havde efter deres opfattelse følgende indhold:
- a) maksimale takster gældende for passagerer med bopæl på Korsika og for godstransport: Der henvises til de takster, der blev fastsat i Korsikas regionale parlaments bekendtgørelse nr. 19-128 om ændring af forpligtelsen til offentlig tjeneste inden for søtransport af passagerer og gods mellem havnene i Marseille, Toulon, Nice og havnene på Korsika
 - b) fartøjernes fragtevtne: Der henvises til fartøjernes lastekapacitet
 - c) sejlplaner og tjenesternes frekvens: Der henvises til de sejlplaner, der er fastsat af Korsikas regionalråd og Korsikas kontor for transport, og de minimumsfrekvenser, som Korsikas regionalråd og Korsikas kontor for transport pålægger operatørerne
 - d) kontraktens varighed: Der henvises til den varighed af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, der er omhandlet i artikel 2 i hver kontrakt, idet kontrakterne om offentlig trafikbetjening træder i kraft den 1. januar 2023 og udløber den 31. december 2029 med mulighed for forlængelse med højst 12 måneder, navnlig hvis der ikke tildeles en ny koncessionskontrakt ved kontraktens udløb
 - e) maksimal finansiel kompensation udbetalt af Korsikas kontor for transport: Der henvises til den finansielle kompensation, der er omhandlet i artikel 2, stk. 5, i udbudsbetingelserne. ⁽¹⁴⁶⁾
- (380) Desuden er minimumskravene vedrørende i) fartøjernes lastekapacitet og ii) sejlplaner og tjenesternes frekvens fastsat i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (381) Ifølge de franske myndigheder skal udbudsbetingelsernes artikel 2, stk. 4, derfor kun læses i lyset af bilag 1, hvad angår disse to minimumskrav, idet det præciseres, at:
- minimumsfrekvensen vedrørte tjenesternes frekvenser
 - sejlplanerne vedrørte de tidsplaner, som Frankrig havde planlagt, på betingelse af at ansøgerne frit kunne foreslå afgangs- og ankomsttider, forudsat at de overholdt de tidsintervaller, som Frankrig havde pålagt
 - minimumskapaciteterne for passagerer og gods vedrørte fartøjernes lastekapaciteter.
- (382) De franske myndigheder konkluderer derfor, at kun de fem elementer, der er nævnt i artikel 2, stk. 4, i udbudsbetingelserne, hvoraf to er specificeret i bilag 1, udgjorde minimumskravene i koncessionsdirektivets artikel 37, idet alle andre karakteristika ikke var medtaget.

4.2.3.2. Bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening var ikke i sin helhed et minimumskrav

- (383) I deres bemærkninger fastholder de franske myndigheder, at bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke var nævnt i udbudsbetingelsernes artikel 2, stk. 4, og derfor ikke kunne udgøre et minimumskrav som helhed. Selv om dette bilag fastsatte minimumskaraktistikaene vedrørende i) fartøjernes lastekapacitet og ii) sejlplanerne og tjenesternes frekvenser, indeholdt det også en lang række tekniske krav, som ikke var minimumskrav i henhold til udbudsbetingelsernes artikel 2, stk. 4. ⁽¹⁴⁷⁾

⁽¹⁴⁶⁾ Bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 27. marts 2024.

⁽¹⁴⁷⁾ De franske myndigheder anfører, at dette navnlig var tilfældet, for så vidt angår antallet af årlige sejlads, ekstra sejlads og antallet af kahytter til bevægelseshæmmede personer pr. fartøj.

- (384) De franske myndigheder forklarer også, at Korsikas kontor for transport under udbudsproceduren ønskede at sikre, at alle de tekniske krav i bilag 1 var opfyldt. Derfor fik Korsikas kontor for transport f.eks. tilsagn fra Corsica Linea om at afhjælpe fraværet af en kahyt til bevægelseshæmmede personer på fartøjet Paglia Orba. ⁽¹⁴⁸⁾

4.2.4. *Forekomsten af ekstra sejlads og omlægninger af sejlads var ikke i strid med princippet om ligebehandling af ansøgerne*

4.2.4.1. Ekstra sejlads og omlægninger af sejlads var ikke et minimumskrav

- (385) Med hensyn til de ekstra sejlads anfører de franske myndigheder, at der er tale om sejlads, som den koncessionsgivende myndighed kan iværksætte i lyset af behovet for offentlig tjeneste på hver rute. De har derfor til formål at opfylde et behov for offentlig tjeneste, der overstiger den pålagte minimumskapacitet, og at forhindre, at der efterlades gods ved kaj. Iværksættelsen heraf er reguleret i artikel 18 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. De udgjorde derfor ikke et minimumskrav i henhold til artikel 2, stk. 4, i udbudsbetingelserne.

- (386) Med hensyn til omlægningen af sejlads påpeger de franske myndigheder, at deres eneste formål var at optimere den trafikale tilrettelæggelse. Iværksættelsen heraf er reguleret i artikel 17 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. De udgjorde derfor ikke et minimumskrav i henhold til artikel 2, stk. 4, i udbudsbetingelserne.

4.2.4.2. *Accepten af en ansøgers forslag, som omfattede fastsatte datoer for ekstra sejlads og omlægningen af sejlads, førte ikke til en tilsidesættelse af princippet om ligebehandling af ansøgerne.*

- (387) De franske myndigheder anfører, at iværksættelsen af ekstra sejlads og omlægningen af sejlads i henhold til artikel 17 og 18 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening sker inden for det tekniske udvalg, jf. artikel 10, stk. 2, i kontrakterne. Det tekniske udvalg giver den koncessionshaver, der berøres af iværksættelsen af disse sejlads, mulighed for at rapportere om de vanskeligheder, der kan opstå som følge af en sådan iværksættelse. Frankrig mener derfor, at tilgangen mellem Korsikas regionalråd, Korsikas kontor for transport og koncessionshaveren udgør en høringsproces, der gør det muligt for koncessionshaveren forud for iværksættelsen af omlægningen af sejlads og ekstra sejlads at oplyse om de vanskeligheder, som den måtte have, navnlig med hensyn til det eller de fartøjer, der skal mobiliseres.

- (388) Desuden anfører de franske myndigheder, at forhåndsvarslet for ekstra sejlads lyder på en uge (artikel 18 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening), hvilket i givet fald giver koncessionshaveren mulighed for at imødekomme denne yderligere efterspørgsel i lyset af behovsudsvingene.

- (389) Ifølge de franske myndigheder følger det heraf, at det princip, der oprindeligt var fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke er blevet ændret: De ekstra sejlads og omlægningen af sejlads fastsættes af Korsikas kontor for transport og ikke af modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. De forslag, som modtagerne fremsætter, er på ingen måde bindende for Korsikas kontor for transport i forbindelse med iværksættelsen af disse sejlads. I denne forbindelse nævner Frankrig som eksempel ruten Marseille-Bastia, for hvilken Korsikas kontor for transport i 2023 i løbet af det første år af gennemførelsen af kontrakten om offentlig trafikbetjening besluttede at ændre i fem af de ekstra sejlads, som Corsica Linea havde foreslået i sin foreløbige tidsplan, ved at fastsætte tre af disse sejlads til at ligge på andre datoer og annullere to andre, da der ikke var behov for godstransport på de af Corsica Linea foreslåede datoer.

⁽¹⁴⁸⁾ De franske myndigheder forklarer, at budet fra ansøgeren Corsica Linea omfattede færgen Paglia Orba, som kun havde én kahyt til bevægelseshæmmede personer i stedet for to, som ellers kræves i henhold til bilag 1. Dette spørgsmål kunne imidlertid drøftes med ansøgeren i forhandlingsfasen. Ansøgeren forpligtede sig herefter til dels at udskifte fartøjet med et af de syv fartøjer, der potentielt kunne indsættes på ruten, hvis der skulle blive behov for to kahytter til bevægelseshæmmede personer som led i behovet for offentlig tjeneste (i overensstemmelse med artikel 20 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som tillader udskiftning af et fartøj i kontraktens løbetid), dels at udføre arbejder, der gjorde det muligt at indrette en anden kahyt til bevægelseshæmmede personer. De franske myndigheder har endvidere anført, at Paglia Orba er et reservefartøj, der anvendes på ad hoc-basis, navnlig når det fartøj, der anvendes som primært fartøj, rammes af teknisk stop (de franske myndigheders bemærkninger af 27. juli 2023). Ifølge Frankrig blev disse forslag, som er af begrænset omfang og ikke fordrejer konkurrencevilkårene, anset for at opfylde de fastsatte tekniske og funktionelle specifikationer. Efter deres opfattelse tilsidesatte de under alle omstændigheder ikke et minimumskrav som fastsat i udbudsbetingelsernes artikel 2, stk. 4.

5. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (390) Der blev fremsat bemærkninger af fire interesserede parter under den formelle undersøgelsesprocedure: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Mériidionale og koncernen Stef.

5.1. Bemærkninger fra Corsica Ferries

- (391) I de følgende underafsnit redegøres der for indholdet af Corsica Ferries' bemærkninger i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure. Som anført i betragtning 325 er disse bemærkninger i vid udstrækning en gentagelse af klagens indhold. De følgende underafsnit vil derfor også, hvor det er relevant, henviser til klagen.

5.1.1. Faktuelle betragtninger

- (392) Indledningsvis fremsætter Corsica Ferries to bemærkninger til beskrivelsen af de data vedrørende transport af transporteret gods, der er indeholdt i åbningsafgørelsen.⁽¹⁴⁹⁾
- (393) Corsica Ferries er for det første af den opfattelse, at den faktuelle beskrivelse af transporteret gods helt udelader sondringen mellem ledsaget og uledsaget transporteret gods. Ifølge Corsica Ferries er det kun ledsaget transporteret gods, der indebærer, at der er en transportansvarlig med om bord på fartøjet, og at dette således er forbundet med en potentiel efterspørgsel efter passagertransport (betragtning 447 til 449).
- (394) For det andet anfører Corsica Ferries, at Kommissionen analyserede udviklingen på godstransportmarkedet mellem Korsika og fastlandet på grundlag af historiske data for perioden 2016-2021. En sådan analyseperiode ville medføre urigtige indikationer på markedets reelle dynamik. Ifølge Corsica Ferries er 2016 det år, hvor selskabet Corsica Linea fik adgang til markedet, idet kapitelejerskabet indirekte blev overtaget af et konsortium af erhvervsdrivende på Korsika, herunder de 15 største aktører i Korsikas forsyningskæde. Corsica Ferries gør gældende, at selskabets godstrafik hvert år siden 2016 er faldet til fordel for Corsica Linea.⁽¹⁵⁰⁾ Corsica Ferries bemærker således, at dataene for perioden 2013-2019 viser det årlige fald i godstrafikken fra havnen i Toulon i forhold til havnen i Marseille. Ifølge Corsica Ferries viser dette bl.a., at Corsica Linea, henset til aktionærernes identitet, er i stand til at styre en del af efterspørgslen efter godstransport fra Toulon til Marseille.

5.1.2. Manglende overholdelse af det første Altmark-kriterium

5.1.2.1. Vedrørende identifikation af brugernes efterspørgsel

5.1.2.1.1. Vedrørende de franske myndigheders metode til identificering af brugernes efterspørgsel

- (395) Corsica Ferries bestrider Kommissionens foreløbige vurdering, hvorefter den metode, som de franske myndigheder har anvendt til at fastslå, at der foreligger en efterspørgsel fra brugernes side, ikke er behæftet med et åbenbart urigtigt skøn.
- (396) For det første anfører Corsica Ferries, at resultaterne af høringen af brugerne og Gecodia-rapporten, som Frankrig har lagt til grund for sine konklusioner om kontrakterne om offentlig trafikbetjening, endnu ikke er blevet offentliggjort eller meddelt Corsica Ferries. Corsica Ferries bemærker i denne forbindelse, at udvalget for aktindsigt i administrative dokumenter kom med en udtalelse om, hvorvidt Korsikas regionalråd havde undladt at

⁽¹⁴⁹⁾ Afsnit 2.1.1 – Søtransport af gods.

⁽¹⁵⁰⁾ Ifølge Corsica Ferries faldt godstrafikken fra havnen i Toulon med 15,58 % i 2016, med 7,49 % i 2017 og med 6,09 % i 2018, mens Corsica Linea oplevede en stigning i trafikken på 15,91 % i 2016, 16,31 % i 2017 og 3,10 % i 2018.

give en stor mængde oplysninger. ⁽¹⁵¹⁾ På grund af Frankrigs åbenlyse mangel på gennemsigtighed kan Corsica Ferries ikke kritiseres for helt eller delvis at have baseret sine bemærkninger på de markedsundersøgelser, der blev gennemført i 2018, 2019 og 2020, samt på BRG 1-undersøgelsen.

- (397) *For det andet* anfører Corsica Ferries, at bevisbyrden i henhold til Altmark 1-kriteriet påhviler medlemsstaten. Det følger heraf, at det påhviler de franske myndigheder at fremlægge objektive, verificerbare og tilstrækkeligt troværdige beviser, der kan afkræfte de konklusioner og konstateringer, som forvaltningsdomstolene og de europæiske domstole samt den franske konkurrencemyndighed har foretaget i forbindelse med tvister vedrørende tidligere kontrakter om offentlig trafikbetjening.
- (398) Kommissionen kunne derfor ikke, som den gjorde det i åbningsafgørelsen, blot afvise Corsica Ferries' kritik alene med den begrundelse, at den delvist var baseret på markedsundersøgelser og beslutninger, der var truffet i forbindelse med tidligere kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået vedrørende besejlingen til Korsika. Kommissionen har således tilsidesat princippet om god forvaltningsskik som krævet i artikel 41, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.
- (399) *For det tredje* kritiserer Corsica Ferries metoden og anvendelsen af de data, der blev indhentet ved høringen af brugerne.
- (400) Corsica Ferries anfører indledningsvis, at de offentliggjorte spørgeskemaer kun vedrørte ruterne mellem Marseille og Korsika. De har derfor nødvendigvis været fokuseret på netop disse ruter, hvilket har fremkaldt en uoprettelig metodemæssig skævhed. De eneste spørgsmål, der vedrørte andre ruter end ruterne til/fra Marseille, blev brugt i en sammenligningssammenhæng med henblik på at forklare respondentens valg af ruten mellem Marseille og Korsika i stedet for en rute til/fra en anden havn på fastlandet. Corsica Ferries bemærker i den forbindelse, at Kommissionen, som ikke desto mindre bemærkede denne mulige metodemæssige skævhed i åbningsafgørelsen (betragtning 283), ikke drog de nødvendige konsekvenser ved at undlade at konstatere et åbenbart urigtigt skøn.
- (401) Corsica Ferries anfører endvidere, at der kun var mulighed for at give lukkede svar, hvorfor brugerens svar var låst, og at der ikke var mulighed for at formulere et frit svar. De modtagne svar kunne derfor ikke bidrage til at karakterisere behovet for offentlig tjeneste.
- (402) Desuden mener Corsica Ferries, at antallet af modtagne svar var utilstrækkeligt (987 svar fra passagerer ud af næsten tre mio. passagerer om året, 42 svar fra passagerer med helbredsproblemer og fem svar fra brugere af søtransport af gods). Hvad angår de franske myndigheders initiativer til at høre brugerne af søtransport af gods direkte pr. telefon, mener Corsica Ferries, at der ikke er fremsendt eller offentliggjort noget dokument desangående. Ifølge Corsica Ferries var det nødvendigt at undersøge de kontaktede transportørers identitet og de spørgsmål, de fik stillet.

⁽¹⁵¹⁾ Corsica Ferries fremsendte to udtalelser fra udvalget for aktindsigt i administrative dokumenter dateret henholdsvis den 15. februar 2024 og den 11. januar 2024 som bilag 3 og 4 til sine bemærkninger. Bilag 3 vedrører Corsica Ferries' anmodning om aktindsigt i Gecodia-rapporten til Korsikas kontor for transport. Sidstnævnte fremsendte en ikkefortrolig udgave af denne rapport til Corsica Ferries. I sin udtalelse af 15. februar 2024 er udvalget for aktindsigt i administrative dokumenter af den opfattelse, at selv om Gecodia-rapporten indeholder en række fortrolige oplysninger, hvis offentliggørelse kunne skade forretningshemmeligheder (f.eks. rederiernes svar på operatørhøringen), var den ikkefortrolige version, der blev sendt til Corsica Ferries, genstand for en betydelig grad af udeladelser. Bilag 4 vedrørte Corsica Ferries' anmodning om aktindsigt i de fem kontrakter om offentlig trafikbetjening og bilagene hertil, som Korsikas regionalråd havde fremsendt i en ikkefortrolig udgave. I sin udtalelse af 11. januar 2024 fandt udvalget for aktindsigt i administrative dokumenter, at visse udeladelser af indholdet i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (aftalemæssige oplysninger om den finansielle kompensation, som Korsikas kontor for transport betalte i mangel af varetagelsen af en overfart og bestemmelser om beregningen af en rimelig fortjeneste) og visse bilag (bilag vedrørende det foreløbige driftsregnskab) kunne have været meddelt, mens andre ikke kunne (bilag 1, 2, 3, 10 og 12).

- (403) Endelig anfører Corsica Ferries, at der foreligger beviser for Corsica Lineas' forsøg på at manipulere de spørgeskemaer, som de franske myndigheder havde uploadet, idet Corsica Linea sendte sine medarbejdere udtrykkelige instrukser, hvor de i) blev anmodet om massiv deltagelse i høringen af brugerne og ii) blev informeret om de svar, der skulle sættes kryds ved.⁽¹⁵²⁾ Resultaterne af høringen af brugerne kunne derfor ikke anses for at være brugbare.

5.1.2.1.2. Vedrørende identifikation af brugernes efterspørgsel efter søtransport af passagerer

5.1.2.1.2.1. Vedrørende identifikation af passagerens kvalitative efterspørgsel

- (404) Corsica Ferries har i klagen anført, at havnene i Marseille og Toulon, for så vidt angår passagertransport til Korsika, er brugbare alternativer set ud fra passagerernes synspunkt, således som Kommissionen⁽¹⁵³⁾, Retten⁽¹⁵⁴⁾, den franske konkurrencemyndighed⁽¹⁵⁵⁾, appeldomstolen i forvaltningsretlige sager i Marseille⁽¹⁵⁶⁾ og forvaltningsdomstolen i Bastia⁽¹⁵⁷⁾ har fastslået.

- (405) I sine bemærkninger til åbningsafgørelsen giver Corsica Ferries udtryk for, at de franske myndigheder begik to fejl ved identificeringen af passagerernes efterspørgsel.

5.1.2.1.2.1.1. Havnene i Marseille og Toulon kan benyttes på lige fod af passagerer med helbredsproblemer

- (406) Corsica Ferries er af den opfattelse, at konklusionen om, at havnene i Toulon og Marseille ikke udgør udgør alternativer for passagerer med helbredsproblemer, er behæftet med et åbenbart urigtigt skøn af tre grunde.

- (407) *For det første* er Corsica Ferries af den opfattelse, at begrebet »passager med et helbredsproblem« skal fortolkes strengt. Selskabet er af den opfattelse, at de franske myndigheder har fastslået, at der foreligger en specifik efterspørgsel hos passagerer med helbredsproblemer alene på grund af de retlige rammer for godtgørelse af udgifter til transport af patienter, som begrænser passagerernes valg med hensyn til, hvilken transportform der skal anvendes.

- (408) Corsica Ferries forstår således, at der med henblik på at definere behovet for en offentlig transporttjeneste kun skal tages hensyn til efterspørgslen efter transport af passagerer med helbredsproblemer, hvis rejser kan godtgøres via en social sikringsordning. Ifølge Corsica Ferries er der imidlertid mange tilfælde, hvor en bosiddende person kan rejse til det franske fastland af helbredsmæssige årsager, hvor rejsen dog ikke kan godtgøres via den sociale sikringsordning. I disse sager er der ifølge Corsica Ferries ingen retlige begrænsninger med hensyn til den transportform, der skal anvendes.

⁽¹⁵²⁾ Corsica Ferries fremlagde flere dokumenter i bilag 5 til sine bemærkninger:

- et anonymt håndskrevet brev til direktøren for Corsica Ferries, der dokumenterer, at Corsica Lineas ledelse forsøgte at anmode sine ansatte om at »udgive sig for at være bosiddende på Korsika« ved deres besvarelse af brugerhøringen
- en intern meddelelse fra Corsica Linea (»meddelelse fra december 2021«) om en række emner vedrørende Corsica Lineas forretningsstrategi, herunder et punkt om kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvori Korsikas kontor for transports tidsplan for iværksættelse af offentlige høringer og udbuddet vedrørende offentlige kontrakter om offentlig trafikbetjening blev drøftet, og hvoraf det fremgik, at Corsica Ferries havde indgivet klager til Kommissionen
- en skrivelse fra repræsentanter for en fagforening til direktørerne for Corsica Linea og La Mériidionale med oplysninger om, at en strejkemeddelelse blev opretholdt over for den franske stats og Kommissionens påståede modstand mod den offentlige tjeneste inden for besejling til Korsika på grund af den frie udveksling af tjenester
- en intern e-mail fra en medarbejder hos Corsica Linea, hvor der bliver delt et link til brugerhøringen, med »foreslåede« svar til understøttelse af opretholdelsen af en offentlig tjeneste.

⁽¹⁵³⁾ Afgørelse 2013/435/EU, betragtning 160.

⁽¹⁵⁴⁾ Domme af 1. marts 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, og SNCM II, ibid.

⁽¹⁵⁵⁾ Den franske konkurrencemyndigheds udtalelse nr. 12-A-05 af 17. februar 2012 om søtransport mellem Korsika og fastlandet.

⁽¹⁵⁶⁾ Dom afsagt af appeldomstolen i forvaltningsretlige sager i Marseille den 22. februar 2021, nr. 17MA01582.

⁽¹⁵⁷⁾ Dom afsagt af forvaltningsdomstolen i Bastia den 7. april 2015, SNCM, nr. 1100533.

- (409) Ifølge Corsica Ferries begrænsede de franske myndigheder i kontrakterne om offentlig trafiktjeneste ikke behovet for offentlig tjeneste til kun at omfatte passagerer med helbredsproblemer, der kunne få deres transportudgifter godtgjort via den sociale sikringsordning. Dette behov omfatter også behovet hos passagerer med helbredsproblemer generelt, selv om nogle af dem, hvis rejseudgifter ikke kan godtgøres af sygeforsikringen, ikke afhænger af, hvilken transportform der skal anvendes, eller af ankomsthavnen på fastlandet.
- (410) *For det andet* anfører Corsica Ferries, at de franske myndigheder har påberåbt sig den gældende lovgivning for at godtgøre, at der ikke er nogen valgfrihed mellem havnene i Marseille og Toulon med hensyn til efterspørgslen hos passagerer med helbredsproblemer. ⁽¹⁵⁸⁾ Denne konklusion er åbenlyst forkert.
- (411) Corsica Ferries gør gældende, at der i modsætning til, hvad de franske myndigheder hævder, ikke er nogen lovmæssig begrænsning af godtgørelsen af transportudgifter med hensyn til afstanden mellem ankomsthavnen og sundhedscentret.
- (412) Corsica Ferries henviser til socialsikringslovens artikel L. 322-5, i henhold til hvilken transportudgifter godtgøres på grundlag af en recept [...]. Recepten skal angive, hvilken transportform der passer bedst til patientens tilstand, og om denne tilstand er uforenelig med fælles transport, forstået som befordring af mindst to patienter sammen. I overensstemmelse med recepten afholdes transportudgifterne på grundlag af den billigste rejse under hensyntagen til transportbetingelserne og antallet af transporterede patienter.
- (413) Corsica Ferries mener også, at de franske myndigheder har fejlfortolket socialsikringslovens artikel R. 310-10-5 (betragtning 139). Selv om det i denne bestemmelse ifølge Corsica Ferries ganske vist hedder, at godtgørelsen af rejseudgifter beregnes på grundlag af afstanden mellem patientens bopæl og det af lægen foreskrevne behandlingssted, gælder dette kun for visse typer rejser (nemlig dem, der er omhandlet i socialsikringslovens artikel R. 322-10, stk. 1, litra a)-f), som anført i betragtning 139). Ifølge Corsica Ferries omfatter disse rejser ikke færger i fast rutefart eller fly. Følgelig vedrører socialsikringslovens artikel R. 310-10-5 ikke transport med færge i fast rutefart eller fly eller spørgsmålet om afstanden mellem patientens ankomsthavn eller -lufthavn og behandlingsstedet.
- (414) Det er Corsica Ferries' opfattelse, at selv om transportformen (fly eller færge) faktisk kan være begrænset af recepten, hvilket også gælder for selve behandlingsstedet, er der ingen begrænsninger, hvad angår ankomsthavnen eller -lufthavnen, når der er tale om transport med fly eller færge i fast rutefart, og recepten foreskriver heller ikke ankomsthavnen eller -lufthavnen.
- (415) Derimod finder betingelsen i socialsikringslovens artikel L. 322-5, hvorefter godtgørelsen af rejseudgifter skal ske på grundlag af den billigste rejse, anvendelse på alle rejser og transportformer.
- (416) Ifølge Corsica Ferries følger det heraf, at selv med hensyn til passagerer med helbredsproblemer, for hvem en læge har ordineret søtransport, kan disse passagerer med helbredsproblemer frit vælge at rejse til Toulon eller Marseille, idet valget skal foretages på grundlag af prisen og ikke afstanden mellem ankomsthavnen og behandlingsstedet. Denne konklusion bekræftes i øvrigt af henvisningerne til den officielle formular, som den ordinerende læge skal udfylde i forbindelse med anmodningen om godtgørelse af udgifterne til den planlagte transport. ⁽¹⁵⁹⁾
- (417) Under alle omstændigheder, og som anført i klagen, er Corsica Ferries af den opfattelse, at det frie valg mellem havnene i Marseille og Toulon med hensyn til passagerer med helbredsproblemer bekræftes af omstændighederne efter udbruddet af covid-19, hvorunder de nationale myndigheder begrænsede transporten af passagerer mellem Korsika og fastlandet drastisk ved kun at tillade transport af visse personer (plejepersonale, militærpersonale, brandvæsen eller teknikere). Corsica Ferries bekræfter i denne periode at have været den eneste operatør, der transporterede passagerer med tilladelse til at rejse mellem Toulon og Korsika, for så vidt som koncessionshaverne Corsica Linea og La Mériidionale havde besluttet udelukkende at varetage søtransport af gods mellem Marseille og Korsika.

⁽¹⁵⁸⁾ Åbningsafgørelsen, betragtning 296.

⁽¹⁵⁹⁾ Corsica Ferries har i bilag 6 til sine bemærkninger fremlagt en standardformular til anmodning om forhåndsgodkendelse af transport, der tjener som recept. Denne formular indeholder en meddelelse til de ordinerende læger om reglerne for godtgørelse af transportudgifter.

- (418) *For det tredje* forklarer Corsica Ferries, at eftersom lovgivningen om godtgørelse af transportudgifter, der afholdes af helbreds-mæssige årsager, ikke udgør en begrænsning for passagerer med helbredsproblemer, der forpligter dem til at vælge at sejle til havnen i Marseille, er det ikke forbundet med nogen ulempe, hvis en passager skal rejse til havnen i Toulon i stedet for havnen i Marseille med hensyn til passagerens behov for rejser af helbreds-mæssige årsager. Corsica Ferries er af den opfattelse, at det for passagerer med helbredsproblemer, der rejser med deres køretøj (og som derfor allerede har tilbragt 12 timer på en færge), ikke gør en forskel, om de ankommer til Marseille eller Toulon, eftersom afstanden mellem de to byer kun er 45 minutter i bil.

5.1.2.1.2.1.2. Havnene i Ajaccio og Propriano udgør brugbare alternativer set ud fra passagerernes synspunkt

- (419) Corsica Ferries er af den opfattelse, at konklusionen om, at havnene i Ajaccio og Propriano ikke udgør brugbare alternativer set ud fra passagerernes synspunkt, er behæftet med et åbenbart urigtigt skøn af tre grunde.
- (420) *For det første* er afstanden mellem Ajaccio og Propriano kun 70 km. For passagerer, der har deres bil med på rejsen (dvs. 92 % af passagererne ifølge Corsica Ferries), gør det således ingen forskel, om de rejser fra havnen i Ajaccio eller havnen i Propriano.
- (421) *Hvad for det andet* angår rejsens varighed gør Corsica Ferries gældende, at det er forkert at antage, at en transporttid på ca. en time ville forhindre, at de to havne vilkårligt kan benyttes.
- (422) Corsica Ferries påpeger således, at de franske myndigheder anser havnene i Nice og Toulon for at kunne benyttes på lige fod (på trods af en rejsetid på ca. halvanden time) og Marseille og Nice (for ikkebosiddende passagerer på trods af en rejsetid på næsten to timer og 20 minutter). Det samme princip bør gælde for afstanden mellem Ajaccio og Propriano.
- (423) Corsica Ferries mener også, at Ajaccio og Propriano deler opland, idet der tages udgangspunkt i situationen for indbyggerne i Grosseto-Prugna, for hvem Ajaccio er 32 km (40 minutters rejse) og Propriano 35 km (45 minutters rejse) væk.
- (424) Corsica Ferries henviser i øvrigt til klagen, hvori selskabet forklarede, at muligheden for at vælge mellem havnene i Ajaccio og Propriano bekræftes af de frekvensforpligtelser, der er pålagt i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Mens koncessionshaverne er forpligtede til at varetage en daglig rute mellem Marseille og Ajaccio, skal de kun varetage tre ugentlige sejlads mellem Marseille og Propriano. Ifølge Corsica Ferries skal passagerer, der normalt går om bord i Propriano, således nødvendigvis tage til Ajaccio på dage uden sejlads fra havnen i Propriano.
- (425) *Endelig* henviser Corsica Ferries til de oplysninger, der er fremlagt i klagen vedrørende eksistensen af retlige fortillælde, der vedrører disse to havnes karakter af alternativer. Selskabet bemærkede i klagen, at de nationale myndigheder selv havde anerkendt, at disse to havne kunne benyttes på lige for, i forbindelse med den sagkyndige erklæring, som appeldomstolen i forvaltningsretlige sager i Marseille havde bestilt, i sin mellemdom nr. 17MA01582-17MA01583 af 12. februar 2018 med henblik på at fastsætte størrelsen af den erstatning, som Korsikas regionalråd skulle betale for det tab, som Corsica Ferries havde lidt som følge af den ulovlige støtte, der blev udbetalt i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2007-2013. ⁽¹⁶⁰⁾
- (426) Corsica Ferries bestrider i sine bemærkninger til åbningsafgørelsen Kommissionens synspunkt om, at disse fortillælde ikke er relevante, for så vidt som de ikke vedrører den foreliggende sag, idet de i) alle vedrørte besejlingen til Korsika og lignende forpligtelser til offentlig tjeneste og ii) vedrørte en nylig periode, således at besejlingsmarkedet ikke havde ændret sig væsentligt, således at der kunne rejses tvivl om disse konklusioner.

⁽¹⁶⁰⁾ Corsica Ferries har anført, at den af den nationale ret udpegede sagkyndige til at vurdere den skade, som Corsica Ferries havde lidt, konkluderede, at havnene i Ajaccio og Propriano udgjorde brugbare alternativer, uden at dette blev bestridt af de pågældende parter (nemlig Korsikas regionalråd og Corsica Ferries). Som bilag 8 til sine bemærkninger vedlægger Corsica Ferries en skrivelse fra den pågældende sagkyndige til Corsica Ferries, hvori denne underrettede Corsica Ferries om status for den undersøgelse, som denne sagkyndige havde foretaget. I skrivelser mindes parterne navnlig om de punkter, hvor der var indgået en aftale mellem parterne, herunder muligheden for frit at vælge mellem havnene i Propriano og Ajaccio, og at den sagkyndige forventede at indsamle daglige data fra den supplerende tjeneste for årene 2007-2009 (for havnen i Ajaccio) og 2007-2013 (for havnen i Propriano).

- (427) Corsica Ferries har anført, at de franske myndigheder ikke har foretaget en analyse af havnene på Korsikas karakter af alternativer inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og at det derfor påhviler Frankrig på grundlag af objektive og kontrollerbare oplysninger at godtgøre, at der ikke længere forelå valgfrihed mellem Ajaccio og Propriano i 2023.

5.1.2.1.2.2. Vedrørende identifikation af passagerernes kvantitative efterspørgsel

- (428) Corsica Ferries bestrider den måde, hvorpå de franske myndigheder kvantificerede den efterspørgsel, som passagerer med helbredsproblemer havde givet udtryk for, af to grunde.
- (429) *For det første* er Corsica Ferries af den opfattelse, at Frankrigs antagelse om antallet af ledsagere (at der altid er en ledsager til stede for hver passager med helbredsproblemer under 19 år eller over 75 år) ikke er baseret på objektive og kontrollerbare oplysninger. Ifølge Corsica Ferries betyder dette, at en tredjedel af efterspørgslen hos passagererne med helbredsproblemer udgøres af ledsagere og ikke af passagerer med helbredsproblemer.
- (430) Denne antagelse bygger først og fremmest på et postulat, der er i strid med reglerne for sygeforsikringens godtgørelse af rejser af helbreds-mæssige årsager. I henhold til socialsikringslovens artikel R. 322-10-7 *skal udgifter til offentlig transport, der afholdes af en person, der ledsager en forsikret eller en ydelsesberettiget person, godtgøres, når dennes tilstand nødvendiggør bistand fra tredjemand, eller denne er under 16 år.*
- (431) *For det andet* mener Corsica Ferries, at den sats på 10 % for færgetransport, som de franske myndigheder anvender, synes at være meget overvurderet alene i lyset af de objektive data, som de franske myndigheder har fremlagt, og som er baseret på den stikprøve på 8 000 anmodninger om forhåndsgodkendelse, der blev sendt til den lokale sygekasse 2A (betragtning 158). Disse data viser, at kun 4 % af disse anmodninger vedrører søtransport. Ifølge Corsica Ferries skal den anslåede efterspørgsel efter transport af passagerer med helbredsproblemer derfor nødvendigvis reduceres med mere end halvdelen ved at anvende den sats på 4 % og ikke 10 % som anvendt af de franske myndigheder.

5.1.2.1.3. Vedrørende identifikation af brugernes efterspørgsel efter søtransport af transporteret gods, idet der ikke anses at være et alternativ til havnen i Marseille

5.1.2.1.3.1. Vedrørende identifikation af brugernes kvalitative efterspørgsel efter transporteret gods

- (432) Corsica Ferries er af den opfattelse, at de franske myndigheder har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at antage, at havnene i Toulon og Marseille kun delvist udgør brugbare alternativer.
- (433) Corsica Ferries fandt i klagen, at havnene i Marseille og Toulon fuldt ud er ligestillede med hensyn til transporten af transportansvarlige. Det gør således ingen forskel for en transportansvarlig, der rejser med sin vejtraktor og sin sættevogn, og hvis logistikplatforme er beliggende i Marseille-regionen eller i Rhone-korridoren (Miramas, Salon, Avignon), om vedkommende skal rejse til Marseille eller Toulon, eftersom afstanden mellem de to byer er på kun 45 minutter. Situationen for en transportansvarlig, der rejser med sin vejtraktor og sin sættevogn, svarer således til situationen for en passager, der rejser med sin bil.
- (434) Corsica Ferries anførte også i klagen, at selskabet transporterer lige så mange transportansvarlige fra Toulon, som Corsica Linea og La Méditerranéenne gør det fra Marseille. ⁽¹⁶¹⁾
- (435) I sine bemærkninger bestrider Corsica Ferries navnlig to punkter, der blev drøftet i åbningsafgørelsen: for det første, at der foreligger en risiko for fuldt udnyttet kapacitet i havnen i Toulon for det andet den manglende valgfrihed, der kom til udtryk under høringsen af brugerne.

5.1.2.1.3.1.1. Ingen risiko for opbrugt kapacitet i havnen i Toulon med hensyn til transporteret gods

- (436) Corsica Ferries fremfører to argumenter i denne henseende.

⁽¹⁶¹⁾ Corsica Ferries anfører f.eks., at selskabet har transporteret 5 947 (4 984 i 2021) transportansvarlige mellem Toulon og Ajaccio mod 5 232 mellem Marseille og Ajaccio (6 973 i 2021).

- (437) For det første svarer den påståede opbrugte kapacitet i havnen i Toulon ifølge selskabet ikke til virkeligheden, for så vidt angår denne havns kapacitet, således som det tidligere er blevet bemærket. Corsica Ferries oplyser, at havnen i Toulon mellem 2013 og 2015 modtog 50 % mere gods end på nuværende tidspunkt. Desuden førte de strejker, der ramte havnen i Marseille i juni 2019 og januar 2020, til en kraftig stigning i godstrafikken i havnen i Toulon i løbet af disse to måneder, uden at dette gav anledning til en opbrugt kapacitet.
- (438) Dernæst og frem for alt hævder Corsica Ferries, at administratoren af havnen i Toulon har bestridt, at havnens kapacitet skulle være fuldt udnyttet. Corsica Ferries har oplyst, at selskabet har anmodet handels- og industrikammeret i Var om oplysninger om den faktiske kapacitet i havnen i Toulon med hensyn til transporteret gods. Ifølge Corsica Ferries anførte administratoren af havnen i Toulon i sit svar, at den stadig rådede over ledig kapacitet i tre af sine terminaler, og at denne kapacitet vedvarende var tilgængelig for Corsica Ferries.⁽¹⁶²⁾ Ifølge Corsica Ferries bekræftede handels- og industrikammeret i Var, at handelshavnen i Toulon betjente en læsse- og lossetrafik op til 42 008 påhængsvogne i 2014, hvilket svarede til 600 000 løbende meter⁽¹⁶³⁾. Under hensyntagen til at havnen i Toulon stod for 320 000 løbende meter i 2022, vurderer Corsica Ferries, at havnen kan betjene yderligere næsten 280 000 løbende meter, idet denne andel vil kunne hidrøre fra hele Frankrig.⁽¹⁶⁴⁾

5.1.2.1.3.1.2. I høringen af brugerne bliver det ikke i tilstrækkelig grad dokumenteret, at der med hensyn til efterspørgslen efter transporteret gods ikke findes et alternativ til havnen i Marseille

- (439) Corsica Ferries anfører, at det ifølge de franske myndigheder fremgår af høringen af brugerne, at transportørerne – for så vidt angår transporteret gods – ikke undersøger alternative ruter, når de planlægger deres transport. Corsica Ferries fremsætter følgende bemærkninger til denne påstand.
- (440) For det første er der ifølge Corsica Ferries tale om en generel og udokumenteret udtalelse fra nogle få aktører baseret på en stikprøve af usikker statistisk repræsentativitet.
- (441) Corsica Ferries anfører dernæst, at de hørte transportører befinder sig i en interessekonflikt, idet de er aktionærer i Corsica Linea (betragtning 394). Denne situation påvirker analysen af, om havnene i Toulon og Marseille kan benyttes valgfrit, for så vidt som brugerne af søtransporten af transporteret gods ikke handler som rationelle erhvervsdrivende, hvis valg er baseret på en sammenligning af tilbuddene, men på grundlag af deres interesse som aktionærer i Corsica Linea, hvorfor de end ikke overvejer et alternativ.
- (442) Corsica Ferries bestrider endvidere, at nærheden til havnen i Marseille er en af transportørernes vigtigste grunde til at vælge denne havn snarere end havnen i Toulon. Corsica Ferries er af den opfattelse, at de franske myndigheder ikke har fremlagt noget bevis til støtte for deres påstand om, at transportørernes og kundernes logistiske baser til besejlingen til Korsika geografisk ligger tættere på Marseille end på Toulon. En væsentlig del af den transporterede godstrafik blev transporteret fra havnen i Toulon, inden den blev flyttet til havnen i Marseille, efter at Corsica Linea blev aktør på markedet i 2016. Corsica Ferries er af den opfattelse, at henset til motorvejsnettets nærhed og placeringen af havnen i Toulon, kan dens opland ikke begrænses til departementet Var, eftersom denne havn håndterer transporteret gods fra hele regionen og Rhônedalen.

⁽¹⁶²⁾ I sit svar til Corsica Ferries (vedlagt som bilag 10 til Corsica Ferries' bemærkninger) forklarer handels- og industrikammeret i Var, at terminalen i Toulon Côte-d'Azur kan betjene op til 80 påhængsvogne om dagen om vinteren og omkring 20 om sommeren, terminalen i Bregailon-syd kan betjene 120 påhængsvogne (dog kun for ro-ro-fartøjer), mens krydstogtsterminalen i Seyne-sur-Mer ikke råder over en ro-ro-kaj. Sidstnævnte ville skulle udbygges (opførelse af en ro-ro-kaj eller tilføjelse af en flydebro) til betjening af op til 50 påhængsvogne.

⁽¹⁶³⁾ I sit svar til Corsica Ferries anfører handels- og industrikammeret i Var, at *det maksimale antal påhængsvogne i løbet af de sidste 15 år i terminalen i handelshavnen i Toulon blev nået i 2014 med 42 008 læssede og lossede påhængsvogne. Strømmene er jævne og svarer til ca. 21 000 læssede påhængsvogne om året.*

⁽¹⁶⁴⁾ Som svar på Corsica Ferries' spørgsmål om, at Toulons opland (med hensyn til tilgængelighed og placering) ikke var begrænset til Toulons bagland eller departementet Var, men også dækkede alle nabodepartementer (bilag 9 til Corsica Ferries' bemærkninger), anførte handels- og industrikammeret i Var, at *havnen i Toulon er tilgængelig via motorvej A50, A57 og A570 fra øst til vest og fra nord til syd. [...] Havnen er i dag håndteringssted for gods fra den sydlige region og mere generelt fra det franske territorium. [...] (bilag 10 til Corsica Ferries' bemærkninger).*

- (443) Selv i betragtning af, at nogle transportører pådrager sig større vejtransportomkostninger på grund af en større afstand mellem deres base og havnen i Toulon, er dette kriterium i sig selv ikke relevant: Corsica Ferries mener, at det afgørende er kriteriet om de samlede transportomkostninger til det endelige bestemmelsessted (dvs. vejtransportomkostningerne og omkostningerne ved søtransport). Corsica Ferries bestrider under alle omstændigheder meromkostningerne på 17 % af de samlede transportomkostninger, som selskabet anser for at være overvurderet. En ny undersøgelse foretaget af BRG som fremlagt af Corsica Ferries (**»BRG 2-undersøgelsen«**) viser, at meromkostningerne ikke overstiger 5-6 % af transportørens samlede produktionsomkostninger, og at disse opvejes af de lavere priser på søtransporten af transporteret gods fra havnen i Toulon sammenlignet med Marseille. ⁽¹⁶⁵⁾

5.1.2.1.3.2. Vedrørende identifikation af brugernes kvantitative efterspørgsel efter søtransport af transporteret gods, idet der ikke anses at være et alternativ til havnen i Marseille

5.1.2.1.3.2.1. Uoverensstemmelse i skønnet over den kvantitative efterspørgsel efter transporteret gods, idet der ikke anses at være et alternativ til havnen i Marseille

- (444) Corsica Ferries deler Kommissionens tvivl med hensyn til kvantificeringen af den faste efterspørgsel efter transporteret gods i havnen i Marseille, som blev anslået til 80 % af den historiske efterspørgsel efter transporteret gods mellem Marseille og Korsika, idet Corsica Ferries har anført, at denne sats ikke er baseret på objektive og kontrollerbare oplysninger.

- (445) Corsica Ferries gør endvidere opmærksom på, at de franske myndigheder i forbindelse med den tidligere markedsundersøgelse, der blev gennemført i oktober 2020, havde foretaget en analyse, der viste det modsatte, nemlig i) en valgmulighed for efterspørgslen efter transporteret gods på 80 % mellem Toulon og Marseille og ii) en manglende valgmulighed på 20 % for efterspørgslen efter godstransport. ⁽¹⁶⁶⁾ En så betydelig forskel mellem de tidligere kontrakter og kontrakterne om offentlig trafikbetjening rejser ifølge Corsica Ferries tvivl om, hvorvidt de franske myndigheders skøn er velbegrundede, især da der ikke er sket nogen væsentlig ændring af markedet mellem de to perioder.

5.1.2.1.3.2.2. Fejl i kvantificeringen af transportefterspørgslen hos transportansvarlige i forbindelse med transporteret gods

- (446) Corsica Ferries anfægter den metode, som de franske myndigheder har anvendt til at anslå antallet af transportansvarlige på grundlag af det enkelte forhold mellem transportansvarlige og løbende meter transporteret gods, der anvendes på den samlede efterspørgsel efter transporteret gods i 2030. Selskabet fremfører fire argumenter i denne henseende:

- (447) *For det første* har Frankrig ifølge Corsica Ferries ikke taget hensyn til forskellen mellem ledsaget og uledsaget transporteret gods inden for kategorien transporteret gods. De transportansvarliges påståede behov for offentlig tjeneste er således baseret på en uberettiget antagelse. Corsica Ferries henviser i denne forbindelse til BRG 1-undersøgelsen i klagen.

⁽¹⁶⁵⁾ Corsica Ferries har i bilag 2 til sine bemærkninger fremlagt BRG 2-undersøgelsen af Korsikas regionalråds vurdering af behovet for offentlig tjeneste i forbindelse med besejlingen til Korsika af 21. april 2024 og udført på vegne af Corsica Ferries. De større vejtransportomkostninger anslås for en gennemsnitlig rejse fra logistikområderne i PACA-regionen til havnen i Marseille for en lastbil på 12 løbende meter – idet den daglige sats sættes til 191 EUR, og time-, kilometer- og dagsudgifterne følger det nationale vejudvalg for kategorien »regional sammenkoblet vogntog – diesel«. Med hensyn til søtransporttakster anvendes der i undersøgelsen en takst på 32,4 EUR/løbende meter som gennemsnit for Toulon i 2023 sammenlignet med 42,5 EUR/løbende meter for havnen i Marseille (svarende til den maksimumstakst, der blev fastsat i forpligtelsen til offentlig tjeneste af 2019 for ruterne Marseille-Korsika).

⁽¹⁶⁶⁾ Corsica Ferries har som bilag 11 til sine bemærkninger fremlagt en analyse af markedet for søtransport mellem Korsika og det franske fastland, der er vedlagt som bilag til Korsikas forsamlings beslutning nr. 20/166 af 5. november 2020 om godkendelse af anvendelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening for perioden 2021-2022. Den pågældende analyse er udarbejdet af Gecodia efter samme model som Gecodia-rapporten. I denne analyse blev det vurderet, om havnene i Toulon, Marseille og Nice udgør brugbare alternativer, hvad angår transporteret gods til/fra Korsika set ud fra et efterspørgselssynspunkt på grundlag af to kriterier (havnenes kapacitet til trafikbetjening og meromkostningerne ved en transport via en anden havn). På side 36 i denne analyse konkluderer Gecodia følgende: *Ethvert behov for offentlig tjeneste beregnes for transporteret gods på følgende måde: 20 % af den transporterede godstransport fra havnen i Marseille har en strukturel tilknytning til denne havn. Dette berører dog ikke muligheden for at fastlægge en delvis valgfrihed mellem havnene på fastlandet for dette markedssegment, hvis der fremlægges dokumentation herfor, navnlig gennem en bredere offentlig høring af afsendere og transportører. Resten af transporten er samlet i havnene Marseille og Toulon.*

- (448) I BRG 1-undersøgelsen vurderes det, at transporteret gods skal være genstand for en underinddeling, da der enten er tale om ledsaget gods (dvs. at den transportansvarlige kører om bord på fartøjet med sin lastbil) eller uledsaget gods (den transportansvarlige parkerer lastbilen på fartøjet, mens en anden transportansvarlig henter den i ankomsthavnen). Med andre ord indebærer ledsaget transporteret gods, at den transportansvarlige ligeledes er med på sørejsen, i modsætning til uledsaget transporteret gods. Ifølge BRG 1-undersøgelsen er uledsaget godstransport knyttet til faste kunder med betydelige behov og en struktureret logistisk organisation, der gør det muligt for dem at repatriere de transportansvarlige, der forlader lastbilerne om bord på fartøjet, og/eller at transportere de transportansvarlige, der skal modtage lastbilerne, når fartøjet anløber. Omvendt er ledsaget transporteret gods knyttet til kunder med flere ad hoc-behov.
- (449) Disse forskelle i kunde profiler og -behov indebærer ifølge BRG 1-undersøgelsen, at de to strømme skal analyseres særskilt med hensyn til efterspørgselsperspektivet. Ledsaget transporteret gods kan nemt overføres fra den ene havn til den anden, dvs. at havnene i Marseille og Toulon kan benyttes på lige fod set ud fra brugernes synspunkt med hensyn til denne trafik, hvilket ikke er tilfældet for uledsaget transporteret gods. ⁽¹⁶⁷⁾
- (450) De franske myndigheder har imidlertid ikke foretaget en sådan sondring. Ifølge BRG 1-undersøgelsen foretog Frankrig en samlet analyse af den geografiske valgfrihed mellem havnene på fastlandet med hensyn til transporteret gods. Behovet for offentlig tjeneste for transport af transportansvarlige vurderes derfor ikke på grundlag af en analyse, der er specifik for ledsaget transporteret gods.
- (451) *For det andet* har de franske myndigheder ifølge Corsica Ferries nødvendigvis overvurderet den faktiske efterspørgsel efter transport af transportansvarlige i de foregående år ved at anvende et forhold mellem transportansvarlige og løbende meter transporteret gods på den anslåede efterspørgsel i 2030, hvilket svarer til det år, hvor efterspørgslen skønnes at være den højeste.
- (452) For det tredje gør Corsica Ferries gældende, at forholdet mellem transportansvarlig og løbende meter transporteret gods er forkert. Corsica Ferries henviser til BRG 2-undersøgelsen, hvoraf det fremgår, at de franske myndigheder i modsætning til, hvad der er anført i betragtning 115 i åbningsafgørelsen, ikke baserer forholdet mellem transportansvarlige og løbende meter transporteret gods på den gennemsnitlige værdi, der er observeret for perioden 2018-2021. Det forhold, som de franske myndigheder anvender, er betydeligt højere end det, der fremgår af de historiske data ⁽¹⁶⁸⁾, hvilket fører til en overvurdering af de transportansvarliges påståede behov på ca. 11 % på ruten mellem Marseille og Ajaccio og på 7 % på ruten mellem Marseille og Bastia.
- (453) *For det fjerde* begik de franske myndigheder en metodefejl ved at anvende en enkelt vækstrate på 2,3 % om året for alle de ruter, der var omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, idet analysen af behovet for offentlig tjeneste skulle have været foretaget for hver rute i henhold til de enkelte ruters særlige karakteristika.
- (454) Corsica Ferries anfører i denne forbindelse, at transporten af transporteret gods på ruterne Marseille-Ajaccio og Marseille-Bastia ifølge tabel 16 i åbningsafgørelsen faldt støt mellem 2018 og 2023, mens den stagnerede på ruterne mellem Marseille og de tre andre havne på Korsika mellem 2018 og 2023. Mere generelt viser officielle data omhandlende strømmene mellem Korsika og fastlandet (alle havne tilsammen) en generel stagnation i godstrafikken siden 2010. Satsen på 2,3 % er derfor ikke baseret på de seneste objektive data, hvilket fører til en overvurdering af de transportansvarliges transportbehov på næsten 22 %.

⁽¹⁶⁷⁾ I BRG 1-undersøgelsen påpeges det, at uledsaget transporteret gods medfører betydelige logistiske begrænsninger for transportøren, da det er nødvendigt at sørge for et ekstra køretøj/en ekstra lastbil til at afhente den transportansvarlige, der har forladt eller er kommet for at hente lastbilen om bord på fartøjet. På denne måde kan denne type transporteret gods ikke let overføres fra den ene havn til den anden i modsætning til ledsaget transporteret gods, som ikke er underlagt sådanne begrænsninger.

⁽¹⁶⁸⁾ Ifølge BRG 2-undersøgelsen viser tabel 16 og 17 i åbningsafgørelsen et gennemsnitligt forhold mellem transportansvarlige og løbende meter transporteret gods i perioden 2018-2020 på 0,054 for ruten mellem Marseille og Ajaccio (sammenlignet med 0,060, som anvendes af de franske myndigheder), 0,056 for ruten mellem Marseille og Bastia (sammenlignet med 0,060, som anvendes af de franske myndigheder), 0,065 for ruten mellem Marseille og Porto-Vecchio (sammenlignet med 0,070, som anvendes af de franske myndigheder), 0,082 for ruten mellem Marseille og Propriano (sammenlignet med 0,1, som anvendes af de franske myndigheder) og 0,081 for ruten mellem Marseille og L'Île-Rousse (sammenlignet med 0,080, som anvendes af de franske myndigheder).

5.1.2.2. Vedrørende analysen af markedssvigt

- (455) Corsica Ferries er af den opfattelse, at de franske myndigheder anlagde et åbenbart urigtigt skøn ved undersøgelsen af det markedssvigt, der begrundede indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Selskabet anfører i denne forbindelse fire punkter.
- (456) Corsica Ferries anfører *for det første* som en generel bemærkning, at kvalificeringen af et behov for offentlig tjeneste kræver, at der på forhånd opstilles et kontrafaktisk scenarie for at kunne analysere niveauet for det private initiativ, der vil blive foreslået, og dernæst for at afgøre, om dette initiativ er tilstrækkeligt til at dække efterspørgslen. Ifølge Corsica Ferries er det private initiativ i et kontrafaktisk scenarie ikke begrænset til det private udbud, der på forhånd er konstateret på markedet, men skal vurderes dynamisk, idet det foregriber, hvad det private initiativ ville være, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening.
- (457) Corsica Ferries påpeger også, at det kontrafaktiske scenarie skal være gennemsigtigt, objektivt og baseret på troværdige antagelser. I denne henseende påhviler bevisbyrden de offentlige myndigheder, som skal fremlægge tilstrækkeligt overbevisende og troværdige beviser.
- (458) Tilsvarende er Kommissionen ifølge Corsica Ferries forpligtet til at foretage en omhyggelig og upartisk undersøgelse af de beviser, som de offentlige myndigheder har fremlagt. Dette indebærer en grundig og omhyggelig analyse af disse beviser. ⁽¹⁶⁹⁾ Den undersøgelse, som Kommissionen foretager, kan og skal, hvis sagens omstændigheder kræver det, omfatte en fremadrettet analyse. ⁽¹⁷⁰⁾
- (459) I den foreliggende sag er Corsica Ferries af den opfattelse, at de franske myndigheder ikke har opstillet et kontrafaktisk scenarie, og at Kommissionen ikke synes at have udøvet sin fulde kontrol over, om de fremlagte beviser vedrørende det private initiativ, som ville blive genereret, hvis der ingen kontrakter om offentlig trafikbetjening forelå, var holdbare, troværdige og tilstrækkelige.
- (460) *For det andet* er Corsica Ferries af den opfattelse, at de spørgeskemaer, der blev brugt under høringen af operatørerne, var ledende.
- (461) For det første blev de erhvervsdrivende i spørgeskemaerne blot opfordret til at beskrive, hvorledes de søtransport-tjenester, som de ville tilbyde eller havde til hensigt at tilbyde, kunne opfylde kravene til territorial sammenhæng for Korsika uden dog nogensinde at definere de pågældende krav.
- (462) Corsica Ferries påpeger desuden, at der foreligger en interessekonflikt, der fordrejer de svar, der blev givet i forbindelse med høringen af godstransportoperatørerne. Corsica Linea svarede på høringen af operatørerne, selv om selskabets kapitalejerskab, der består af de største godstransportkunder inden for besejling til Korsika, havde en interesse i at opretholde den subsidierede offentlige tjeneste (betragtning 394). I denne forbindelse bemærker Corsica Ferries, at eksistensen af en interessekonflikt forhindrer personen i en sådan situation i at deltage i eller intervenere i den administrative beslutningsproces i henhold til artikel 101 og 102 i TEUF og artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF om tjenesteydelser i det indre marked ⁽¹⁷¹⁾.

⁽¹⁶⁹⁾ Corsica Ferries henviser til dom af 18. januar 2017, sag T-92/11 RENV., *Andersen mod Kommissionen*, ECLI :EU:T:2017:14, præmis 57, dom af 22. oktober 2008, forenede sager T-309/04, T-317/04, T-329/04 og T-336/04, *TV2/Danmark m.fl. mod Kommissionen*, ECLI :EU:T:2008:457 præmis 183, og dom af 3. december 2014, sag T-57/11, *Castelnou Energía mod Kommissionen*, ECLI :EU:T:2014:1021, præmis 136.

⁽¹⁷⁰⁾ Dom af 3. december 2014, sag T-57/11, *Castelnou Energía mod Kommissionen*, ECLI :EU:T:2014:1021, præmis 34.

⁽¹⁷¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked (EUT L 376 af 27.12.2006, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj>). Navnlig hedder det i artikel 14: »Medlemsstaterne må ikke gøre adgangen til at optage eller udøve servicevirksomhed på deres område betinget af: [...] direkte eller indirekte inddragelse af konkurrerende erhvervsdrivende, herunder gennem rådgivende organer, i udstedelsen af tilladelser eller andre afgørelser, der træffes af de kompetente myndigheder, bortset fra faglige organisationer og sammenslutninger eller andre organisationer, der handler som kompetent myndighed; dette forbud vedrører ikke høring af organisationer såsom handelskamre eller arbejdsmarkedets parter om andre spørgsmål end individuelle ansøgninger om tilladelse og heller ikke høring af den brede offentlighed«.

- (463) Corsica Ferries er af den opfattelse, at bevisbyrden i denne henseende påhviler de franske myndigheder i analogi med de regler, der gælder for offentlige kontrakter ⁽¹⁷²⁾, og som aktivt skal medvirke til at forebygge og opdage interessekonflikter i forbindelse med enhver administrativ procedure, herunder udbudsprocedurer. Frankrig var derfor forpligtet til med henblik på at godtgøre, at der forelå et behov for offentlig tjeneste, at støtte sig på objektive forhold, der var tilstrækkeligt troværdige og kontrollerbare, og til at forhindre indgreb fra operatører, der befandt sig i en interessekonflikt.
- (464) For det tredje er Corsica Ferries af den opfattelse, at Corsica Lineas og La Mériionales svar på høringen af operatørerne i det væsentlige ikke er troværdige. Selskabet forklarer, at det er urimeligt at antage, at disse to selskaber i mangel af kontrakter om offentlig trafikbetjening ganske enkelt ville indstille alle aktiviteter vedrørende besejling til Korsika. Selskabet henviser navnlig til konkurrencemyndighedens udtalelse ⁽¹⁷³⁾ og anfører endvidere, at Corsica Linea og La Mériionale har en flåde på henholdsvis ni og fire fartøjer og beskæftiger mere end henholdsvis 1 100 og 600 ansatte.
- (465) Et sådant ophør af aktivitet ville være så meget desto mindre sandsynligt, som koncessionshaverne allerede har afgivet et kommercielt bud, der udelukkende gennemføres uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Corsica Ferries henviser endvidere til Corsica Linea ⁽¹⁷⁴⁾ og La Mériionale ⁽¹⁷⁵⁾. Selskabet henviser også til de beviser, der blev fremlagt for Kommissionen i forbindelse med klagen, og mere specifikt BRG 1-undersøgelsen. I sidstnævnte hedder det, at Corsica Linea i juni 2022 havde forelagt en transportplan, hvori selskabet havde til hensigt at varetage en række overfarter under forpligtelsen til offentlig tjeneste i 2023 fra havnen i Marseille til Propriano ⁽¹⁷⁶⁾, Ajaccio ⁽¹⁷⁷⁾ og L'Île-Rousse ⁽¹⁷⁸⁾. Denne hensigt, som blev tilkendegivet i sommeren 2022, viser således, at Frankrigs antagelse om, at der ikke ville være blevet tilbudt privat kapacitet med afgang fra Marseille uden en kontrakt om offentlig trafikbetjening, er forkert.
- (466) Corsica Ferries er ligeledes af den opfattelse, at den omstændighed, at koncessionshavernes svar på høringen af operatørerne er fuldstændig identiske, i) viser den interessekonflikt, de er berørt af, idet de begge har en klar interesse i at reducere det fremtidige private tilbud med henblik på at sikre, at det subsidierede system med kontrakter om offentlig trafikbetjening forbliver permanent, og ii) afspejler betænkeligheder med hensyn til eksistensen af en koordinering mellem de to selskaber forud for deres svar på høringen af operatørerne.
- (467) Endelig bemærker Corsica Ferries, at det er inkonsekvent, at Kommissionen mener, at generelle og udokumenterede erklæringer fra rederier ikke er tilstrækkelige til at begrunde visse konklusioner (dvs. vedrørende det skøn over den faste mængde af transporteret gods i havnen i Marseille, som Corsica Linea har fremlagt, og som Kommissionen har sat spørgsmålstegn ved i betragtning 311 i åbningsafgørelsen), men at de er tilstrækkelige, når det drejer sig om at vurdere det potentielle private initiativ.

⁽¹⁷²⁾ Corsica Ferries henviser til Domstolens dom af 12. marts 2015, sag C-538/13, *Société eVigilo Ltd mod Litauen*, ECLI:EU:C:2015:166, præmis 33-43 og 47.

⁽¹⁷³⁾ Corsica Ferries fremhæver, at konkurrencemyndigheden i punkt 369 i sin udtalelse bemærkede, at det er vanskeligt at tro, at de rederier, der i øjeblikket har fået overdraget den offentlige trafikbetjening, Corsica Linea og La Mériionale, ikke med de analytiske regnskabsværktøjer, som de råder over til at vurdere deres omkostninger inden for rammerne af den offentlige trafikbetjening, ville kunne komme med et objektivt skøn over deres kapacitetsmæssige tilbud, hvis de drev de samme ruter både inden og uden for rammerne af forpligtelsen til offentlig tjeneste.

⁽¹⁷⁴⁾ Corsica Ferries fremsender et brev fra Korsikas kontor for transport af 31. juli 2023 (bilag 12 til bemærkningerne), der bekræfter varetagelsen af 41 overfarter uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruten Marseille-Propriano i sommeren 2023 for passagertransport og 28 overfarter uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruterne Marseille-Ajaccio (12 overfarter) og Marseille-L'Île-Rousse (16 overfarter). Corsica Ferries anfører, at der i 2024 blev åbnet ikke færre end 114 overfarter tilbudt af Corsica Linea uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

⁽¹⁷⁵⁾ Ifølge Corsica Ferries besluttede La Mériionale at varetage tre ugentlige natruter mellem Toulon og L'Île-Rousse fra april 2024. La Mériionale udvidede også sit tilbud uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening ved at tilbyde yderligere 12 overfarter mellem Marseille og Ajaccio i juli og august 2024.

⁽¹⁷⁶⁾ 19 sejlads.

⁽¹⁷⁷⁾ Fem sejlads.

⁽¹⁷⁸⁾ Ti sejlads.

- (468) Endelig tilbageviser Corsica Ferries Kommissionens påstand i betragtning 326 i åbningsafgørelsen om søtransport-tjenester, der leveres uden for kontrakterne om offentlig trafikbetjening af Corsica Linea og La Méditerranée. ⁽¹⁷⁹⁾ Corsica Ferries er af den opfattelse, at kravet om et troværdigt kontrafaktisk scenarie i henhold til retspraksis ikke betyder, at der kun skal tages hensyn til det potentielle private initiativ, der opfylder betingelserne i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Tværtimod indebærer kravet om et troværdigt kontrafaktisk scenarie en analyse af hele det private initiativ, som med rimelighed ville blive genereret uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, med henblik på derefter at sammenligne det med den anslåede efterspørgsel.

5.1.2.3. Vedrørende kontrakterne om offentlig trafikbetjenings nødvendighed og proportionalitet

- (469) Corsica Ferries er enig i Kommissionens foreløbige opfattelse af, at den minimumslastkapacitet, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, forekommer uforholdsmæssig sammenholdt med behovet for offentlig tjeneste (betragtning 331).
- (470) Corsica Ferries henviser således til klagens indhold på dette punkt. Selskabet fandt, at forekomsten af omlægning af sejlads og ekstra sejlads var i strid med cabotageforordningen og ikke opfyldte noget behov for offentlig tjeneste. Denne forordning forbyder medlemsstaterne at ændre anvendelsesområdet for kontrakten om offentlig trafikbetjening efter eget valg og uden begrundelse. I den foreliggende sag var Frankrig imidlertid ikke i stand til at påvise, at der forelå et behov for offentlig tjeneste, eftersom der ikke var fastlagt i) en periode, hvor disse omlægnings af sejlads og ekstra sejlads skulle gennemføres, og ii) et nøjagtigt antal ekstra sejlads, der skulle gennemføres (disse sejlads er valgfrie).
- (471) Corsica Ferries påpegede endvidere i klagen, at for hver af de fem ruter, der var omfattet af de omtvistede foranstaltninger, var de planlagte sejlads stort set tilstrækkelige til at dække det behov for offentlig tjeneste, som Frankrig havde anslået for perioden 2023-2030, således at det var overflødigt med omlægnings af sejlads og ekstra sejlads. Corsica Ferries tilføjede endvidere, at Corsica Linea og La Méditerranée i deres bud til myndighederne på Korsika allerede selv havde fastlagt de dage, hvor der blev gennemført omlægnings af sejlads og ekstra sejlads for hele varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, således at disse sejlads ikke opfyldte et behov for offentlig tjeneste, som Frankrig tidligere havde identificeret. Disse overfarter ville udelukkende blive gennemført i sommerperioden, og de ville først og fremmest blive tilbudt i weekenden, dvs. for turister (eftersom transportansvarlige ikke må rejse om søndagen).
- (472) Endelig var Corsica Ferries i klagen i tvivl om, hvorvidt koncessionshaverne var i stand til at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste som anført i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Corsica Ferries anfører i sin e-mail af 13. oktober 2023, at Corsica Linea med henblik på at varetage overfarten i juli og august 2023 chartrede et fartøj tilhørende La Méditerranée, le Kalliste, som sidstnævnte ikke desto mindre var forpligtet til at stille til rådighed for Korsikas kontor for transport med henblik på ekstra sejlads på Korsikas kontor for transports anmodning i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening vedrørende besejlingen til Porto-Vecchio og Bastia. Uden dette fartøj kunne La Méditerranée imidlertid ikke efterkomme Korsikas kontor for transports kontraktmæssige instrukser, hvis der skulle opstå et behov for sådanne ekstra sejlads mellem juli og august 2023.
- (473) I sine bemærkninger til åbningsafgørelsen mener Corsica Ferries imidlertid, at Kommissionen i sin åbningsafgørelse ikke drog alle konsekvenserne af sine egne konklusioner.
- (474) For det første er minimumskapaciteten for gods- og passagertransport blevet fastlagt på grundlag af den anslåede maksimale efterspørgsel frem til 2030, således at denne kapacitet kan dække den forventede efterspørgsel i 2030 allerede fra 2023. Kapaciteten forekommer derfor uforholdsmæssig i forhold til det behov for offentlig tjeneste, der blev vurderet for årene før 2030. Ifølge Corsica Ferries burde minimumskapaciteten inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening have været fastlagt for at dække den anslåede gennemsnitlige efterspørgsel mellem 2023 og 2030.

⁽¹⁷⁹⁾ Det hedder som følger i betragtning 326 i åbningsafgørelsen: Den omstændighed alene, at en af kontrahenterne, Corsica Linea, tilbød accessoriske kommercielle tjenester uden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening mellem juli og september 2023 (betragtning 205), udgør i øvrigt ikke et bevis for, at denne operatør med sikkerhed ville have leveret kommercielle tjenester på de samme betingelser som dem, de franske myndigheder havde pålagt i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvis disse kontrakter ikke fandtes, eller at disse tjenester faktisk ville være blevet leveret på samme betingelser som dem, der var fastsat i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

- (475) *For det andet* har Kommissionen ifølge Corsica Ferries ikke medtaget de ekstra sejlads i analysen af kapaciteten i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening i lyset af behovet for offentlig tjeneste. Da disse ekstra sejlads har til formål at imødekomme den maksimale efterspørgsel, burde de have været taget i betragtning ved fastsættelsen af minimumslastkapaciteten pr. overfart, der pålægges inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (476) *For det tredje* bestrider Corsica Ferries Kommissionens foreløbige undersøgelse af, hvorvidt kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke indeholdt en forpligtelse til brugen af ro-pax-fartøjer. ⁽¹⁸⁰⁾
- (477) Corsica Ferries anfører, at antallet på 12 passagerer er skillelinjen mellem i) passagerskibe, der også kan transportere gods (ro-pax), og ii) fartøjer til transport af gods (ro-ro), hvis passagerkapacitet er begrænset til 12 passagerer. ⁽¹⁸¹⁾
- (478) Corsica Ferries er af den opfattelse, at selv om forpligtelsen til at mobilisere ro-pax ikke udtrykkeligt er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, var forpligtelsen derimod nødvendigvis resultatet af den minimumskapacitet, der var fastsat i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og som skulle overholdes for hver overfart. Ved at indføre en minimumskapacitet på 18 passagerer på ruten Marseille-Ajaccio (fire passagerer med helbredsproblemer og 14 transportansvarlige) og 24 passagerer på ruten Marseille-Bastia (fem passagerer med helbredsproblemer og 19 transportansvarlige) har de franske myndigheder imidlertid de facto krævet mobilisering af ro-pax og udelukket brugen af ro-ro.
- (479) Den forpligtelse, der er pålagt koncessionshaverne, til systematisk at kunne transportere mere end 12 passagerer pr. overfart, idet brugen af ro-ro-skibe udelukkes, er ifølge Corsica Ferries således ubegrundet og uforholdsmæssig.

5.1.3. Manglende overholdelse af det andet Altmark-kriterium

- (480) Ifølge Corsica Ferries kræver det andet Altmark-kriterium, der har til formål at sikre, at beregningen af kompensationen er pålidelig og kontrollerbar, bl.a., at følgende to betingelser er opfyldt: i) Parametrene for beregning af kompensationen skal fastlægges efter en gennemsigtig procedure, og ii) de skal være objektive.
- (481) Corsica Ferries bemærker *for det første*, at parametrene for kompensationen ikke er blevet fastlagt på en gennemsigtig måde.
- (482) Selskabet anfører, at proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening gav ansøgerne fuld frihed til at fastsætte fordelingsnøglerne til beregning af den finansielle kompensation, og at bilag 9 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som indeholder et specifikt skema, der for hver enkelt udgiftspost for koncessionshaveren angiver den procentdel, der er afsat til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, slet ikke blev offentliggjort. Det er derfor fysisk umuligt for Corsica Ferries i mangel af tilstrækkelig gennemsigtighed fra Frankrigs side effektivt at kontrollere og kritisere de anvendte fordelingsnøgler.
- (483) Corsica Ferries klager ligeledes over den manglende gennemsigtighed i de franske myndigheders analyse af de nøgler, som koncessionshaverne har foreslået, herunder i åbningsafgørelsen. Ifølge Corsica Ferries giver denne manglende gennemsigtighed anledning til alvorlige vanskeligheder i lyset af kontradiktionsprincippet, som forhindrer de berørte parter i effektivt at kunne fremsætte deres bemærkninger.
- (484) *For det andet* er Corsica Ferries af den opfattelse, at de parametre, der anvendes til beregning af kompensationen, ikke er objektive.

⁽¹⁸⁰⁾ Det skal erindres, at Kommissionen i betragtning 343 i åbningsafgørelsen fandt, at behovet for at anvende ro-pax-fartøjer (dvs. fartøjer til over 12 passagerer) ikke er en forpligtelse, der indgår i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvilket tværtimod gør det muligt at varetage ruten med en flåde, der kombinerer ro-pax og ro-ro. Den omstændighed, at brugen af ro-pax-fartøjer kan være dyrere med hensyn til kapital- og driftsomkostninger end ro-ro-fartøjer, er uden betydning, hvis behovet for offentlig godstransporttjeneste fører til, at der medtages en række passagerer (herunder transportansvarlige), der gør brugen af ro-pax-fartøjer nødvendig.

⁽¹⁸¹⁾ I henhold til regel 2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (»Solas«-konventionen) defineres et passagerskib som ethvert skib, der kan befordre over 12 passagerer, mens et fragtskib defineres som ethvert skib, der ikke udgør et passagerskib, dvs. med en kapacitet på under 12 passagerer.

- (485) Corsica Ferries anfører for det første, at det fremgår af oplysningerne i åbningsafgørelsen, at de fordelingsnøgler, som koncessionshaverne anvender, for hver udgiftspost varierer alt efter de pågældende ruter. Ifølge Corsica Ferries giver disse variationer imidlertid ikke mening, eftersom i) de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt i de enkelte kontrakter om offentlig trafikbetjening, er af samme art (kun deres omfang varierer alt efter havnene), og ii) indebærer mobilisering af samme type fartøj (i det foreliggende tilfælde ro-pax).
- (486) Corsica Ferries henviser i denne forbindelse til undersøgelsen af 21. april 2024, som BRG gennemførte på vegne af Corsica Ferries vedrørende den økonomiske analyse af de nærmere bestemmelser for fastsættelsen af kompensationen i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (**»BRG 3-undersøgelsen«**). Det fremgår af undersøgelsen, at fordelingsnøglerne i de oprindelige bud fra koncessionshaverne var forskellige fra ansøger til ansøger, selv om der var tale om den samme rute, og behovet for offentlig tjeneste var det samme i begge tilfælde. Omvendt påpeges det i BRG 3-undersøgelsen, at Corsica Linea i sine oprindelige bud i vidt omfang anvendte de samme fordelingsnøgler på alle ruter, selv om omfanget af aktiviteter af almindelig økonomisk interesse og kommercielle tjenester varierede meget ruterne imellem. Disse udsving viser således, at de anvendte fordelingsnøgler ikke afspejler eller i det mindste ikke systematisk afspejler bidraget fra tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og koncessionshaverens omkostninger i forbindelse med dennes kommercielle aktiviteter.
- (487) I BRG 3-undersøgelsen forklares det mere generelt, at selv om det er muligt at foretage en regnskabsmæssig fordeling af omkostningerne, er sådanne fordelinger nødvendigvis vilkårlige og afspejler ikke den økonomiske virkelighed. Under alle omstændigheder skal antagelserne om omkostningsfordeling i *det mindste* ledsages af analyser, der dokumenterer deres gyldighed.
- (488) Corsica Ferries kritiserer desuden specifikt de fordelingsnøgler, der blev anvendt på kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruterne Marseille-Propriano, Marseille-Porto-Vecchio og Marseille-L'Île-Rousse.
- (489) Hvad angår ruten Marseille-Propriano er Corsica Ferries af den opfattelse, at det ikke er muligt at anse en fordelingsnøgle på 100 % af omkostningerne ved tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse for at være tilstrækkeligt begrundet og rimelig, når de fartøjer, som Corsica Linea har mobiliseret, systematisk overstiger minimumspassagerkapaciteten pr. overfart. Med andre ord kompenseres 100 % af driftsomkostningerne for disse fartøjer via offentlige tilskud udbetalt af Frankrig, mens kun en mindre del af den udbudte kapacitet svarer til behovet for en offentlig tjeneste.
- (490) Det samme gælder for de to andre ruter, hvor koncessionshaverne mobiliserede ro-pax-fartøjer med meget stor passagerkapacitet, selv om minimumskapaciteten på ni (L'Île-Rousse) og 11 (Porto-Vecchio) passagerer pr. overfart naturligvis burde have ført til mobilisering af et ro-ro-fartøj. Ifølge Corsica Ferries kunne Kommissionen ikke være uvidende om, at mobiliseringen af ro-pax-fartøjer i stedet for ro-ro-fartøjer øger kapitalomkostningerne og driftsomkostningerne betydeligt, hvilket fører til en overvurdering af den kompensation for offentlig tjeneste, der blev udbetalt til koncessionshaverne. I begge tilfælde anfører Corsica Ferries ligeledes, at de anvendte fordelingsnøgler er på mellem 60 og 75 % for hver udgiftspost, hvilket forekommer åbenbart uforholdsmæssigt og uberettiget i lyset af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt disse ruter.
- (491) Endelig bestrider Corsica Ferries formålet med og rimeligheden af den metode til opkrævning af indirekte omkostninger, som de franske myndigheder har anvendt, og som ifølge disse myndigheder består i at henhøre de indirekte omkostninger til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i *den andel af kapaciteten (udtrykt i m³ vol.), der for fartøjet er afsat til aktiviteter af almindelig økonomisk interesse*. Corsica Ferries rejser i denne forbindelse tvivl om den eksklusive udnyttelse af kapaciteten udtrykt i m³ til fastlæggelse af fordelingsmetoden, idet forpligtelserne til offentlig tjeneste også vedrører passagertransport. For at sikre, at der kun kan tages hensyn til de omkostninger, der er direkte forbundet med leveringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, skal fordelingsnøglerne nødvendigvis afspejle den faktiske andel af den kapacitet, der kræves til passagertransport, i forhold til den samlede kapacitet, der genereres af de fartøjer, der mobiliseres af koncessionshaverne.

5.1.4. *Manglende overholdelse af det tredje Altmark-kriterium*

- (492) Corsica Ferries mener, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening yder overkompensation til modtagerne af fire grunde.

5.1.4.1. *Omkostningsfordelingsmetoden til beregning af kompensationen i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening er uberettiget i den foreliggende sag*

- (493) Corsica Ferries anfægter de franske myndigheders valg med hensyn til omkostningsfordelingsmetoden til vurdering af de omkostninger, der er direkte forbundet med leveringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Selskabet er af den opfattelse, at dette valg ikke er blevet begrundet fra Frankrigs side eller har været genstand for en analyse i åbningsafgørelsen.
- (494) *For det første* påpeger Corsica Ferries, at kompensationen for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i princippet skal beregnes på grundlag af »net avoided cost«-metoden. Det er kun, når det er umuligt eller uhensigtsmæssigt at bruge denne metode, at omkostningsfordelingsmetoden kan anvendes. Det skal behørigt begrundes af de nationale myndigheder og kontrolleres af Kommissionen, om »net avoided cost«-metoden er umulig eller uhensigtsmæssig.
- (495) I den foreliggende sag finder Corsica Ferries, at de franske myndigheder ikke har givet nogen begrundelse. På samme måde sætter åbningsafgørelsen ikke spørgsmålstegn ved relevansen af omkostningsfordelingsmetoden og begrundelserne for ikke at anvende »net avoided cost«-metoden. Alene dette udgør et åbenbart urigtigt skøn fra de franske myndigheders side og en retlig fejl fra Kommissionens side.
- (496) *For det andet* er Corsica Ferries af den opfattelse, at anvendelsen af »net avoided cost«-metoden var nødvendig i den foreliggende sag, da den ikke var uhensigtsmæssig. Ifølge Corsica Ferries ville kun denne metode have gjort det muligt at undgå overkompensation af modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening af følgende grunde:
- »Net avoided cost«-metoden kræver ikke en omkostningsfordeling mellem forpligtelserne til offentlig tjeneste og koncessionshaverens øvrige aktiviteter, hvorved den del af vilkårlighed, der er knyttet til behovet for en sådan fordeling, undgås.
 - »Net avoided cost«-metoden kræver ikke forudgående skøn over de mængder af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og andre aktiviteter, der er nødvendige for at fordele omkostningerne i omkostningsfordelingsmetoden, og indebærer ikke en risiko for fejlbedømmelse af sådanne fordelinger, der kan føre til en overvurdering af de omkostninger, der skal kompenseres.
 - »Net avoided cost«-metoden er baseret på en samlet vurdering af alle de aktiviteter, der udføres af koncessionshaveren (tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og andre aktiviteter), således at koncessionshaveren ikke har mulighed for at træffe strategiske valg med henblik på at maksimere sine effektivitetsgevinster på området for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.
- (497) »Net avoided cost«-metoden var så meget desto mere nødvendig, som omkostningsfordelingsmetoden ikke tager hensyn til den yderligere fortjeneste, der opnås uden for anvendelsesområdet for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, selv om den er resultatet af leveringen af denne tjenesteydelse. Corsica Ferries anfører, at i mangel af kontrakter om offentlig trafikbetjening erklærer modtagerne af kontrakterne, at de ikke er villige til at tilbyde kommercielle tjenester, således at alle de kommercielle aktiviteter, som disse modtagere har udført i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke ville være blevet udført, hvis der ikke forelå en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. På denne måde genereres indtægterne fra disse aktiviteter ved tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening, og anvendelsen af »net avoided cost«-metoden ville have gjort det muligt at tage dem i betragtning ved beregningen af kompensationen uden nogen uforholdsmæssig fordel for modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (498) Endelig var »net avoided cost«-metoden ifølge Corsica Ferries nødvendig i lyset af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der på uforholdsmæssig vis var fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og som krævede, at modtagerne af kontrakterne skulle tilbyde overdimensioneret kapacitet i lyset af behovet for offentlig tjeneste.

5.1.4.2. Under alle omstændigheder skulle omkostningsfordelingsmetoden tage hensyn til den fortjeneste, der blev genereret ved de aktiviteter, der ikke var omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse hos modtagerne af kontrakter om offentlig trafikbetjening.

(499) Corsica Ferries påpeger, at punkt 32 i rammebestemmelserne kræver, at der tages hensyn til uforholdsmæssigt store fortjenester, der genereres som følge af særlige eller eksklusive rettigheder, selv når de er knyttet til andre aktiviteter.

(500) Corsica Ferries anfører, at selv om kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke indeholder bestemmelser om eksklusivitet til fordel for modtagerne, fører de ikke desto mindre til de facto-eksklusivitet af tre grunde:

- De forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, er uforholdsmæssige i forhold til det faktiske behov for offentlig tjeneste.
- Modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening modtager betydelige offentlige tilskud, mens andre rederier med aktiviteter under forpligtelsen til offentlig tjeneste ikke modtager sådanne tilskud.
- Forpligtelsen til offentlig tjeneste afskrækker rederier, der ønsker at etablere ruter mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika, i konkurrence med modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

(501) Corsica Ferries anfører i denne forbindelse, at denne de facto-eksklusivitet flere gange er blevet fastslået af konkurrencerådet i sin afgørelse nr. 06-MC-03 af 11. december 2006, konkurrencemyndigheden i sin udtalelse nr. 12-A-07 af 17. februar 2012, Kommissionen i sin afgørelse SA.22843 af 2. maj 2013 og gentaget i konkurrencemyndighedens udtalelse af 17. november 2020. ⁽¹⁸²⁾ Corsica Ferries er af den opfattelse, at disse konstateringer stadig er gyldige, og anfører, at efter at markedet for besejling til Korsika blev åbnet for konkurrence i 1996, er der ikke fremkommet noget konkurrerende bud på ruterne Marseille-Korsika.

(502) Ifølge Corsica Ferries er en af følgende to konstateringer nødvendige:

- Manglen på effektiv konkurrence i 30 år på ruterne til/fra havnen i Marseille er et bevis på, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening udgør adgangsbarrierer, der giver modtagerne eneret til at besejle ruterne mellem Korsika og Marseille, hvilket inkluderer de afledte kommercielle aktiviteter. Dette krævede derfor, at der blev taget hensyn til sidstnævnte ved anvendelsen af omkostningsfordelingsmetoden.
- Der er blevet opbygget en konkurrence mellem ruterne Marseille-Korsika og ruterne Toulon-Korsika, og det må således konkluderes, at søtransporttjenesterne fra havnene i Toulon og Marseille udgør et samlet marked, og at der derfor ikke er behov for offentlig tjeneste.

5.1.4.3. Bestemmelserne i kontrakterne om offentlig trafikbetjening er utilstrækkelige til at udelukke enhver risiko for overkompensation

(503) Corsica Ferries er for det første af den opfattelse, at artikel 40 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, der har til formål at sikre concessionshavernes tilbagebetaling af en eventuel overkompensation, der overstiger den rimelige fortjeneste, er utilstrækkelig, eftersom den alene er begrænset til anvendelsesområdet for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og udelukker avancer med hensyn til de pågældende kommercielle aktiviteter.

(504) For det andet henviser Corsica Ferries til BRG 3-undersøgelsen, som har bestridt Kommissionens foreløbige standpunkt, der godkender beregningen af en rimelig fortjeneste på grundlag af de aktuelle indtægter før skat og ikke på grundlag af modtagernes kapitalafkast, idet de aktuelle indtægter før skat ville være lettere at observere i regnskabsdataene end kapitalafkastet. Ifølge BRG 3-undersøgelsen er omkostningsdataene for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse imidlertid ikke umiddelbart observerbare i modtagernes resultatopgørelse, men kræver snarere en tvivlsom fordeling af de forskellige udgiftsposter mellem tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og andre aktiviteter.

⁽¹⁸²⁾ Corsica Ferries citerer punkt 348 i konkurrencemyndighedens udtalelse af 17. november 2020, hvori det hedder, at visse vedvarende faktorer forklarer, hvorfor den betydelige konkurrencefordel, som kontrahenterne nyder godt af, kan bidrage til at give dem de facto-eksklusivitet på ruterne mellem Marseille og Korsika.

- (505) *For det tredje* er artikel 35, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som bestemmer, at fordelingsnøglerne fastsættes for kontrakternes løbetid, underlagt en efterfølgende kontrol, der viser en forskel (som skal tilbagebetales) i forhold til de nøgler, der ville følge af driften, åbenbart utilstrækkelig, i) fordi begrebet »nøgle baseret på driften« ikke er defineret ⁽¹⁸³⁾, og ii) begrebet ikke gør det muligt fuldt ud at neutralisere de dødvægtseffekter, der følger af selve fordelingsnøglerne. I BRG 3-undersøgelsen påpeges det i denne forbindelse, at det i henhold til artikel 35, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening er tilladt for modtagerne af kontrakterne at beholde halvdelen af forskellen mellem den kompensation, der er beregnet på forhånd og efterfølgende (op til højst 5 % af den oprindelige kompensation).
- (506) *For det fjerde* er Corsica Ferries af den opfattelse, at artikel 32 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som har til formål at reducere den fortjeneste, der opnås i forbindelse med de kommercielle aktiviteter, ikke forhindrer overkompensation, eftersom den opnåede fortjeneste kan anvendes til at finansiere investeringer foretaget af modtagerne af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Modtagerne af kontrakter om offentlig trafikbetjening ville således opnå en fordel i form af investeringsstøtte svarende til den investerede fortjeneste, hvilket ville udgøre ulovlig statsstøtte, der adskiller sig fra den kompensation, der betales i henhold til kontrakterne.
- (507) *Endelig* er Corsica Ferries af den opfattelse, at der i ingen bestemmelse i kontrakterne om offentlig trafikbetjening tages hensyn til den supplerende godtgørelse, som modtagerne kan modtage i forbindelse med kapitalgevinsten på deres fartøjer, hverken ved beregningen af kompensationen eller ved metoden til overvågning af en rimelig fortjeneste.
- (508) Corsica Ferries henviser i denne forbindelse til BRG 3-undersøgelsen, som indeholder to bemærkninger.
- (509) For det første er den kompensation, som modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening modtager, langt større end fartøjernes økonomiske afskrivning. Det tilskud, der udbetales til koncessionshaverne, omfatter et element i form af investeringsomkostninger, som svarer til afskrivninger og/eller leasinggebyrer og/eller omkostninger ved chartering af det fartøj, der skal udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Ifølge BRG 3-undersøgelsen overstiger fartøjernes økonomiske levetid imidlertid betydeligt afskrivningsperioden eller standardleasingperioden. ⁽¹⁸⁴⁾ Følgelig overstiger den kompensation, som modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening modtager i henhold til investeringsomkostningselementet, hvert år det registrerede tab af økonomisk værdi.
- (510) Dernæst fremgår det af BRG 3-undersøgelsen, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke indeholder nogen mekanisme til overvågning af de kapitalgevinster, som modtagerne af kontrakterne kunne opnå, for så vidt angår fartøjerne. Selv om artikel 51 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening giver mulighed for, at Korsikas regionalråd kan købe fartøjer til en pris, der er lavere end markedsværdien (for at tage hensyn til allerede udbetalte tilskud, stilles der ikke krav om en sådan erhvervelse. Da fartøjer i kontrakterne om offentlig trafikbetjening betragtes som egen ejendom tilhørende modtagerne af kontrakterne, er disse desuden ikke forpligtet til at sælge deres fartøjer, hvis Korsikas regionalråd foreslår at erhverve dem.
- (511) Dette ville medføre en reel risiko for, at modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening ved udløbet af kontrakterne gennem værdiansættelsen af deres fartøjer (helt eller delvis finansieret ved hjælp af offentlig kompensation) ville modtage en yderligere godtgørelse ud over den godtgørelse, der følger af gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som ikke blev taget i betragtning ved beregningen af den rimelige fortjeneste (artikel 39 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening) eller reguleret af bestemmelsen om rimelig kontrol med fortjeneste i artikel 40 i direktivet om offentlig tjeneste.

5.1.4.4. Indekseringsmetoden for driftsomkostningselementet er åbenlyst forkert

- (512) Corsica Ferries henviser til BRG 3-undersøgelsen, der peger på en fejl i den indekseringsmetode, som de franske myndigheder anvendte til at beregne det årlige beløb for driftsomkostningselementet (betragtning 301).

⁽¹⁸³⁾ Det fremgår i denne henseende af BRG 3-undersøgelsen, at denne bestemmelse for at undgå dødvægtseffekter og overkompensation skal føre til en efterfølgende stigning i de omkostninger, der afsættes til kommercielle aktiviteter, for at bringe den kommercielle fortjeneste ned på et rimeligt niveau.

⁽¹⁸⁴⁾ F.eks. fremgår det af BRG 3-undersøgelsen, at Corsica Ferries' flåde omfatter fartøjer, der blev taget i brug for mere end 50 år siden, og at 31 % af ro-pax-fartøjerne på verdensplan er over 40 år gamle, og 17 % er mere end 50 år gamle ifølge Corsica Ferries' data. Omvendt påpeges det i BRG 3-undersøgelsen, at afskrivningsperioden for fartøjer og standardleasingperioden er meget kortere. La Méridionales regnskab for 2022 viser således en afskrivningsperiode for fartøjer på 20 år og en leasingperiode på 15 år med hensyn til et af fartøjerne i selskabets flåde.

- (513) Ifølge BRG 3-undersøgelsen beregnes det årlige beløb for driftsomkostningselementet ikke særskilt for hvert år på grundlag af en specifik omkostningsfordelingsnøgle, men beregnes for 2023 og indekseres efterfølgende efter forbrugerprisindekset. Ifølge BRG 3-undersøgelsen er denne metode forkert, da den indebærer, at stigningen i driftsomkostningselementet mellem år N og N+1 ikke svarer til 85 % af prisstigningen mellem disse to år, som foreslået i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, men til 85 % af den samlede kumulative prisstigning mellem år 2023 og år N+1. I undersøgelsen vurderes det, at stigningen i driftsomkostningselementet mellem 2029 og 2030 som følge af anvendelsen af metoden ikke afspejler prisstigningen mellem disse to år, men den samlede prisstigning mellem 2023 og 2030, dvs. over syv år. ⁽¹⁸⁵⁾

5.1.5. Manglende overholdelse af det fjerde Altmark-kriterium

- (514) I sine bemærkninger til åbningsafgørelsen henviser Corsica Ferries udelukkende til klagen, hvori selskabet fandt, at foranstaltningerne ikke opfyldte det fjerde Altmark-kriterium. Corsica Ferries finder, at udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke havde gjort det muligt på gennemsigtige og ikkediskriminerende betingelser at udvælge de ansøgere, der var i stand til at levere tjenesten til de laveste omkostninger, navnlig af tre grunde:
- (515) *For det første* gjorde Corsica Ferries gældende, at der var flere »adgangsbarrierer«, der havde til formål at begunstige tidligere koncessionshavere og forhindre selskabet i rent faktisk at afgive bud. Corsica Ferries har anført, at der findes to adgangsbarrierer i den foreliggende sag.
- (516) For det første henviste selskabet til den meget korte periode mellem datoen for indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening (i det foreliggende tilfælde den 21. december 2022) og datoen for tjenesternes påbegyndelse (den 1. januar 2023), mens det for så vidt angår søtransport er klart, at det er nødvendigt med en periode på mindst seks måneder mellem disse to datoer for at kunne foretage reservationer i tilstrækkelig god tid og omlægge flåden for at opfylde behovet for offentlig tjeneste. Ifølge Corsica Ferries kunne en sådan kort periode mellem datoen for tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og gennemførelsesstart kun være til gavn for tidligere koncessionshavere og begrænse andre konkurrenters deltagelse.
- (517) Corsica Ferries påpegede dernæst, at der forelå tekniske krav, som ikke var begrundet i behovet for offentlig tjeneste, og som kunne begrænse antallet af ansøgere, der deltog i udbudsproceduren. Corsica Ferries henviste til, at det ikke var muligt for ansøgere at afgive bud omfattende ro-ro-fartøjer i stedet for ro-pax-fartøjer. Desuden og frem for alt pålagde udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening ifølge Corsica Ferries ansøgerne at afgive bud omhandlende et eller to yderligere fartøjer pr. delkontrakt ⁽¹⁸⁶⁾ for at opfylde kravene til omlægning af sejlads og ekstra sejlads, idet disse sejlads skulle gennemføres under udførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening efter anmodning fra koncessionsgiveren og inden for et forhåndsvarsel på mindst en uge. Ifølge Corsica Ferries betød dette, at ansøgerne for alle delkontrakter til enhver tid skulle kunne mobilisere yderligere syv fartøjer under hele gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, uden forudsigelighed, uden nogen form for brugsgaranti og uden mulighed for, at operatøren kunne anvende disse fartøjer til andre tjenester (da fartøjerne til enhver tid skulle kunne anvendes til at garantere disse sejlads). Denne begrænsning er hovedårsagen til, at Corsica Ferries ikke deltog i udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening.
- (518) *For det andet* fandt Corsica Ferries, at tildelingskriterierne for buddene ikke gjorde det muligt at udvælge den ansøger, der var i stand til at levere tjenesten til de laveste omkostninger. Corsica Ferries anførte, at tildelingskriteriet for buddene vedrørende den finansielle kompensation kun blev vægtet med 20 %, således at udbudsproceduren efter selskabets opfattelse ikke var baseret på prisen på det økonomisk mest fordelagtige bud.
- (519) *Endelig* fandt Corsica Ferries, at det lave antal ansøgere, der deltog i udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening (en eller to ansøgere pr. delkontrakt), viste, at der ikke var nogen reel konkurrence.

⁽¹⁸⁵⁾ BRG 3-undersøgelsen indeholder forslag om at erstatte driftsomkostningselementet (n) med driftsomkostningselementet for 2023 eller erstatte I(2023) med I(n) i metoden som anført i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

⁽¹⁸⁶⁾ Corsica Ferries anfører, at hver af de fem delkontrakter krævede, at der blev mobiliseret to fartøjer til at gennemføre de faste sejlads, der var fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, samt et eller to yderligere fartøjer (afhængigt af delkontrakterne) for til enhver tid at kunne gennemføre omlægninger af sejlads og ekstra sejlads efter anmodning fra Korsikas regionalråd.

- (520) Subsidiært fandt Corsica Ferries, at Frankrig ikke havde foretaget nogen forudgående analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der var veldrevet og tilstrækkeligt udstyret, ville have haft ved leveringen af tjenesten, med henblik på at fastsætte kompensationen.

5.1.6. *Manglende overholdelse af reglerne i koncessionsdirektivet*

- (521) Corsica Ferries anfører, at selskabet i klagen fandt, at foranstaltningerne ikke kunne erklæres forenelige, fordi de var i strid med bestemmelserne i koncessionsdirektivet. Corsica Ferries påberåbte sig to tilsidesættelser: på den ene side en tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet, princippet om forbud mod forskelsbehandling og gennemsigtighedsprincippet og på den anden side en uforholdsmæssig lang varighed af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (522) Hvad angår den første tilsidesættelse, gjorde Corsica Ferries for det første gældende, at selskabet var stødt på to hindringer, som gjorde det umuligt at afgive bud (betragtning 516 og 517). Dernæst fandt selskabet, at de franske myndigheder havde ændret mindstekravene til udbudsproceduren for hver delkontrakt med henblik på at udvælge bud, der ikke opfyldte de tekniske krav i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (523) Hvad angår den anden tilsidesættelse, gjorde Corsica Ferries gældende, at varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening var ubegrundet, da modtagerne af kontrakterne ikke havde foretaget investeringer.
- (524) Corsica Ferries reagerede i sine bemærkninger til åbningsafgørelsen på to punkter, nemlig i) de franske myndigheders eventuelle ændring af mindstekravene i udbudsproceduren under denne procedure og ii) den uforholdsmæssigt lange varighed af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

5.1.6.1. *Vedrørende ændringen af mindstekravene under proceduren, udvælgelse af bud på et forkert grundlag og diskriminerende karakter af proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening*

- (525) I klagen påpegede Corsica Ferries, at ansøgerne i henhold til koncessionsdirektivets artikel 37 i forbindelse med en koncessionsgivende myndigheds fastsættelse af minimumskrav til en udbudsprocedure er forpligtede til at opfylde disse krav. Koncessionsgiveren er for sit vedkommende forpligtet til at afvise ethvert bud, der ikke opfylder disse minimumskrav.
- (526) Corsica Ferries forklarede, at bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening indeholdt en liste over de tekniske krav, som ansøgerne skulle opfylde fuldt ud. Disse tekniske krav omfattede antallet af omlægninger af sejlads og ekstra sejlads, som koncessionshaveren skal gennemføre efter anmodning fra Korsikas regionalråd. Disse omlægninger af sejlads og ekstra sejlads ville kunne falde på samme dag, på samme rute og på flere ruter på samme tid og ville skulle opfylde alle de tekniske krav i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, herunder hvad angår fartøjernes sejlplaner og lastekapacitet. Corsica Ferries er af den opfattelse, at ansøgerne derfor skal råde over fartøjer, der gør det muligt at opfylde alle kravene i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, herunder omlægninger af sejlads og ekstra sejlads, samtidig for hver af de delkontrakter, som de har afgivet bud på.
- (527) Ifølge Corsica Ferries rådede koncessionshaverne ikke over alle de fartøjsmæssige ressourcer til betjening af alle de ruter, som de alene eller som konsortium afgav bud på. Denne konstatering fulgte af en gennemgang af Frankrigs rapport om analysen af de oprindelige bud. Ifølge Corsica Ferries fremgik det af denne rapport, at ansøgerne selv havde fastsat den dag, hvor omlægningerne af sejlads og de ekstra sejlads skulle finde sted, og at de i øvrigt havde reduceret antallet af sådanne sejlads. De ændrede også selv overfartstiderne om søndagen og mandagen i vinterperioden. Endelig anvendte de fartøjer til omlægningerne af sejlads og de ekstra sejlads, som ikke opfyldte alle kravene i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

- (528) Ifølge Corsica Ferries indvilligede de franske myndigheder imidlertid i at ændre minimumskarakteristikaene i udbudsbetingelserne under forhandlingerne, hvilket var i strid med princippet om ligebehandling af ansøgerne og princippet om gennemsigtighed. En sådan ændring var ifølge Corsica Ferries ikke tilladt, eftersom det i henhold til Domstolens praksis kun undtagelsesvis er muligt at give koncessionsgiveren mulighed for at ændre eller supplere minimumskarakteristikaene, dvs. *»bl.a. fordi de åbenlyst blot kræver en præcisering eller for at bringe åbenlyse indholdsmæssige fejl til ophør, forudsat at alle tilbudsgiverne underrettes herom«*.⁽¹⁸⁷⁾ Dette er ifølge selskabet imidlertid ikke tilfældet i den foreliggende sag. Endvidere og under alle omstændigheder fremgår det også klart af Domstolens praksis, at såfremt ændringerne ville skulle accepteres, skulle de foretages inden afgivelse af tilbudsgivernes bud, hvilket heller ikke var tilfældet i den foreliggende sag.
- (529) Ifølge Corsica Ferries var disse ændringer så meget desto mere skadelige for selskabet, idet selskabet havde stillet spørgsmål til Korsikas kontor for transport vedrørende de tekniske krav, der er fastsat i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (lastekapacitet, sejlplaner, kahytter til bevægelseshæmmede personer) og de operationelle og økonomiske foranstaltninger til gennemførelse af omlægninger af sejladser og ekstra sejladser. Ifølge Corsica Ferries svarede Korsikas kontor for transport, at de tekniske krav i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening var et minimumskarakteristika, der var udelukket fra forhandlingerne, og at det var bydende nødvendigt for ansøgerne at afgive et bud, der opfyldte alle de tekniske krav i bilag 1.
- (530) Det er i øvrigt den kumulative virkning af disse minimumskarakteristika, som ansøgerne er blevet pålagt, der afholdt Corsica Ferries fra at afgive bud, for så vidt som overholdelsen heraf dels indebar, i) at der skulle mobiliseres et eller endog to yderligere fartøjer pr. rute med henblik på at gennemføre omlægninger af sejladser og ekstra sejladser, ii) uden sikkerhed for så vidt angår den faktiske gennemførelse af disse ekstra sejladser eller kendskab til den dato, hvor de skulle gennemføres, iii) idet det blev præciseret, at kun de ekstra sejladser, som Korsikas regionalråd faktisk havde anmodet om, og som koncessionshaveren havde foretaget, ville give anledning til en økonomisk kompensation.
- (531) I sine bemærkninger til åbningsafgørelsen anfører Corsica Ferries, at de elementer, som Frankrig har fremført, og som er anført i åbningsafgørelsen⁽¹⁸⁸⁾, er ukorrekte.
- (532) Corsica Ferries gør gældende, at bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening var et bilag, som ikke kunne ændres i henhold til udbudsbetingelserne. Ansøgerne måtte derfor ikke ændre de tekniske krav, der var fastsat i dette bilag. Corsica Ferries fremhæver i denne forbindelse, at udbudsbetingelserne (artikel 2, stk. 4, om minimumskarakteristika og artikel 4, stk. 1, om udbudsdokumentationen) var affattet på samme vilkår som reglerne for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening for 2019-2020. Den øverste domstol i forvaltningsretlige sager har i forbindelse med en tvist vedrørende disse kontrakter om offentlig trafikbetjening fastslået, at *det tekniske bilag til tjenesterne i bilag 1 til udkastet til kontrakt, henset til bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, i udbudsbetingelserne, skal anses for at være en del af udbudsdokumentationen og således som en forklaring af de forventede minimumskarakteristika*.⁽¹⁸⁹⁾

5.1.6.2. Vedrørende den uforholdsmæssigt lange varighed af kontrakterne om offentlig trafikbetjening

- (533) I klagen fandt Corsica Ferries, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke indeholdt bestemmelser om nogen investering fra de ansøgere, der havde fået tildelt kontrakten, hvorfor deres varighed (mere end fem år) var i strid med bestemmelserne i koncessionsdirektivets artikel 18. Dette blev navnlig bekræftet af ansøgernes forpligtelse til ifølge Corsica Ferries fra tidspunktet for indgivelse af ansøgninger at sikre en fuld tilrådighedsstillelse af de fartøjer, der skulle indsættes på hver af de ruter, der er omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (534) Corsica Ferries bestrider i sine bemærkninger til åbningsafgørelsen Kommissionens foreløbige opfattelse af, at varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening synes at være berettiget i betragtning af, at i) kontrakterne om offentlig trafikbetjening kræver, at koncessionshaverne mobiliserer fartøjer, der udgør en betydelig kapitalbyrde, og ii) andre kontrakter om offentlig maritim trafikbetjening i Europa har en varighed på over seks år.

⁽¹⁸⁷⁾ Dom af 29. marts 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, præmis 40.

⁽¹⁸⁸⁾ Betragtning 419 og 423 i åbningsafgørelsen.

⁽¹⁸⁹⁾ Den øverste domstol i forvaltningsretlige sager, den 24. juni 2019, La Mériidionale, nr. 429407.

- (535) *Hvad angår det første punkt* er Corsica Ferries af den opfattelse, at det fremgår af betragtning 52 og artikel 18 i koncessionsdirektivet, at en koncessionsperiode på mere end fem år kun kan begrundes, hvis den koncessionsgivende myndighed pålægger koncessionshaveren at foretage investeringer. Når koncessionshaveren er ansvarlig for de investeringer, der er nødvendige for den offentlige trafikbetjening, skal koncessionens varighed derfor fastsættes på grundlag af afskrivningsperioden for disse investeringer. Ifølge Corsica Ferries har hverken koncessionsdirektivet eller Domstolens praksis derimod anerkendt, at varigheden af en koncession på mere end fem år kan begrundes i andet end de investeringer, som den koncessionsgivende myndighed kræver.
- (536) Corsica Ferries er endvidere af den opfattelse, at de ovennævnte bestemmelser i koncessionsdirektivet hænger sammen med, at de investeringer, som koncessionshaveren pålægges og skal foretage, i princippet tilfælder den koncessionsgivende myndighed ved koncessionens udløb. De investeringer, der kræves i henhold til en koncession fra koncessionshaveren, udgør således ikke koncessionshaverens egne aktiver, som forbliver koncessionshaverens ejendom eller er under dennes kontrol ved koncessionens udløb. I denne sammenhæng beregnes koncessionens varighed med henblik på at gøre det muligt for koncessionshaveren økonomisk at afskrive de investeringer, som denne er blevet pålagt, og som denne er forpligtet til at opgive ved kontraktens udløb.
- (537) Dette er imidlertid ikke tilfældet her for kontrakterne om offentlig trafikbetjening, da de fartøjer, der mobiliseres af kontraktmodtagerne til deres gennemførelse, i) ikke er et resultat af en investeringsforpligtelse pålagt af de franske myndigheder og ii) udgør egne aktiver tilhørende kontraktmodtagerne, som fortsat ejer/nyder godt af dem ved kontraktens udløb. Under disse omstændigheder, og da modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke er blevet pålagt nogen investering, er varigheden af kontrakterne ikke berettiget.
- (538) Corsica Ferries har anført, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening under alle omstændigheder gør det muligt for deres modtagere at afskrive de investeringsomkostninger, der er forbundet med fartøjerne, i kontraktregnskaberne ved at modtage en rimelig forrentning af den investerede kapital. I det foreliggende tilfælde er det ifølge Corsica Ferries klart, at der ved beregningen af kompensationen ikke blev taget hensyn til restværdien af fartøjerne ved udløbet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som fortsat vil være til rådighed for modtagerne af kontrakterne.
- (539) *Hvad angår det andet punkt* er Corsica Ferries af den opfattelse, at de eksempler, som Frankrig har fremført, og som vedrører varigheden af besejlingskoncessioner på over seks år i Europa, ikke kan anvendes i den foreliggende sag. Hvad angår den norske sag, som Frankrig har henvist til, hvor der blev indgået koncessionskontrakter for en periode på ti år, mener Corsica Ferries, at denne periode var begrundet i koncessionshaverens forpligtelse til at investere i nye fartøjer. Situationen er derfor anderledes med hensyn til kontrakter om offentlig trafikbetjening, eftersom Frankrig og Kommissionen anerkender, at kontraktmodtagerne ikke pålægges nogen investering.

5.2. Bemærkninger fra Corsica Linea

- (540) Corsica Linea fremsendte bemærkninger vedrørende tre punkter: i) for så vidt angår eksistensen af et behov for offentlig tjeneste, ii) kontrakterne om offentlig trafikbetjening overensstemmelse med EU-retten om koncessioner, hvad udbudsproceduren angår, og iii) den manglende indrømmelse af en fordel til modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening eller under alle omstændigheder kontrakterne om offentlig trafikbetjening overensstemmelse med Kommissionens afgørelse af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i TEUF på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (*»afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse«*).⁽¹⁹⁰⁾

5.2.1. Eksistensen af et behov for offentlig tjeneste

- (541) I sine bemærkninger til åbningsafgørelsen reagerede Corsica Linea på tre punkter vedrørende undersøgelsen af, om der forelå et behov for offentlig tjeneste:
- vurderingen af den kvantitative efterspørgsel efter transport af transporteret gods, der ikke kan udskibes fra andre havne end havnen i Marseille, anslået til 80 % af den historiske trafik fra denne havn
 - fastlæggelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende minimumskapaciteten for godstransport pr. overfart, udtrykt i volumen, som pålægges koncessionshaverne inden for rammerne af kontrakter om offentlig trafikbetjening
 - muligheden for at vælge mellem havnene i Ajaccio og Propriano.

⁽¹⁹⁰⁾ EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3.

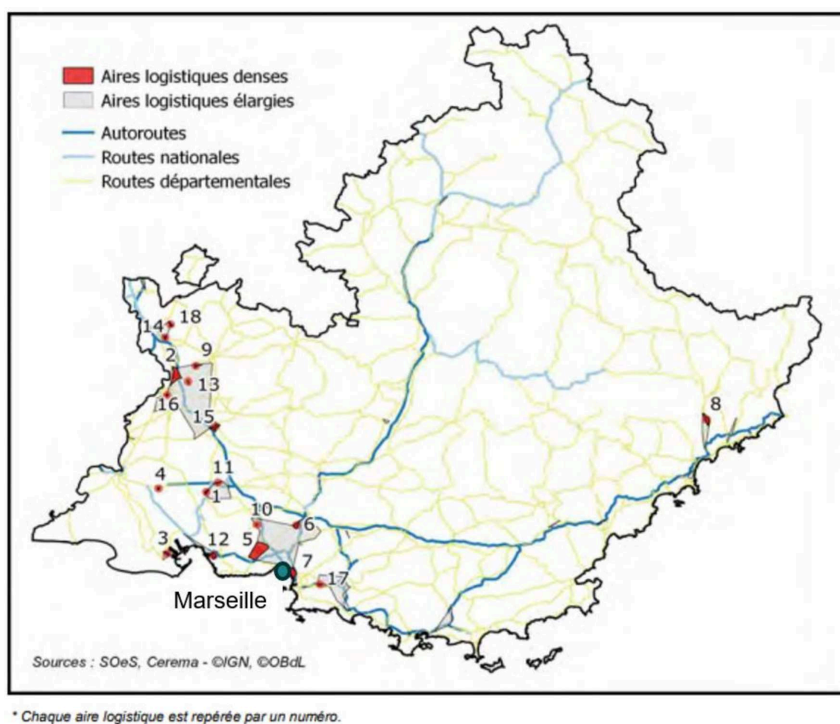
- (542) Corsica Linea anfører, at det på disse tre punkter på selskabets vegne bestilte en økonomisk analyse foretaget af Analysis Group («**Analysis-undersøgelsen**»), som ifølge Corsica Linea indeholdt alle de faktiske og økonomiske forhold, der gjorde det muligt at konkludere, at Frankrig ikke havde begået nogen åbenbar fejl med hensyn til påvisningen af et behov for offentlig tjeneste.

5.2.1.1. Skønnet over hvor stor en andel af efterspørgslen efter transporteret gods, der ikke anses at være forbundet med et alternativ til havnen i Marseille, er ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn

- (543) Corsica Linea er af den opfattelse, at placeringen af de logistiske baser for transportører, der transporterer gods til Korsika, er den næsten eneste afgørende faktor for valget af afgangshavn på fastlandet.
- (544) Corsica Linea baserer sig navnlig på Analysis-undersøgelsen, som så på placeringen af de mest trafikerede 18 logistikområder i PACA-regionen. ⁽¹⁹¹⁾ Af disse 18 områder var kun ét beliggende i en kommune, hvis nærmeste havn ikke er Marseille. Det fremgår således af Analysis-undersøgelsen, at hvis der ikke længere forelå et tilbud om godstransport via havnen i Marseille, så ville langt størstedelen af transportørerne vælge en mere fjernliggende havn. Dette ville føre til en betydelig stigning i transportomkostningerne, som ifølge Analysis-undersøgelsen i gennemsnit ville ligge på 11 %.

Figur 2

Logistikområdenes placering i Provence-Alpes-Côte d'Azur



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

Signaturforklaring: Aires logistiques denses – Tætte logistikområder

Aires logistiques élargies – Udvidede logistikområder

Autoroutes – Motorveje

⁽¹⁹¹⁾ Analysis-undersøgelsen anvendte atlasset over lagre og logistikområder i Frankrig for 2015 som kilde, s. 87, som findes online: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (tilgået den 18. oktober 2024).

Routes nationales – Landeveje

Routes départementales – Regionale veje

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Hvert logistikområde er markeret med et nummer

- (545) For at nå frem til dette skøn på 11 % blev der i Analysis-undersøgelsen foretaget en sammenligning mellem en vejstrækning mellem Salon-de-Provence⁽¹⁹²⁾ og Marseille på den ene side og Salon-de-Provence og Toulon på den anden side.⁽¹⁹³⁾ Det blev konkluderet, at en vejstrækning til/fra Toulon udgjorde en ekstra vejomkostning på 75 EUR for en transportør⁽¹⁹⁴⁾, hvilket hovedsagelig skyldtes i) to vejafgifter mellem Salon-de-Provence og Toulon (hvilket resulterede i en omkostning på 35,10 EUR ved kørsel til Toulon i stedet for 6,90 EUR til Marseille) og ii) de øgede udgifter til brændstof.⁽¹⁹⁵⁾

5.2.1.2. Frankrig har defineret minimumslastkapaciteten i kontrakterne om offentlig trafikbetjening korrekt.

- (546) Corsica Linea har anført, at Frankrig ikke med føje kan kritiseres for at have begået en åbenbar fejl med hensyn til definitionen af minimumslastkapacitet i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, idet statistikkerne for 2023 tværtimod viser, at disse minimumskapaciteter regelmæssigt er blevet overskredet fra det første år af gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (547) Corsica Linea har på dette punkt henvist til analyserapporten, som undersøgte de faktiske mængder gods, der hver måned blev transporteret fra Marseille til havnene i Ajaccio og Bastia i 2023. Disse analyser viser, at minimumskapacitetsgrænsen meget ofte er lavere end de faktiske mængder, der transporteres af Corsica Linea.⁽¹⁹⁶⁾

5.2.1.3. Havnene i Ajaccio og Propriano udgør ikke brugbare alternativer

- (548) Corsica Linea er af den opfattelse, at Corsica Ferries' påstand om, at der er frit valg mellem at benytte havnene i Ajaccio og Propriano, er ubegrundet. Ifølge Corsica Linea er analysen af trafiktiden den afgørende faktor, som konkurrencemyndighederne har valgt med henblik på at definere et »opland« og dermed afgøre, om der frit kan vælges mellem to konkurrerende tilbud inden for dette opland.
- (549) På grundlag af oplysningerne i analyseundersøgelsen ville en længere rejsetid for passagerer til havnen i Ajaccio i stedet for Propriano havn imidlertid øge omkostningerne betydeligt for mange kommuner på Korsika, der ligger i oplandet til havnen i Propriano.⁽¹⁹⁷⁾

⁽¹⁹²⁾ Ifølge Analysis-undersøgelsen er byen Salon-de-Provence midtpunkt (gennemsnitskoordinater) mellem alle de 18 undersøgte logistikområder.

⁽¹⁹³⁾ Med henblik på beregningen af vejstrækningen var Analysis-undersøgelsen baseret på referenceværdierne for produktionsomkostningssimulatoren fra det nationale vejudvalg (til beregning af vejtransportomkostninger) og webstedet Mappy (til beregning af afstande). I Analysis-undersøgelsen tages der hensyn til i) brændstofomkostningerne (brændstofforbrugsomkostningerne anslås til 0,319 EUR/km), ii) chaufførens lønomkostninger (omkostningerne til chauffør i forbindelse med én times arbejde i køretøjet udgør i alt 17,39 EUR/time), iii) udgifterne til vejafgifter (udgifter til vedligeholdelse og reparation af køretøjet udgør 0,083 EUR/km), iv) udgifterne til slid, dvs. udgifter til vedligeholdelse og reparation af køretøjet (udgifterne til vedligeholdelse og reparation af køretøjet udgør 0,083 EUR/km) og v) udgifterne til reparation af dæk (udgifterne til reparation af dæk er 0,025 EUR/km).

⁽¹⁹⁴⁾ Udgifterne til transport af transporteret gods fra midtpunktet for logistikområderne i PACA-regionen (Salon-de-Provence) beløber sig til 116 EUR til havnen i Toulon og 41,14 EUR til havnen i Marseille. Det forhold, at transporten passerer gennem Toulon i stedet for Marseille, øger derfor ifølge Analysis-undersøgelsen i gennemsnit omkostningerne til landtransport med 2,8.

⁽¹⁹⁵⁾ Analysis-undersøgelsen medtog også omkostningerne ved søtransport i sine beregninger, men det blev konkluderet, at prisen på søtransport var den samme fra Toulon og Marseille, dvs. 40 EUR pr. løbende meter kaj-til-kaj (640 EUR pr. lastbil, idet en lastbil i gennemsnit havde en længde på 16 meter). Omkostningerne ved søtransport er derfor nul i denne analyse.

⁽¹⁹⁶⁾ I analyseundersøgelsen vurderes det, at den tærskel, der anvendes i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, regelmæssigt er lavere end den maksimale mængde gods som ikke kan udsendes andetsteds fra, der hver måned transporteres af Corsica Linea: Dette er tilfældet i seks af de tolv måneder i 2023 for ruten Marseille-Bastia og i fem af de tolv måneder i 2023 for ruten Marseille-Ajaccio.

⁽¹⁹⁷⁾ Ifølge analyserapporten ville en enkelt tur fra Propriano eller dens omgivelser til havnen i Ajaccio medføre anslåede yderligere kørselsomkostninger på ca. 8 EUR ved en brændstofpris på 1,99 EUR pr. liter med en mindre bil, som forbruger 5,2 liter/100 km).

5.2.2. Overholdelse af EU-reglerne om koncessioner

5.2.2.1. Den korte frist til at tilvejebringe de bevilgede fartøjer efter udbuddet udgjorde ikke en hindring for Corsica Ferries' ansøgning

- (550) Corsica Linea er af den opfattelse, at den korte periode, der gik mellem datoen for indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og påbegyndelsen af trafikken, ikke kunne forhindre Corsica Ferries i at deltage i udbudsproceduren vedrørende offentlige kontrakter.
- (551) *For det første* er Corsica Linea af den opfattelse, at meddelelsen om det offentlige udbud, der blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende af 6. maj 2022, oplyste potentielle ansøgere om, at de tjenesteydelser, der var omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, skulle påbegyndes den 1. januar 2023. Potentielle ansøgere kendte derfor startdatoen for de pågældende tjenester otte måneder i forvejen. Desuden var ikrafttrædelsen af kontrakterne om den offentlige trafikbetjening den 1. januar 2023 også blevet bekendtgjort, så snart de franske myndigheder indledte høringen af operatørerne den 22. januar 2022. Ifølge Corsica Linea blev alle rederier, der kunne afgive tilbud, således underrettet om startdatoen for kontrakterne om den offentlige trafikbetjening fra januar 2022 og senest den 6. maj 2022.
- (552) *For det andet* har Corsica Linea anført, at det i de høringsregler, der blev offentliggjort den 6. maj 2022, blev meddelt, at ansøgerne skulle indgive deres ansøgninger og tilbud senest den 25. juli 2022, og at eventuelle foreløbige forhandlingsmøder ville blive indledt i august 2022. En ansøger, der afgav et seriøst bud i juli 2022, og som forventede at kunne vinde udbuddet, havde derfor næsten fem måneder til at forberede sig på at anvende sin flåde på de ruter, der var genstand for ansøgningen.
- (553) Endelig bemærkes det, at da de franske myndigheder ved udløbet af fristen for afgivelse af tilbud (25. juli 2022) vidste, at kun Corsica Linea og La Mériidionale havde afgivet bud, havde de uden at tilsidesætte bestemmelserne i koncessionsdirektivet kunnet beslutte at forlænge forhandlingernes varighed og afkorte perioden mellem datoen for indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og datoen for disses ikrafttræden. Da Corsica Ferries ikke var kandidat til at deltage i kontrakterne om den offentlige trafikbetjening, kunne den faktiske varighed af forhandlingsfasen derfor ikke være i strid med koncessionsdirektivet.

5.2.2.2. Minimumskravene omfattede ikke omlægning af sejlads og ekstra sejlads

5.2.2.2.1. Minimumskravene omfattede ikke omlægning af sejlads og ekstra sejlads

- (554) Corsica Linea har anført, at det følger af koncessionsdirektivets artikel 37, at det står en ordregivende myndighed frit for at fastsætte minimumskrav, og at den ved fastlæggelsen af sådanne krav frit kan fastlægge disses rækkevidde og indhold. Mindstekravene som defineret af den ordregivende myndighed i høringsdokumenterne kan kun forstås inden for de snævre grænser for betydningen af deres ordlyd.
- (555) I den foreliggende sag har Corsica Linea anført, at disse krav er defineret i høringsreglernes artikel 2, stk. 4. Ifølge Corsica Linea kunne bilag 1 således ikke i sin helhed udgøre et minimumskrav, selv om det var nødvendigt at henvise til bilag 1 til kontrakterne om den offentlige trafikbetjening for at forstå den nøjagtige rækkevidde af visse af disse minimumskrav.
- (556) Ifølge Corsica Linea fører denne konklusion til følgende konstateringer.
- (557) Hvad angår de ekstra sejlads bemærker Corsica Linea for det første, at disse ikke er nævnt i høringsreglernes artikel 2, stk. 4. Kun »sejlads pr. time« og »servicefrekvenser« er omfattet. Desuden er ekstra sejlads i bilag 1 til kontrakterne om den offentlige trafikbetjening kun angivet som en mulighed, hvis gennemførelse overlades til de franske myndigheders skøn. Disse henvisninger indeholder således ingen specifikke angivelser med hensyn til »sejlplanen« for de ekstra sejlads eller disses »frekvens« som omhandlet i det minimumskrav, der er fastsat i høringsreglernes artikel 2, stk. 4. Ifølge Corsica Linea er det desuden umuligt at betragte en ordregivende myndigheds angivelse af en mulighed, der under kontraktens gennemførelse er kommet til udtryk som et minimumskrav i henhold til koncessionsdirektivets artikel 37, dvs. »betingelser og kendetegn (navnlig tekniske, fysiske, funktionelle og juridiske), som alle tilbud skal opfylde eller besidde«.

- (558) Med hensyn til omlægning af sejladser bemærker Corsica Linea, at hverken artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne eller bilag 1 nævner omlægning af sejladser. Det kan derfor ikke udledes af disse bestemmelser, at der er tale om en særlig bestemmelse vedrørende omlægning af sejladser i forbindelse med sejlplaner eller frekvenser, som alene udgør et minimumskrav.
- (559) Da hverken ekstra sejladser eller omlægning af sejladser udgjorde et minimumskrav, kunne høringsreglerne i modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende, ikke pålægge rederiet at have et eget skib, der var egnet til sejladser af denne art og skulle være specielt afsat til dette formål. Ifølge Corsica Linea bekræfter to yderligere begrundelser dette.
- (560) For det første følger det af artikel 17 og 18 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 285-287), at selv om det er op til Korsikas kontor for transport at beslutte, om der skal foretages omlægning af sejladser og gennemføres ekstra sejladser, er denne mulighed ikke ledsaget af nogen forpligtelse til at tilvejebringe et eller flere fartøjer til at reagere på dem. ⁽¹⁹⁸⁾
- (561) Hvis det dernæst anerkendes, således som Corsica Ferries har gjort, at de ordregivende myndigheder ville have pålagt kontrahenten at besidde et yderligere fartøj for lejlighedsvis at kunne reagere på behovet for yderligere sejladser eller omlægning af sejladser, ville det ikke have haft nogen økonomisk betydning på grund af de betydelige supplerende kompensationsbeløb, der skulle have været ydet til dækning af omkostningerne ved at holde skibe, der for det meste ville ligge stille, i beredskab.

5.2.2.2.2. Corsica Lineas bud var i overensstemmelse med reglerne for høring

- (562) *For det første* har Corsica Linea anført, at Corsica Linea, hvad angår omlægning af sejladser og ekstra sejladser, hverken har foretaget nogen ændring af sine endelige tilbud i bilag 1 eller artikel 16 og 17 i udkastene til kontrakt om offentlig trafikbetjening. Bilag 1, der blev fremlagt til støtte for Corsica Lineas endelige tilbud på parti 1, 3 og 5, indeholdt blot et forslag om placeringen af ekstra sejladser på grundlag af Corsica Lineas kendskab til rutefart.
- (563) *For det andet* angående skibenes transportkapacitet (passagerer og fragt) er Corsica Linea af den opfattelse, at den kapacitet, der tilbydes af de fartøjer, som selskabet har tildelt de forskellige partier, er i overensstemmelse med de minimale laste- og passagerkapaciteter. Corsica Linea har endvidere fremført, at alle dets fartøjer overholder minimumsantallet af kahytter for bevægelseshæmmede. ⁽¹⁹⁹⁾

5.2.2.3. Varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med EU-retten

- (564) Corsica Linea er enig i Kommissionens foreløbige analyse af den rimelige varighed af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Selskabet fremsatte yderligere to bemærkninger til dette punkt.
- (565) *For det første* er Corsica Linea af den opfattelse, at varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med de standarder, der er fastsat i EU-retten. Corsica Linea henviser i denne forbindelse til Kommissionens beslutningspraksis vedrørende kontrakter om offentlig søfart i Kroatien ⁽²⁰⁰⁾ og Norge ⁽²⁰¹⁾ med en varighed på næsten ti år.
- (566) *For det andet* forudsætter opfyldelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at koncessionshaverne foretager investeringer, i modsætning til hvad Corsica Ferries har gjort gældende.

⁽¹⁹⁸⁾ Corsica Linea har i denne forbindelse anført, at de tekniske overvågningsudvalg i henhold til artikel 17 og 18 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening har til formål dels at tage hensyn til, at der foreligger et særligt behov, som kan begrunde anvendelsen af disse midler til tilpasning af rutefarten, bestående i omlægning af sejlplanen og indsættelse af ekstra sejladser, dels til eventuelle konflikter i forbindelse med anvendelsen af kontrahentens flåde.

⁽¹⁹⁹⁾ Corsica Linea nævner, at fartøjet Paglia Orba oprindeligt havde én kabine for bevægelseshæmmede. I overensstemmelse med det tilsagn, som Corsica Linea afgav under udbudsproceduren, var følgende imidlertid gældende for dette fartøj: i) det skulle erstattes af et af de øvrige syv fartøjer i den flåde, der var indsat i tjenesten, såfremt det var nødvendigt at have to kabiner for bevægelseshæmmede under hensyn til behovet for offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med artikel 20 i kontrakten om offentlig trafikbetjening, og ii) det var hurtigt blevet udstyret med endnu en kabine for bevægelseshæmmede ved hjælp af apteringsarbejder. Corsica Linea har i denne forbindelse henvist til en dom afsagt af forvaltningsdomstolen i Bastia den 19. marts 2019 (*Société La Méridionale*, nr. 1900289), hvori det anerkendes, at det er muligt at "forpligte sig til at bringe forholdene i overensstemmelse med kontrakten" for at gennemføre denne. I mellemtiden er overholdelsen blevet gennemført, således at Paglia Orba nu har to kabiner for bevægelseshæmmede.

⁽²⁰⁰⁾ Kommissionens afgørelser af 12. juli 2018 i sag SA.48119 – Kroatien – Croatian Ferries PSO (EUT C 339 af 21.9.2018, s. 1) og SA.49523 – Kroatien – Croatian Ferries PSO 3 (EUT C 339 af 21.9.2018, s. 2).

⁽²⁰¹⁾ Se fodnote nederst på side 25.

- (567) Corsica Linea har anført, at der bør skelnes mellem koncessionskontrakter om tjenesteydelser (som f.eks. kontrakter om offentlig trafikbetjening), der vedrører driften af en tjenesteydelse, og koncessionskontrakter om udførelse af anlæg/opgradering af infrastruktur, der vedrører anlæg af infrastruktur og kræver store investeringer. Da opførelsen af infrastrukturen i det andet tilfælde er selve kontraktens genstand, skal koncessionshaverens investeringsforpligtelser beskrives præcist i koncessionskontrakten. Det samme gælder ikke for kontrakter om tjenesteydelser, hvor det tilkommer koncessionshaveren selv under koncessionsgivers tilsyn at afgøre, hvilke investeringer der er nødvendige for til enhver tid at råde over de materielle ressourcer, der er nødvendige for en korrekt udførelse og kvalitet af tjenesteydelsen.
- (568) Corsica Linea har anført, at tilbudsgiverne i den foreliggende sag skulle levere tjenesten med deres egne fartøjer og opretholde den mest effektive flåde under hele gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening under overholdelse af de gældende miljøkrav.
- (569) Corsica Linea beskrev udviklingen inden for de gældende retlige rammer, navnlig Europa-Parlamentets og Råde direktiv (EU) 2023/959 ⁽²⁰²⁾ og Europa-Parlamentets og Råde forordning (EU) 2023/1805 ⁽²⁰³⁾.
- (570) Ifølge Corsica Linea gælder ordningen for tildeling af kvoter og returneringsforpligtelsen for søtransportaktiviteter i henhold til direktiv (EU) 2023/959 på 100 % af skibenes emissioner på grundlag af en progressiv tidsplan (40 % fra 2024 og 100 % fra 2026). Desuden indeholder forordning (EU) 2023/1805 bestemmelser om foranstaltninger til reduktion af drivhusgasintensiteten for brændstof, der anvendes i transportsektoren (fra 2 % i 2025 til 80 % inden 2050).
- (571) Corsica Linea har forklaret, at anvendelsen af disse regler kræver investeringer i mindre forurenende skibe for at undgå høje afgifter. Corsica Linea anslår omkostningerne ved at bringe disse fartøjer i overensstemmelse med miljøstandarderne til 12 mio. EUR. Selskabet har ligeledes anført, at det har foretaget en investering på 145 mio. EUR i et nyt skib, der bruger flydende naturgas som brændstof, og som forventes leveret i 2026, og dette skib kan også ind på ruter, der er omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (572) Corsica Linea har endelig bemærket, at disse investeringsbeslutninger ingen indvirkning har på compensationens størrelse, da denne er kontraktmæssigt begrænset af de foreløbige driftsregnskaber, der er fremlagt i buddene, og som har fuld kontraktmæssig gyldighed (bilag 9 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening). Det er derfor ifølge selskabet nødvendigt, at koncessionshaverne er i besiddelse af et overblik over indtægterne fra driften af tjenesteydelserne i en tilstrækkelig lang periode.

5.2.3. *Kontrakterne om offentlig trafikbetjening udgør ikke statsstøtte eller er i det mindste ikke anmeldelsespligtige i henhold til SGEI-afgørelsen.*

- (573) Corsica Linea mener ikke, at foranstaltningerne udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, da de fire Altmark-kriterier, og navnlig det fjerde, er opfyldt. Under alle omstændigheder opfylder foranstaltningerne alle de kriterier, der er fastsat i SGEI-afgørelsen, og de er derfor fritaget for forpligtelsen til at anmelde dem til Kommissionen.

5.2.3.1. *Kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder det fjerde Altmark-kriterium*

- (574) I modsætning til Kommissionens foreløbige analyse i åbningsafgørelsen mener Corsica Linea, at der faktisk var et reelt konkurrencepres i forbindelse med proceduren for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening, som gjorde det muligt at vælge det økonomisk mest fordelagtige tilbud for samfundet.

⁽²⁰²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁽²⁰³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

- (575) *For det første* har Corsica Linea anført, at ingen franske eller udenlandske rederier ud over Corsica Ferries, Corsica Linea og La Mériidionale har tilkendegivet interesse for markedet på Korsika, hverken ved at deltage i de forskellige udbud eller offentlige høringer, som Frankrig har iværksat, eller ved at drive ruter under ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste.
- (576) *For det andet* har Corsica Linea anført, at for så vidt angår aftalen om rutefart til Propriano, for hvilke Corsica Linea var i åbenlys konkurrence med La Mériidionale, var der faktisk tilstrækkelig konkurrence til, at de lokale myndigheder kunne vælge det mest fordelagtige økonomiske tilbud. Hvad angår de øvrige delkontrakter, der blev tildelt Corsica Linea (dvs. Bastia, L'Île-Rousse og Ajaccio), udelukker fraværet af et konkurrerende bud principielt ikke fuldstændigt, at der foreligger et tilstrækkeligt konkurrencepres til at anse det fjerde Altmark-kriterium for at være opfyldt. ⁽²⁰⁴⁾
- (577) *For det tredje* var der ifølge Corsica Linea et betydeligt konkurrencepres, eftersom det var bekendt, at alle tre operatører kunne ansøge om tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening (Corsica Linea, La Mériidionale og Corsica Ferries).
- (578) *For det fjerde* førte den forhandlingsprocedure, der blev gennemført af TBT og Korsikas regionalråd, til en betydelig nedsættelse af den compensation, der blev anmodet om mellem Corsica Lineas oprindelige og endelige bud for de delkontrakter, for hvilke selskabet blev tildelt kontrakten, hvilket viser, at de franske myndigheder havde en reel forhandlingsposition.
- (579) *Endelig* var de franske myndigheder under alle omstændigheder ikke forpligtede til at acceptere noget bud, hvis de anså det for at være for dyrt, selv om der for visse delkontrakter kun forelå ét endeligt bud.

5.2.3.2. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er under alle omstændigheder i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen.

- (580) Corsica Linea mener, at de pågældende foranstaltninger opfylder alle kriterierne i SGEI-afgørelsen, i modsætning til hvad Kommissionen har anført i betragtning 395-398 i åbningsafgørelsen. Kommissionen er af den opfattelse, at i) SGEI-afgørelsen finder anvendelse på den foreliggende sag, ii) visse færgeruter ikke overstiger tærsklen for fritagelse for anmeldelse, og iii) kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder alle de øvrige kriterier i SGEI-afgørelsen.

5.2.3.2.1. SGEI-afgørelsen finder anvendelse på kombinerede tjenester (fragt/passagerer)

- (581) Corsica Linea bestrider Kommissionens foreløbige opfattelse af, at SGEI-afgørelsen kun finder anvendelse på søtransport af passagerer, navnlig fordi SGEI-afgørelsen kun fastsætter en tærskel for transporterede passagerer.
- (582) Ifølge Corsica Linea er den af Kommissionen foreslåede fortolkning klart i strid med selve ordlyden og dens formål, som præciseret i betragtning 24 i SGEI-afgørelsen. Det fremgår af denne betragtning, at al søtransport (herunder godstransport) ligger inden for SGEI-afgørelsens anvendelsesområde. Tværtimod ville ingen søfragtydelser kunne drage fordel af SGEI-afgørelsen, hvis Kommissionens fortolkning blev lagt til grund, hvilket ville være i strid med ligebehandlingsprincippet.
- (583) Corsica Linea har i denne forbindelse anført, at Kommissionens beslutningspraksis anerkender, at SGEI-afgørelsen finder anvendelse på blandede tjenester, for hvilke den tærskel for passagertrafik, der er fastsat i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, ikke er overskredet. ⁽²⁰⁵⁾
- (584) Corsica Linea er desuden af den opfattelse, at henvisningen i SGEI-afgørelsen til en enkelt passagertærskel alene er begrundet i, at passagertrafikken højst er en samlet indikator for en given rutes økonomiske betydning. Ifølge Corsica Linea er det svært at forestille sig, at der på samme rute kan transporteres fragtmængder, som ikke står i forhold til passagertrafikken.

⁽²⁰⁴⁾ Dom af 16. september 2013, *Iliad*, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, præmis 240-254.

⁽²⁰⁵⁾ Corsica Linea har henvist til Kommissionens afgørelse (EU) 2022/1328 af 30. september 2021 om Italiens og Lazio-regionens støtteforanstaltninger SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) til fordel for Laziomar og dets køber, CLN (EUT L 200 af 29.7.2022, s. 154, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj>), punkt 484 ff.

5.2.3.2.2. Alle betingelserne i SGEI-afgørelsen er opfyldt

- (585) Corsica Linea mener, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med artikel 4 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse: Selskabet har anført, at der i den foreliggende sag findes en hjemmel, der omfatter alle de krav, som stilles i denne artikel, således som Kommissionen har anført i betragtning (275) ff. i åbningsafgørelsen. ⁽²⁰⁶⁾
- (586) Corsica Linea mener også, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med artikel 5 og 6 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, da metoderne til beregning af kompensationen og kontrol af, at der ikke er tale om overkompensation, er veletablerede i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, jf. Kommissionens notat i åbningsafgørelsen (betragtning 345-377).
- (587) Corsica Linea er endelig af den opfattelse, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder betingelserne i artikel 7 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, idet de franske myndigheder på TED-platformen, som opregner alle de markeder og koncessioner i medlemsstaterne, der overstiger tærsklerne for offentliggørelse på EU-plan, har offentliggjort en bekendtgørelse om tildeling af koncession vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening, som indeholder alle de oplysninger, der kræves i henhold til artikel 7 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. ⁽²⁰⁷⁾

5.3. La Méridionales bemærkninger

- (588) La Méridionale har i sine bemærkninger for det første givet udtryk for den opfattelse, at kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Under alle omstændigheder opfylder kontrakterne om offentlig trafikbetjening betingelserne i SGEI-afgørelsen og er fritaget for enhver forudgående anmeldelse til Kommissionen. I det mindste er kontrakterne om offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med SGEI-rammebestemmelserne. ⁽²⁰⁸⁾

5.3.1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening udgør ikke statsstøtte

- (589) La Méridionale er af den opfattelse, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke har givet selskabet nogen fordel, da de opfylder alle Altmark-kriterierne, herunder det første og det fjerde kriterium.

5.3.1.1. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder det første Altmark-kriterium

- (590) La Méridionale mener, at omfanget af kontrakter om offentlig trafikbetjening opfylder et behov for offentlig tjeneste. Selskabet har anført, at de franske myndigheder korrekt har identificeret i) brugernes efterspørgsel efter transport af gods og ii) et markedssvigt. Endelig har selskabet fundet, at Frankrig havde defineret kontrakterne om offentlig trafikbetjening på en måde, der stod i et rimeligt forhold til behovet for offentlig tjeneste (iii).

5.3.1.1.1. Frankrig har identificeret brugernes efterspørgsel korrekt

- (591) La Méridionale mener, at Frankrig har identificeret den efterspørgsel, som brugerne af søtransport af fragt og passagerer har givet udtryk for, korrekt. Dette er især tilfældet for søtransport af transporteret gods, hvortil La Méridionale har fremsat en række bemærkninger.
- (592) La Méridionale har anført, at selskabet har bestilt to økonomiske analyser foretaget af Deloitte (herefter »**Deloitte-rapporten**«), navnlig vedrørende i) den manglende valgfrihed mellem havnene i Toulon og Marseille med hensyn til transport af transporteret gods ad søvejen. La Méridionale har hævdet, at Deloitte-rapporten bekræfter de franske myndigheders analyser, ifølge hvilke Marseilles havn og Toulons havn kun i meget begrænset omfang kan benyttes som alternativer, for så vidt angår transporteret gods.
- (593) *For det første* viser den indsamlede dokumentation ud fra et kvalitativt synspunkt, at transportvirksomheder, der ønsker at minimere deres omkostninger, ikke betragter Toulon som et alternativ til Marseille af følgende grunde:
- Havnen i Marseille har en strategisk geografisk placering for enden af Rhônedalen, der ligger tæt på de mange logistiske baser i Rhônedalen.

⁽²⁰⁶⁾ Corsica Linea bemærker i denne forbindelse, at artikel 2 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening udtrykkeligt henviser til SGEI-afgørelsen.

⁽²⁰⁷⁾ Meddelelse om tildeling af koncessionskontrakter, EUT S 15/2023.

⁽²⁰⁸⁾ La Méridionale har anført, at dets bemærkninger kun gælder for de kontrakter om offentlig trafikbetjening, der er indgået individuelt eller sammen med Corsica Linea.

- Den tilbyder operatører, der besejler den, forskellige transportformer, og den befinder sig i krydsfeltet mellem de to store europæiske fragtkorridorer (Middelhavsaksen og akse Nordsøen – Middelhavet).
- Marseille har et bagland, der dækker hele den sydøstlige fjerdedel af Frankrig ⁽²⁰⁹⁾, mens havnen i Toulon er langt mere lokal og kun omfatter tre aktivitetsområder ⁽²¹⁰⁾.
- farligt gods kan ikke transporteres til Toulon, fordi det er forbudt i denne havn som følge af nærheden til militære anlæg.

(594) For det andet har La Méridionale understreget, at Deloitte-rapporten set ud fra et kvantitativt synspunkt bekræfter, at der kun i meget begrænset omfang kan vælges mellem at benytte havnene i Marseille og Toulon for så vidt angår transporteret gods. I Deloitte-rapporten blev det anslået, at andelen af transportvirksomheder, der ville beslutte at benytte Toulons havn i stedet for Marseilles havn, ville udgøre mindre end 20 % i tilfælde af en prisstigning på 5 og 10 % i Marseille.

(595) For at nå frem til denne konklusion anvendte Deloitte-rapporten først to databaser, nemlig i) den offentlige database over tætte logistikområder ⁽²¹¹⁾ og udvidede logistikområder ⁽²¹²⁾ i Frankrig i 2015 ⁽²¹³⁾ og ii) en database, som La Méridionale fremsendte med en liste over lagre på det franske fastland for de af virksomhedens kunder, der transportererede transporteret gods i 2021. Efter at have lokaliseret de forskellige lagre på grundlag af disse databaser fastsatte Deloitte-rapporten de samlede omkostninger til fragtransport til Korsika, idet søtaksten blev ansat til en pris på 35 EUR/løbende meter for havnene i Toulon og Marseille og en vejomkostning pr. kilometer på 1,13 EUR. ⁽²¹⁴⁾

(596) Ifølge Deloitte-rapporten viser resultaterne, at det i tilfælde af en prisstigning på 10 % for overfarten fra havnen i Marseille stadig ville være økonomisk rationelt at fortsætte med at passere gennem havnen i Marseille for langt størstedelen af transportørerne. Kun 4,7 % af transportørerne ville i gennemsnit have en interesse i at skifte til havnen i Toulon. Deloitte-rapporten konkluderer, at skønnet på 80 % af den faste efterspørgsel efter transporteret gods i Marseille var konservativt.

⁽²⁰⁹⁾ Deloitte-rapporten henviser til kortene fra Upplys hjemmeside (en virksomhed, der er specialiseret i godstransport, især ad landevejen) fra den 4. juli 2019, som findes på adressen: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (tilgået den 18. oktober 2024) og fra byplanlægningskontoret for Marseilleområdet, nærmere betegnet fra rapporten »La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux« (januar 2019), som findes på adressen: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (s. 16) (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽²¹⁰⁾ La Méridionale har henvist i) til rapporten fra byplanlægningskontoret for Marseilleområdet, nærmere betegnet til rapporten »La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux« (januar 2019), som findes på adressen: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (tilgået den 18. oktober 2024) og ii) til et studie af 18. juni 2020 udført af en konsulent for Det Internationale Handelscenter i Vars regning i forbindelse med en undersøgelse af energistrømmene i havnene i Toulon og dets bagland, som viser, at baglandet for havnen i Toulon er begrænset til området mellem byerne Bandol, Signes og Hyères (undersøgelsen kan findes på adressen: [0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39](https://0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39.interreg-maritime.eu) (interreg-maritime.eu) (tilgået den 18. oktober 2024). Ifølge La Méridionale viser figuren på s. 5 i det andet studie klart, at det attraktive område i Toulon havn kun kombinerer de tre vigtigste aktivitetsområder tæt på havnen i Toulon, nemlig: Signes Business Park, Toulon West Business Hub og aktivitetszonen Toulon-Est.

⁽²¹¹⁾ Ifølge Deloitte-rapporten er et tæt logistikområde et område, hvor hvert logistiklager eller -knudepunkt (EPL) på mere end 5 000 m² ligger mindre end to kilometer fra et andet EPL. Hvert logistikområde består af mindst tre EPL'er på mere end 5 000 m².

⁽²¹²⁾ Ifølge Deloitte-rapporten er et udvidet logistikområde et område, hvor hver EPL på mere end 5 000 m² ligger mindre end seks km fra et andet EPL. Hvert logistikområde består af mindst tre EPL'er på mere end 5 000 m².

⁽²¹³⁾ Atlas over lagre og logistikområder i Frankrig i 2015, som findes på adressen: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (tilgået den 18. oktober 2024).

⁽²¹⁴⁾ I Deloitte-rapporten henvises der til data fra Comité National Routier for 2019, hvoraf fremgår, at omkostningerne ved det årlige kilometerantal for en tung langturslastbil på 40 tons beløber sig til 1,13 EUR/km. Dette omfatter udgifter til en fører, udgifter til besiddelse og finansiering af køretøjet, brændstofomkostninger, udgifter til dæk, vedligeholdelsesomkostninger, udgifter til vejafgifter og vignetter, forsikringsomkostninger og afgifter på køretøjet.

5.3.1.1.2. Frankrig har analyseret markedssvigtet korrekt

5.3.1.1.2.1. Corsica Ferries private tilbud uden om kontrakterne om offentlig trafikbetjening er ikke troværdigt

(597) La Mériidionale har givet udtryk for den opfattelse, at de franske myndigheder har foretaget en korrekt analyse af det markedssvigt, der karakteriserer behovet for en offentlig søtransporttjeneste mellem Korsika og havnen i Marseille.

(598) Kommissionen har i denne forbindelse anført, at det bud, som Corsica Ferries afgav under høringen af operatørerne, ikke kunne anses for troværdigt, eftersom den kapacitet, som Corsica Ferries ville udnytte uden kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke var i overensstemmelse med Toulons havnekapacitet. Ifølge Deloitte-rapporten var den kapacitet, som Corsica Ferries havde anmeldt uden kontrakter om offentlig trafikbetjening⁽²¹⁵⁾, baseret på en belægningsgrad på 539 %⁽²¹⁶⁾ i Toulon havn i perioden 2023-2028, en fragtmængde, der var mere end fem gange større end havnens nuværende kapacitet.

5.3.1.1.2.2. La Mériidionales lancering af ruten Toulon-L'Île-Rousse under ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2024 sætter ikke spørgsmålstegn ved eksistensen af et markedssvigt

(599) La Mériidionale har anført, at selskabet fra 2024 har åbnet en ny rute mellem Toulon og Livorno (Italien) med anløb i L'Île-Rousse. Selskabet anfører imidlertid, at dette initiativ på ingen måde påvirker de franske myndigheders konklusioner om, at der foreligger et markedssvigt, som begrundet indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

(600) La Mériidionale har påpeget, at det i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste, som gælder mellem Korsika og det franske fastland, frit kan udvikle nye tilbud uden for kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Selskabet påpeger i denne forbindelse, at ændringen i dets aktiebeholdning og ledelse fra juni 2023 har ført til, at der er fastlagt en ny handelsstrategi med en åbning for internationale linjer. Åbningen af en rute til Italien er et direkte udtryk for dette strategi.

(601) La Mériidionale præciserer *først og fremmest*, at denne rute kun vedrører passagertransport, og at den først og fremmest er rettet mod turister. Den vedrører således hverken godstransport eller sygebefordring.

(602) *For det andet* har La Mériidionale anført, at driftsregnskabet for ruten Toulon-L'Île-Rousse og for fartøjet Kalliste, der besegler denne, føres adskilt fra regnskaberne for ruterne Marseille-Ajaccio og Marseille-Porto-Vecchio, der drives af La Mériidionale i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvorved det sikres, at der ikke sker nogen krydssubsidiering af afskrivninger og driftsomkostninger for fartøjerne.

(603) I den forbindelse har La Mériidionale afvist den kritik, Corsica Ferries har fremført i betragtning 216 i åbningsafgørelsen vedrørende Corsica Lineas brug af fartøjet Kalliste, som kunne have forhindret La Mériidionale i at opfylde sine forpligtelser i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

(604) På den ene side har La Mériidionale forklaret, at selv om Kalliste rent faktisk blev anvendt af Corsica Linea i juli og august 2023, var denne anmodning en reaktion på den ekstraordinære situation med brand på et af Corsica Lineas fartøjer (Monte d'Oro), hvilket gjorde det ubrugeligt i flere måneder, hvorefter sidstnævnte udtrykkeligt anmodede La Mériidionale om at få lov til at chartre Kalliste med henblik på midlertidigt at drive sine ruter med denne.

(605) På den anden side har La Mériidionale anført, at selv om Kalliste i bilag 2 til trafikbetjeningsprogrammet ganske vist er tildelt parti 3 Marseille-Porto-Vecchio, og at de foreløbige driftsregnskaber (bilag 9 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening) er udarbejdet på dette grundlag, kan skibet indsættes på andre ruter inden for rammerne af den mekanisme til udskiftning af fartøjer, der er fastsat i artikel 20 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, eller til at gennemføre en ekstra afgang, som de franske myndigheder har besluttet.

⁽²¹⁵⁾ Ifølge Deloitte-rapporten anførte Corsica Ferries, at selskabet uden kontrakter om offentlig trafikbetjening ville øge sine aktiviteter i Toulon betydeligt fra 397 112 løbende meter pr. år i gennemsnit i perioden 2016-2019 til 2 675 288 løbende meter om året i gennemsnit i perioden 2023-2028, hvilket er en stigning på 574 % i selskabets tilbud.

⁽²¹⁶⁾ I Deloitte-rapporten er denne belægningsgrad beregnet på grundlag af det årlige gennemsnit af løbende meter transporteret af Corsica Ferries mellem 2016 og 2019 (397 112 løbende meter), hvilket svarer til en nuværende belægningsgrad på 80 % for havnen i Toulon ifølge handels- og industrikammeret i Var og det årlige gennemsnit, som Corsica Ferries har oplyst mellem 2023 og 2028 (2 675 288 løbende meter), hvilket svarer til en belægning på 539 % af Toulons havn.

- 5.3.1.1.3. De franske myndigheder har defineret forpligtelserne til offentlig trafikbetjening på en forholdsmæssig måde
- 5.3.1.1.3.1. Mindstekravene til fragtkapacitet står i et rimeligt forhold til det identificerede behov for offentlig trafikbetjening
- (606) La Mériidionale bestrider Kommissionens foreløbige holdning om, at minimumslastkapaciteten blev fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, således at den offentlige trafikbetjening til enhver tid kunne imødekomme den spidsbelastningsefterspørgsel, der blev konstateret i historiske data.
- (607) Ministeriet har forklaret, at de franske myndigheder har fastsat minimumskapaciteten for fragttrafik til gennemsnittet pr. overfart i juli 2030, hvilket er højere end gennemsnittet pr. overfart i de øvrige måneder af 2030. I betragtning af forskellene i trafikken afhængigt af ugedage og måneder gør dette månedlige gennemsnit det ikke muligt på ethvert givet tidspunkt at opfylde den maksimale observerede spidsbelastningsefterspørgsel. Ifølge La Mériidionale omfatter det månedlige gennemsnit for juli 2030 og de øvrige månedlige gennemsnit overfarter, hvor efterspørgslen er højere end de fastsatte minimumskapaciteter.
- (608) La Mériidionale har i denne forbindelse understreget, at analysen af fragtmængderne på skibe i 2021 og 2022 på de ruter, der betjenes af La Mériidionale, viser, at de minimumskapaciteter, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening for fragt, ikke er overdimensioneret, da den blev overskredet på en betydelig del af overfarterne.⁽²¹⁷⁾ Månedlige og daglige analyser viser, at minimumskapaciteterne regelmæssigt blev overskredet hver eneste måned i løbet af året og hver eneste ugedag i 2021 og 2022. Kapaciteterne i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening kan derfor ikke anses for at være uforholdsmæssige.
- (609) Endelig har La Mériidionale forklaret, at fastsættelsen af minimumskapaciteter på det niveau, der blev anslået for juli 2030, er i overensstemmelse med selskabernes begrænsninger i forbindelse med administrationen af deres flåde. Det var derfor ikke muligt at fastsætte minimumskapaciteter måned for måned eller selv ikke årligt på grund af de økonomiske begrænsninger i flådeadministrationen og afskrivningsperioderne for fartøjerne. La Mériidionale har forklaret, at det i betragtning af fartøjernes værdi er vanskeligt for operatørerne at skifte fartøj under gennemførelsen af aftalen, både ud fra et økonomisk og et driftsmæssigt synspunkt. Tværtimod gør de forpligtelser, der er forbundet med offentlig trafikbetjening som fastsat i kontrakterne herom, det muligt at indsætte fartøjer, der kan sikre den offentlige trafikbetjening i hele den periode, som kontrakterne om offentlig trafikbetjening dækker, og at administrere spidsbelastningerne.
- 5.3.1.1.3.2. Mindstekravene til transportkapacitet for transportansvarlige pr. overfart skal stå i et rimeligt forhold til behovet for den offentlige trafikbetjening.
- (610) I modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende i klagen, har La Mériidionale erklæret, at den minimale transportkapacitet til ledsagere, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke er uforholdsmæssig.
- (611) På grundlag af oplysningerne fra La Mériidionale har Deloitte i sin rapport vurderet det faktiske antal transportansvarlige, der ledsagede deres varer på La Mériidionales skibe i 2021 og 2022. I rapporten fastslås det, at de minimumskapaciteter, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening for antallet af transportansvarlige ledsagere, ikke er overdimensionerede, da de allerede er blevet overskredet eller nået for en betydelig del af overfarterne i 2021 og 2022.⁽²¹⁸⁾
- 5.3.1.2. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder det fjerde Altmark-kriterium
- (612) *For det første* har kriterierne for tildeling af tilbuddene ifølge La Mériidionale ikke påvirket Frankrigs mulighed for at udvalge den ansøger, der er i stand til at levere tjenesteydelsen til de laveste omkostninger for samfundet. På strækningerne Porto-Vecchio (delkontrakt 3) og Propriano (delkontrakt 4) afgav Corsica Linea og La Mériidionale konkurrerende tilbud. I begge tilfælde accepterede de franske myndigheder det laveste tilbud.

⁽²¹⁷⁾ Det fremgår af Deloitte-rapporten, at næsten en tredjedel af La Mériidionales overfarter mellem Marseille og Ajaccio allerede i 2021 overskred den minimumskapacitet for godsbefordring, der var fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. I 2022 var dette tilfældet for 40 % af La Mériidionales overfarter mellem Marseille og Ajaccio.

⁽²¹⁸⁾ Ifølge Deloitte-rapporten blev den minimumskapacitet for transportansvarlige ledsagere af transporteret gods, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, nået eller overskredet for 40 % af de overfarters vedkommende, som La Mériidionale drev i 2021, og for 43 procents vedkommende i 2022 mellem Marseille og Ajaccio.

- (613) For det andet har La Mériidionale anført, at tre rederier (Corsica Ferries, Corsica Linea og La Mériidionale) reagerede på høringen af operatører, og at antallet af ansøgere (to) derfor var i overensstemmelse med antallet af svar på høringen af operatører. Den omstændighed, at der ikke fandtes noget andet ansøgende rederi, bekræfter i øvrigt, at markedet for ruter med lav rentabilitet, som f.eks. ruterne til Korsika, kun havde ringe interesse.

5.3.2. *Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er forenelige med SGEI-afgørelsen*

5.3.2.1. SGEI-afgørelsen finder anvendelse på kontrakter om offentlig trafikbetjening

- (614) La Méridionale bestrider Kommissionens foreløbige synspunkt, ifølge hvilket SGEI-afgørelsen kun finder anvendelse på ruter, der vedrører passagertransport, med udelukkelse af enhver anden maritim transporttjeneste (og navnlig fragt). Selskabet mener for det første, at SGEI-afgørelsen ikke præciserer, at den ikke finder anvendelse på blandede tjenester, og at Kommissionen ikke kan anlægge en s  restriktiv fort lkning. For det andet og under alle omstændigheder er det af den opfattelse, at en sådan fort lkning er i overensstemmelse med Kommissionens beslutningspraksis. ⁽²¹⁹⁾

5.3.2.2. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen

- (615) La Méridionale mener, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med artikel 4 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (SGEI): Selskabet har anført, at der i den foreliggende sag findes en hjemmel, der omfatter alle de krav, som stilles i denne artikel, således som Kommissionen har anført i betragtning (275) ff. i åbningsafgørelsen. ⁽²²⁰⁾ Kommissionen har også, påpeget, at varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening er under 10 år i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen.
- (616) Corsica Linea mener også, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med artikel 5 og 6 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, da metoderne til beregning af kompensationen og kontrol af, at der ikke er tale om overkompensation, er veletablerede i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, jf. Kommissionens notat i åbningsafgørelsen (betragtning 345-377).
- (617) Endelig mener Corsica Linea, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder betingelserne i artikel 7 i afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, idet de franske myndigheder har offentliggj rt alle de oplysninger, der kræves i henhold til SGEI-afgørelsens artikel 7.

5.3.3. *Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er forenelige med SGEI-rammebestemmelserne*

- (618) La Méridionale mener, at foranstaltningerne under alle omstændigheder er forenelige med rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Selskabet har fremsat bemærkninger til to punkter: Koncessionens varighed og kontrakterne om offentlig trafikbetjenings overholdelse af EU-retten om koncessioner.

5.3.3.1. Løbetiden for kontrakter om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med SGEI-rammebestemmelserne.

- (619) La Méridionale mener, at løbetiden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening på syv år er i overensstemmelse med de standarder, der er fastsat i EU-lovgivningen. La Méridionale mener, at denne periode er rimelig og berettiget i lyset af de investeringer, der er foretaget eller skal foretages med henblik på gennemførelse af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, navnlig med hensyn til afskrivningsomkostninger for de fartøjer, der er taget i brug, udgifter til supplerende udstyr eller overholdelse af miljøkrav. Selskabet har i denne forbindelse henvist til Kommissionens beslutningspraksis vedrørende kontrakter om offentlig maritim trafikbetjening i Italien ⁽²²¹⁾ og Norge ⁽²²²⁾ med en varighed på næsten eller over ti år.

⁽²¹⁹⁾ La Méridionale henviser afgørelse (EU) 2022/1328, punkt 484 ff.

⁽²²⁰⁾ La Méridionale har i denne forbindelse anført, at artikel 2 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening udtrykkeligt henviser til afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

⁽²²¹⁾ Kommissionens afgørelse (EU) 2022/448 af 17. juni 2021 vedrørende foranstaltningerne i sagerne SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) – gennemført af Italien til fordel for Siremar og dets køber Società Navigazione Siciliana (EUT L 97 af 24.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj>).

⁽²²²⁾ Se fodnote nederst på side 141.

5.3.3.2. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening overholder EU-lovgivningen om offentlige udbud

5.3.3.2.1. Den tid, der gik mellem datoen for tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og begyndelsesdatoen for betjeningen, havde ingen bortfaldseffekt.

(620) La Mériidionale er af den opfattelse, at den korte periode mellem datoen for indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og begyndelsesdatoen for betjeningen ikke gav anledning til vanskeligheder i henhold til EU-lovgivningen om koncessioner.

(621) Selskabet er *for det første* af den opfattelse, at omstændighederne adskiller sig fra dem, der er nævnt i SNCM II-dommen, som Kommissionen henviser til i sin åbningsafgørelse. Ifølge La Mériidionale oplyste meddelelsen af 6. maj 2022 om et offentligt udbud, der blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende af 1. januar 2023, potentielle tilbudsgivere om, at de tjenesteydelser, der var omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, skulle påbegyndes den 1. januar 2023. Potentielle ansøgere kendte derfor startdatoen for de pågældende tjenester otte måneder i forvejen. Desuden var ikrafttrædelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening den 1. januar 2023 også blevet bekendtgjort, så snart de franske myndigheders høring af operatørerne den 22. januar 2022, som Corsica Ferries deltog i, havde fundet sted, dvs. næsten et år tidligere.

(622) *For det andet* har La Mériidionale anført, at det i de høringsregler, der blev offentliggjort den 6. maj 2022, blev meddelt, at ansøgerne skulle indgive deres ansøgninger og tilbud senest den 25. juli 2022, og at der eventuelt ville blive indledt foreløbige forhandlingsmøder i august 2022. I betragtning af de uundgåelige forsinkelser i forbindelse med forhandling og indgåelse af kontrakter så komplekse som kontrakterne om offentlig trafikbetjening, blev alle de berørte økonomiske aktører således *fra begyndelsen* nødvendigvis informeret om, at der ville gå en periode på ca. to eller tre måneder mellem efteråret 2022 og den 1. januar 2023, det vil sige mellem indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og deres ikrafttræden. En sådan periode var tilstrækkelig til, at alle interesserede økonomiske aktører kunne oplægge og omfordele deres flåder.

(623) I denne forbindelse har La Mériidionale gjort gældende, at Corsica Ferries' påstand om, at der inden for søtransport skal foretages reservationer mindst seks måneder i forvejen, er ubegrundet. For så vidt angår fragtransport (som er hovedformålet med kontrakterne om offentlig trafikbetjening), foretages reservationer i praksis nogle få dage i forvejen, mens det for passagertransport var planlagt at påbegynde driften i lavsæsonen med mindre trafik (den 1. januar).

(624) *For det tredje*, havde de franske myndigheder, da de ved udløbet af fristen for afgivelse af bud (25. juli 2022) vidste, at det kun var Corsica Linea og La Mériidionale, der havde deltaget i udbudsproceduren, uden at tilsidesætte koncessionsdirektivet kunnet beslutte at forlænge forhandlingernes varighed og afkorte perioden mellem datoen for indgåelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og datoen for ikrafttrædelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Da Corsica Ferries ikke var kandidat til at deltage i kontrakterne om offentlig trafikbetjening på grund af den manglende klarhed med hensyn til de tekniske krav (og ikke den korte periode mellem datoen for tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og gennemførelsen heraf), kunne den faktiske varighed af forhandlingsfasen derfor ikke udgøre en overtrædelse af koncessionsdirektivet.

5.3.3.2.2. Minimumskravene omfattede ikke omlægning af sejlads og ekstra sejlads

(625) La Mériidionale har bemærket, at minimumskravene i koncessionsdirektivets artikel 37 er fastsat i høringsreglernes artikel 2, stk. 4. Selv om det ifølge La Mériidionale var nødvendigt at henvise til bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening for at forstå den præcise rækkevidde af visse af disse minimumskrav, kunne bilag 1 ikke i sin helhed udgøre et minimumskrav.

(626) Ifølge La Mériidionale fører denne konklusion til følgende konstateringer.

(627) Med hensyn til de supplerende sejlads har La Mériidionale for det første bemærket, at disse ikke er nævnt i artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne. Kun »sejlads pr. time« og »servicefrekvenser« er omfattet. Desuden er ekstra sejlads i bilag 1 til kontrakterne om den offentlige trafikbetjening kun angivet som en mulighed, hvis gennemførelse overlades til de franske myndigheders skøn. Af disse henvisninger fremgår således ikke noget bestemt med hensyn til »tidspunktet« for de supplerende sejlads eller disses »frekvens«, som omhandlet i det minimumskrav, der er fastsat som ufravigeligt i høringsreglernes artikel 2, stk. 4.

(628) Med hensyn til omlægning af sejlads bemærker La Mériidionale, at hverken høringsreglernes artikel 2, stk. 4, eller bilag 1 nævner omlægning af sejlads.

- (629) Ifølge La Mériidionale følger heraf, at omlægning af sejlads og ekstra sejlads ikke var en del af minimumskravene i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

5.3.3.2.3. Omlægning af sejlads og ekstra sejlads skal overholde principperne om ligebehandling, ikkeforskelsbehandling og gennemsigtighed.

- (630) Med hensyn til omlægning af sejlads påpeger La Mériidionale, at der ikke er tale om ekstra sejlads ud over det minimale antal sejlads pr. år. Det eneste formål med disse sejlads er at optimere trafikken på en begrænset og målrettet måde. La Mériidionale har først og fremmest fremført, at disse sejlads overlades til de franske myndigheders skøn med forbehold for overholdelsen af artikel 17 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Endelig har La Mériidionale anført, at omlægning af en sejlads sker inden for det tekniske udvalg, der er nedsat med henblik herpå, navnlig med henblik på at omlægge den til en dato, der opfylder både den offentlige trafikbetjenings reelle behov og operatørens begrænsninger.
- (631) Med hensyn til de ekstra sejlads har La Mériidionale gjort gældende, at sådanne sejlads også er en mulighed for den ordregivende myndighed i tilfælde af en høj efterspørgsel efter søtransport, som de planlagte sejlads ikke ville kunne tilfredsstille. Ifølge La Mériidionale drejer det sig om et fleksibilitetsinstrument i kontrakterne om offentlig trafikbetjening med henblik på at gøre det muligt at tilpasse den offentlige trafikbetjening til brugernes reelle behov over en periode på mellem 7 og 8 år. Antallet af ekstra sejlads er endvidere strengt begrænset, og iværksættelsen af dem er omfattet af artikel 18 i kontrakten om offentlig trafikbetjening, som er uændret i forhold til proceduren for indgåelse af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (632) Der var således intet, der kunne retfærdiggøre Corsica Ferries' antagelse af, at operatøren permanent skulle holde reservefartøjer i beredskab, der til enhver tid skulle kunne anvendes til at gennemføre yderligere eller omlagte sejlads. La Mériidionale har i denne forbindelse anført, at bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening 2021-2022 (som Corsica Ferries havde givet tilbud på) allerede indeholdt denne mekanisme med ekstra sejlads på næsten samme vilkår på ruterne Ajaccio, Bastia og L'Île-Rousse. Inden for rammerne af disse kontrakter er de ekstra sejlads imidlertid aldrig blevet gennemført på de betingelser, som Corsica Ferries har påstået (dvs. ved samtidig at anmode om flere fartøjer). Corsica Ferries må derfor vide, at den permanente indsættelse af reservefartøjer ikke havde nogen økonomisk eller driftsmæssig betydning.

5.3.3.2.4. La Mériidionales bud var i overensstemmelse med reglerne for høringen

- (633) La Mériidionale har for *det første* anført, at hvad angår omlægning af sejlads og ekstra sejlads har La Mériidionale hverken ændret bilag 1 eller artikel 16 og 17 i udkastene til kontrakterne for offentlig trafikbetjening. Bilag 1, der blev fremlagt til støtte for La Mériidionales endelige bud på delkontrakt 1, indeholdt blot et forslag om at placere supplerende afgange på grundlag af den viden om rutefarten, der var til rådighed for La Mériidionale.
- (634) For *det andet* er La Mériidionale, hvad angår skibenes transportkapacitet (passagerer og fragt), af den opfattelse, at den kapacitet, der tilbydes med de fartøjer, selskabet har tildelt de forskellige partier, er i overensstemmelse med den minimale fragt- og passagerkapacitet. La Mériidionale fastholder også, at alle dets fartøjer overholder minimumsantallet af kahytter, der er egnede for bevægelseshæmmede.

5.4. Bemærkninger fra Stef-gruppen

- (635) Stef og dets datterselskaber (som tilsammen udgør STEF-gruppen) beskæftiger sig hovedsagelig med vejtransport af temperaturkontrollerede varer, og logistik tjenester for såvel friske som frosne produkter samt med industriel emballering af landbrugsprodukter.
- (636) Stef-gruppen har i sine bemærkninger forklaret, at Stef var eneaktionær i La Mériidionale mellem den 2009 og den 31. maj 2023, hvor Stef solgte La Mériidionale til CMA CGM. Stef var således eneaktionær i La Mériidionale, da Frankrig rettede to af de omhandlede foranstaltninger imod La Mériidionale.
- (637) Stef-gruppen har i sine bemærkninger fuldt ud gentaget indholdet af La Mériidionales bemærkninger. Stef-gruppen har ikke fremlagt yderligere kendsgerninger eller argumenter ud over dem, som La Mériidionale allerede har fremført. Stef-gruppens bemærkninger skal derfor forstås således, at de er identiske med La Mériidionales, der allerede er fremlagt i afsnit 5.3.

6. FRANKRIGS KOMMENTARER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA DE INTERESSEREDE PARTER

- (638) De franske myndigheder har fremsat deres kommentarer til Corsica Ferries' bemærkninger ved brev af 25. juni og 11. juli 2024. Disse kommentarer vedrører vurderingen af, om der foreligger et behov for offentlig trafikbetjening, og hvorvidt koncessionsdirektivet er overholdt.

6.1. **Kommentarer til, hvorvidt der er behov for offentlig trafikbetjening**6.1.1. *De offentlige høringer var ikke partiske*

- (639) Indledningsvis anfører de franske myndigheder, at den metode, der er anvendt til at definere behovet for offentlig trafikbetjening, er i overensstemmelse med principperne i cabotageforordningen⁽²²³⁾ og dens fortolkende meddelelse fra 2014 (herefter »**fortolkningsmeddelelsen**«)⁽²²⁴⁾. De har tilføjet, at der også er blevet taget hensyn til de kriterier vedrørende "SNCM-testen, som Retten har fastsat i SNCM I- og SNCM II-dommene⁽²²⁵⁾".
- (640) I modsætning til Corsica Ferries' påstande (betragtning 399-403) har de franske myndigheder bemærket, at høringen af brugerne ikke var behæftet med nogen form for partiskhed. De har anført, at denne høring blev gennemført i fuld offentlighed. De har endvidere anført, at resultaterne af denne høring f.eks. viser, at der er valgfrihed mellem at benytte sig af havnene i Marseille og Toulon for passagerer (hjemmehørende og ikkehjemmehørende på Korsika), således som Corsica Ferries har gjort gældende. De har under alle omstændigheder anført, at høringen af operatørerne var en af flere faktorer med henblik på at identificere brugernes efterspørgsel.
- (641) I modsætning til Corsica Ferries' påstande (betragtning 455-468) var der i øvrigt heller ingen metodologisk partiskhed i høringen af operatørerne. Frankrig har gjort opmærksom på, at denne høring også var genstand for vidtstrakt offentlighed og var åben for alle interesserede operatører. De franske myndigheder mener, at Corsica Ferries' svar er blevet grundigt analyseret for at sikre dets holdbarhed og relevans. Hvad angår Corsica Ferries' kritik af den manglende definition af områdeprincippet, har de franske myndigheder anført, at aktørernes sagsakter indeholdt et støttedokument med titlen »Beskrivelse af reguleringen af passager- og godstransport ad søvejen«, som *fuldt ud* gengav den franske lovgivning om områdeprincippet.

6.1.2. *Frankrig har identificeret brugernes kvalitative efterspørgsel korrekt*6.1.2.1. *Frankrig har identificeret den kvalitative efterspørgsel hos passagerer med helbredsproblemer korrekt*

- (642) For det første afviser de franske myndigheder Corsica Ferries' argument om, at der kun er behov for en offentlig trafikbefordring for passagerer med helbredsproblemer, for så vidt som disse er berettiget til godtgørelse fra sygeforsikringen. De har anført, at Gecodia-rapporten klart begrundes, at en del af efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer specifikt er rettet imod søtransport, og at der er en særlig tilknytning til havnen i Marseille.
- (643) De franske myndigheder afviser også Corsica Ferries' argument om, at der ikke er nogen retlige eller lovgivningsmæssige begrænsninger for godtgørelse af transportudgifter med hensyn til afstanden mellem ankomsthavnen og sundhedscentret. De har anført, at godtgørelsen sker på grundlag af den korteste rute fra havnen i Marseille til sundhedsfaciliteten i henhold til artikel R. 322-10-5 i CSS.
- (644) Under alle omstændigheder fastholder de franske myndigheder, at forholdene ved landtransport af passagerer med helbredsproblemer ikke svarer til forholdene ved færgetransport via Marseille eller Toulon. Frankrig har påpeget, at transport af passagerer med helbredsproblemer vedrører hospitalsindlæggelse og konsultationer i forbindelse hermed, som finder sted samme dag, som patienten ankommer til fastlandet, for potentielt svagelige personer og med overholdelse af tidsplaner (lægekonsultationer). En yderligere rejse på næsten en time fra Toulon til behandlingsinstitutionerne i Marseille og de risici, der er forbundet med tæt trafik på vejene, forsinkelser i relation til transportformerne (tog eller bus) eller de betydelige omkostninger, som dette kan medføre (hotel- og taxaudgifter), ville derfor risikere at gøre rejseforholdene for passagerer med helbredsproblemer endnu vanskeligere.

⁽²²³⁾ Cabotageforordningen artikel 4.

⁽²²⁴⁾ Meddelelse fra Kommissionen om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (COM(2014) 232 af 22. april 2014).

⁽²²⁵⁾ Ovennævnte domme af 1. marts 2017, SNCM I og SNCM II, ibid.

6.1.2.2. Frankrig har identificeret den kvalitative efterspørgsel efter transporteret gods korrekt

- (645) De franske myndigheder har *for det første* gjort gældende, at Corsica Ferries ved at hævde, at Kommissionen kun har baseret sin vurdering af, om havnene i Marseille og Toulon udgjorde brugbare alternativer for så vidt angår fragt transporteret på lastbiler og trailere, på mætningen af havnen i Toulon og på resultaterne af den offentlige høring af brugerne, vilkårligt og delvist begrænser sin forståelse af den anvendte metode.
- (646) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt der ikke er risiko for mætning af godstransporten på lastbiler og trailere i Toulon havn (betragtning 436-438), har de franske myndigheder først og fremmest påpeget, at svaret fra handels- og industrikammeret i Var klart viser, at kapaciteten i Toulon havn er begrænset. I deres bemærkninger har de franske myndigheder fremlagt yderligere oplysninger om mætningsgraden af havnen i Toulon. De er af den opfattelse, at hvis den daglige trafik på ruterne mellem Marseille og Ajaccio/Bastia alene overflyttes til Toulon havn, ville efterspørgslen overstige havnens kapacitet 177 ud af 365 dage i 2029. ⁽²²⁶⁾
- (647) Med hensyn til spørgsmålet om høringen af brugerne af fragttansporten og Corsica Ferries' argumenter i denne forbindelse (betragtning 439-443), der navnlig kritiserer relevansen af de oplysninger, der blev indhentet i forbindelse med denne høring, har de franske myndigheder påpeget, at en høring af brugerne er gyldig dokumentation i lyset af SGEL-rammebestemmelserne.
- (648) *For det andet* har de franske myndigheder straks bemærket, at Corsica Ferries ikke bestrider, at der er tale om en yderligere vejomkostning som følge af overførelsen af transportvirksomhederne fra Marseille til Toulon (betragtning (443)), og at de analyser, som Corsica Ferries, Corsica Linea og La Méditerranéenne har fremlagt, alle bekræfter, at de logistiske baser hovedsagelig ligger omkring Marseille og i Rhône-dalen.
- (649) De franske myndigheder har også fremlagt en ajourført kvantitativ vurdering af overprisen ved hjælp af den seneste sammenligning (december 2023) af omkostningerne som beregnet af Comité National Routier (»CNR«). Ifølge de franske myndigheder bekræfter denne vurdering, at der er tale om en sådan ekstraomkostning i størrelsesordenen 40 % for en overfart via havnen i Toulon i stedet for havnen i Marseille for en transportvirksomhed, hvis logistiske baser ligger i nærheden af Marseille.
- (650) Frankrig har endvidere bemærket, at BRG 2-undersøgelsen fra Corsica Ferries (betragtning 443), som indeholder en analyse af meromkostningerne ved vejtransport, lider under flere metodologiske fejl. For det første er BRG 2-undersøgelsen baseret på en reference på 12 løbende meter, mens en standardkombination (lastbil + anhænger) er tæt på 17 løbende meter. For det andet er den søfragt, der er anvendt i BRG 2-undersøgelsen for Toulon, en pris eksklusive afgifter og håndteringsomkostninger og ikke den pris, der faktisk betales. Endelig tager BRG 2-undersøgelsen ikke hensyn til flere elementer, der øger de ekstra vejomkostninger. Beregningen foretages f.eks. for en yderligere vejstrækning på 60 km, mens forlængelsen af transportvejen er over 70 km.
- (651) *For det tredje* har de franske myndigheder, hvad angår vurderingen af, i hvilket omfang den specifikke efterspørgsel på markedet for fragt transporteret på lastbiler og anhængere til havnen i Marseille kan rettes mod andre havne, som svar til Corsica Ferries (betragtning 444 til 445), understreget, at den rapport fra oktober 2020, som Corsica Ferries har henvist til, bemærkede, at vurderingen af det geografiske omfang af markedet for fragt transporteret på lastbiler og anhængere ikke foregreb muligheden for at konkludere, at der delvist kunne vælges mellem fastlandshavne for transport af fragt transporteret på lastbiler og trailere, hvis der blev fremlagt mere overbevisende argumenter herfor, navnlig ved hjælp af en bredere offentlig høring af afsendere og transportører. På dette punkt har de franske myndigheder imidlertid gennemført bredere offentlige høringer, således at konklusionerne i rapporten fra oktober 2020 ikke længere er relevante.
- (652) *Endelig* har de franske myndigheder tilbagevist Corsica Ferries' påstand om, at havnene i Marseille og Toulon fuldt ud udgør brugbare alternativer set ud fra brugernes synspunkt med hensyn til modtagelse af fragt transporteret på lastbiler og anhængere (betragtning 449). For det første har de franske myndigheder bemærket, at Corsica Ferries ikke har fremlagt noget bevis, der kan begrunde denne forskel. De franske myndigheder har tilføjet, at ingen vejtransportvirksomhed, søfartsoperatør eller havnemyndighed har bragt denne forskel på bane under de offentlige høringer.

⁽²²⁶⁾ Kapacitetstærsklen anslås til 80 sæt pr. dag i løbet af året, med undtagelse af juli og august, hvor kapacitetstærsklen anslås til 40 sæt pr. dag som følge af stigningen i passagertrafikken og trafikken med lette køretøjer i sommermånederne.

6.1.3. *Frankrig har identificeret brugernes kvantitative efterspørgsel korrekt*

6.1.3.1. Frankrig har kvantificeret efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer korrekt

- (653) I modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende (betragtning 428-431), har de franske myndigheder, påpeget, at anvendelsen af et forhold på 10 % for søtransportens transportandel af lægelige årsager mellem Korsika og fastlandet er en konservativ antagelse.

6.1.3.2. Frankrig har kvantificeret efterspørgslen efter transporteret gods og anden fragt korrekt

- (654) Ifølge Frankrig har Corsica Ferries hævdet, at en enkelt vækstrate på 2,3 % om året for alle de ruter, der er omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ville være resultatet af en overvurdering af efterspørgslen efter godstransport og dermed fra ledsagere transporteret gods (betragtning 453-454). De franske myndigheder har svaret, at fremskrivningen af efterspørgslen efter godstransport er baseret på historiske data (2010-2019). Disse data er brede nok til at tage højde for døde perioder og mere dynamiske perioder i den korsikanske økonomi.
- (655) De franske myndigheder har påpeget, at Korsika mellem 2010 og 2019 gennemgik to vækstperioder (2010-2012 og 2016-2018) og to stagnationsperioder (2013-2015 og 2019), og at godsstrømmene afspejler disse variationer. De franske myndigheder har også anført, at den anvendte reference er en samlet stigning i godstrafikken mellem Korsika og det franske fastland. Endelig har de franske myndigheder bemærket, at data fra det regionale direktorat for miljø, planlægning og boliger viser en stigning i trafikken i alle havne mellem 2000 og 2019 med udsving, der svarer til den økonomiske vækst. De franske myndigheder konkluderer derfor, at Corsica Ferries' konklusioner er ubegrundede, og at prognosen for efterspørgslen efter gods er forsigtig og konservativ.

6.1.4. *Frankrig har identificeret markedssvigtet korrekt*

- (656) I modsætning til Corsica Ferries' påstande (betragtning 455-468) har de franske myndigheder påpeget, at der er foretaget en fremadrettet tilgang med en kontrafaktisk vurdering af det private initiativ uden en kontrakt om offentlig trafikbetjening mellem Korsika og Marseille.
- (657) På grundlag af de seneste observationer af trafikken i Middelhavet bemærker de franske myndigheder desuden, at potentialet for at vinde passagerer i havnen i Marseille er lavt, navnlig til/fra sekundære korsikanske havne. F.eks. anslås transporteret gods (som ikke kan erstattes på Marseille) med en horisont til 2030 til ca. 170 000 løbende meter for Marseille-Bastia, 120 000 løbende meter for Marseille-Ajaccio og mindre end 50 000 løbende meter for sekundære havne, hvilket er betydeligt lavere end den trafik, der registreres på det frie marked eller på ruter med offentlig tjeneste på de andre øer i det vestlige Middelhav. Mere generelt er der ifølge de franske myndigheder ingen daglig rute på det åbne marked eller nogen rute med offentlig tjeneste med så lille et passager- og fragtgrundlag.

6.1.5. *Frankrig har valgt et instrument til offentlig intervention, som er nødvendigt og står i et rimeligt forhold til behovet for offentlig trafikbetjening.*

- (658) For at påvise, at minimumskapaciteten i kontrakterne om offentlig trafikbetjening for fragttransport ikke er overvurderet, har de franske myndigheder henvist til deres bemærkninger til åbningsafgørelsen (betragtning 358-361).
- (659) Desuden har de franske myndigheder påpeget, at passagertrafikdata for transportansvarlige i 2023 viser, at den minimale transportkapacitet for transportansvarlige regelmæssigt er lavere end det antal ledsagere, der faktisk transporteres for følgende antal overfarter:
- Ajaccio-Marseille: 199 relevante sejlads
 - Bastia-Marseille: 84 relevante sejlads
 - Île-Rousse-Marseille: 176 relevante sejlads
 - Porto-Vecchio-Marseille: 170 relevante sejlads
 - Propriano-Marseille: 118 relevante sejlads.

- (660) Endelig har de franske myndigheder påpeget, at yderligere sejlads ikke har til formål at absorbere almindelig trafik, men uregelmæssige spidsbelastninger.

6.2. Bemærkninger om overholdelse af EU-lovgivningen om offentlige indkøb

6.2.1. *Varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med koncessionsdirektivet*

- (661) I modsætning til, hvad Corsica Ferries hævder (betragtning (535)), har Frankrig forklaret, at varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening er blevet fastsat i overensstemmelse med koncessionsdirektivet under hensyntagen til de investeringer, som de kommende koncessionshavere skal foretage, nemlig de fartøjer, der er nødvendige for at drive den maritime trafikbetjening. Disse udgifter omfatter kapitalomkostninger, når koncessionshaver ejer sine skibe, eller leasingafgifter, når koncessionshaver leaser skibene. De franske myndigheder mener således, at varigheden er berettiget i lyset af konkurrencemålene, da en kortere periode ville have afholdt operatørerne fra at indgive deres bud. De franske myndigheder mener også, at denne periode opfylder målene om tilpasningsevne på grund af forpligtelsen til at bringe skibene i overensstemmelse med standarderne, navnlig for så vidt angår reglerne om drivhusgasemissioner.
- (662) Med hensyn til Corsica Ferries' argumenter vedrørende det manglende afkast af investeringerne til den koncessionsgivende myndighed ved udstedelse af koncessionen (betragtning 536 og 537) mener Frankrig, at en sådan påstand ikke svarer til de reelle koncessioner inden for passager- og fragtttransport, eftersom driften af skibene ikke er en del af en logik om returvarer, idet en sådan betragtning ikke har nogen forbindelse med varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (663) Med hensyn til Corsica Ferries' påstand om, at kompensationen ikke tager hensyn til skibenes restværdi ved kontraktens udløb (betragtning 538), mener Frankrig, at kompensationen til koncessionshaverne ikke bør tage hensyn til denne værdi, eftersom skibene er koncessionshavernes egne aktiver og ikke aktiver, der tilbageføres gratis og fuldt ud ejes af CdC eller Korsikas kontor for transport. Frankrig har forklaret, at investeringsomkostningerne i forbindelse med fartøjerne i henhold til artikel 34 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening fastsættes på grundlag af den flåde, som koncessionshaveren har tildelt til drift af de ruter, der er omfattet af forpligtelsen til offentlig trafikbetjening. Formålet med Korsikas kontor for transports kompensation for disse investeringer er at dække de omkostninger, som koncessionshaveren har afholdt – med fradrag af eventuelle tilskud og eventuel finansiering gennem offentlige myndigheder som betaling for disse investeringer – svarende til afskrivningerne og/eller leasinggebyrerne og/eller omkostningerne ved chartring af det fartøj, der er afsat til udførelsen af tjenesten.
- (664) Corsica Ferries har endvidere bestridt relevansen af de franske myndigheders eksempler på koncessioner på mere end fem år, navnlig eksemplet med kysttrafikbetjening i Norge (betragtning 539). Som svar herpå har Frankrig præciseret, at dette eksempel er helt relevant, da EFTA-tilsynsmyndigheden godkendte den syvårige koncession for perioden 2012-2019 og forlængede den med ti år for perioden 2021-2030. Denne forlængelse var begrundet i fartøjernes levetid, som langt overstiger 10 år.
- (665) De franske myndigheder har endvidere påpeget, at Corsica Ferries allerede i juni 2022 anlagde sag ved forvaltningsdomstolen i Bastia vedrørende varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening i forbindelse med foreløbige forholdsregler forud for kontraktindgåelsen, idet de gjorde gældende, at den var uforholdsmæssig på grund af manglen på planlagte investeringer fra koncessionshavernes side. Retten i Bastia forkastede søgsmålet, og denne afgørelse blev stadfæstet af Conseil d'État (øverste domstol i forvaltningsretlige sager), som ikke tog appellen til følge.
- (666) Hvad endelig angår de tekniske specifikationer, der skal opfyldes (fartøjskapacitet, antal passagerer og antal kahytter for bevægelseshæmmede), har Frankrig forklaret, at alle virksomheder, der mellem 2015 og 2022 drev ruter til Korsika, havde skibe, der var i overensstemmelse med de tekniske specifikationer i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Corsica Ferries er især et af de største rederier i Europa, som indsætter store skibe (ro-pax-skibe). Selskabets samlede kapacitet med hensyn til passagerer og fragt ligger tæt på eller over de tilsvarende virksomheders kapacitet på Korsika-ruterne (f.eks. Moby Lines, Corsica Linea og La Mériidionale).

6.2.2. *Klagepunkterne vedrørende mindstekravenes omfang er ubegrundede*

- (667) De franske myndigheder har præciseret, at det er vigtigt at skelne klart mellem artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne, der opregner minimumsegenskaberne, som er fastsat på en udtømmende og uforanderlig måde, og bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, der tjener som overordnet teknisk reference og samtidig specificerer minimumskapaciteterne uden at betegne dem som minimumsegenskaber. Bilag 1 indeholder tekniske elementer, hvis art afhænger af deres medtagelse i artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne: Såfremt et punkt nævnes i denne artikel og derefter specificeres i bilag 1, har Frankrig forklaret, at dette er et minimumskrav.
- (668) Frankrig har desuden påpeget, at forvaltningsdomstolen i Bastia i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening i 2019-2020 kun analyserede de krav, der kunne knyttes til minimumsegenskaberne: *Disse tekniske krav, der vedrører skibes lasteevne, er blandt de minimumskrav i konventionen, som er anført i artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne* (19. marts 2019, nr. 1900289). Dette ræsonnement er ifølge Frankrig blevet bekræftet af Conseil d'État i en dom af 24. juni 2019: *det tekniske bilag til de tjenesteydelser, der er anført i bilag 1 til kontraktudkastet, som kræver mindst fyrrer stikdåser til kølevogne ved hver overfart, skal i henhold til bestemmelserne i artikel 4.1 i høringsreglerne anses for at udgøre en del af høringsdokumenterne og dermed for at forklare de forventede minimumsegenskaber. Ved at træffe en sådan afgørelse begik dommeren i sager om foreløbige forholdsregler ikke en retlig fejl*. I modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende, fandt Conseil d'État (øverste domstol i forvaltningsretlige sager) ifølge Frankrig ikke, at bilag 1 i sin helhed svarede til minimumskravene.
- (669) De franske myndigheder har ligeledes gentaget, at bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke er blevet ændret, således at hverken minimumsegenskaberne eller minimumskapaciteten er blevet tilsidesat. Tilbuddene opfyldte derfor disse minimumsegenskaber og minimumskapaciteter.
- (670) Med hensyn til klarheden af minimumskravene har de franske myndigheder henvist til kendelsen fra forvaltningsdomstolen i Bastia af 20. juli 2022 (betragtning 274), hvori det konkluderes, at oplysningerne om omlægning af sejlads og ekstra sejlads var tilstrækkelige til at give ansøgerne mulighed for at vurdere omfanget af koncessionshavernes forpligtelser og afgive tilbud ⁽²²⁷⁾.

7. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

7.1. **Statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF**

- (671) I artikel 107, stk. 1, i TEUF hedder det, at statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som forvrider eller truer med at forvride konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, er uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.1. *Virksomhed*

- (672) Ifølge fast retspraksis ⁽²²⁸⁾ skal Kommissionen først fastslå, om tjenesteydere er virksomheder i henhold til artikel 107, stk. 1, TEUF. Virksomhedsbegrebet omfatter enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde. Enhver virksomhed, der består i at udbyde varer og tjenesteydelser på et marked, udgør en økonomisk aktivitet ⁽²²⁹⁾.
- (673) Kontrakterne om offentlig trafikbetjening består i levering af søtransport af fragt og passagerer mellem Korsika og det franske fastland mod betaling af kompensation til modtagerne af disse kontrakter om offentlig trafikbetjening (Corsica Linea og La Méditerranéenne). Sidstnævnte udøver således økonomisk virksomhed. Corsica Linea og La Méditerranéenne er derfor virksomheder som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

⁽²²⁷⁾ Forvaltningsdomstolen bemærkede bl.a., at høringsgagsakterne indeholdt dokumenter med oplysninger vedrørende rutefarten mellem Korsika og fastlandet, såsom de koncessionshavernes årsrapporter for 2017, 2018 og 2019, som indeholdt en analyse af tjenesternes kvalitet.

⁽²²⁸⁾ Dom af 18. juni 1998, *Kommissionen mod Italien*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 og dom af 23. april 1991, *Höfner og Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, præmis 21.

⁽²²⁹⁾ Dom af 16. juni 1987, *Kommissionen mod Italien*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, præmis 7. Ovennævnte dom af 18. juni 1998, *Kommissionen mod Italien*, C-35/96, *ibid.*, præmis 36.

7.1.2. *Foranstaltningernes tilregnelse til staten og tilstedeværelsen af statsmidler*7.1.2.1. *Foranstaltningernes tilregnelse til staten*

- (674) Ifølge fast retspraksis er de foranstaltninger, der træffes af indenstatslige enheder i medlemsstaterne, uanset disses retlige stilling og betegnelse, på samme måde som foranstaltninger, der træffes af føderal- eller centralmagten, omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, såfremt de i denne bestemmelse fastsatte betingelser er opfyldt. ⁽²³⁰⁾
- (675) Kommissionen bemærker i den foreliggende sag, at Korsikas kontor for transport, dvs. den myndighed, der har bevilget de undersøgte foranstaltninger, er en administrativ myndighed, der fuldt ud er underlagt Korsikas regionalråd, og som selv er en indenstatslig enhed (betragtning 82). Korsikas kontor for transport, hvis formand kommer fra Korsikas regionalråd (betragtning 82), er underlagt Korsikas regionalråds tilsyn i forbindelse med udførelsen af sine handlinger (betragtning 83). Korsikas regionalråd udnævner også direktøren for Korsikas kontor for transport, og Korsikas kontor for transports beslutninger (herunder budgetbeslutninger) træffes af et administrativt udvalg bestående af repræsentanter for departementerne Corse-du-Sud og Haute-Corse, og hvis flertal er valgte repræsentanter for Korsikas forsamling (betragtning 82). Tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening var i sig selv genstand for en afstemning i Korsikas parlamentariske forsamling (betragtning 280).
- (676) De pågældende foranstaltninger må derfor tilskrives staten.

7.1.2.2. *Anvendelse af statsmidler*

- (677) Det følger af fast retspraksis, at lokale og regionale myndigheders midler skal betragtes som statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF.wp ⁽²³¹⁾
- (678) Som nævnt i betragtning 84 finansieres kontrakterne om offentlig trafikbetjening gennem en tildeling ud fra områdeprincippet, som den nationale regering betaler til Korsikas regionalråd, som i medfør af loven overfører den til Korsikas kontor for transport. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening finansieres derfor af ressourcer fra Korsikas regionalråd, som er en indenstatslig enhed.
- (679) Kommissionen mener derfor, at finansieringen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening sker med statsmidler.

7.1.3. *Eksistensen af en fordel*

- (680) For at vurdere, om en statslig foranstaltning udgør støtte til en virksomhed, skal det fastslås, om den pågældende virksomhed opnår en økonomisk fordel, hvorved den undgår omkostninger, som den normalt skulle have betalt med egen kapital, eller om den opnår en fordel, som den ikke ville have opnået på normale markedsvilkår. ⁽²³²⁾
- (681) Da de undersøgte foranstaltninger ydes som en public service-forpligtelse, udgør de en fordel for støttemodtageren, medmindre en sådan kompensation kumulativt opfylder de fire *Altmark*-kriterier. ⁽²³³⁾
- (682) På baggrund af ovenstående vil Kommissionen undersøge, om kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder alle kriterierne i *Altmark-dommen*.

7.1.3.1. *Altmark-kriterierne*

- (683) I *Altmark-dommen* fastslog Domstolen, at kompensation for offentlig tjeneste ikke giver en selektiv fordel og ikke udgør støtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, når fire kumulative kriterier er opfyldt:
- Den begunstigede virksomhed er faktisk blevet pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser er blevet klart defineret (første kriterium).
 - De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde (andet kriterium).

⁽²³⁰⁾ Dom af 12. maj 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 og T-279/08, ECLI :EU:T:2011:209, stk. 108.

⁽²³¹⁾ Idem, punkt 109.

⁽²³²⁾ Dom af 14. februar 1990, *Frankrig mod Kommissionen*, C-301/87, ECLI :EU:C:1990:67, præmis 44-45.

⁽²³³⁾ Dom af 24. juli 2003, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI :EU:C:2003:415, præmis 87 til 93.

- Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (tredje kriterium).
- Når udvælgelsen af den virksomhed, der har fået overdraget en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, skal størrelsen af den nødvendige kompensation fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (fjerde kriterium).

7.1.3.2. Opfyldelse af det fjerde Altmark-kriterium

7.1.3.2.1. En koncessionshaver udvalgt ved en udbudsprocedure, hvor opgaven blev tildelt den ansøger, der var i stand til at levere disse tjenesteydelser til de laveste omkostninger for samfundet

- (684) En offentlig udbudsprocedure udelukker dog kun forekomsten af statsstøtte, hvis den giver mulighed for at udvælge den tilbudsgiver, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet.
- (685) Kommissionens meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøttere regler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (**»meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse«**)⁽²³⁴⁾ fastsætter de kriterier, på grundlag af hvilke påvisningen af det fjerde Altmark-kriterium vurderes.
- (686) Det fremgår af punkt 66 i meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, at en konkurrencepræget dialog eller et udbud med forhandling med offentliggørelse, for så vidt angår udbuddets karakteristika, giver den ordregivende myndighed et vidt skøn og kan begrænse interesserede aktørers deltagelse. De kan derfor kun anses for at være tilstrækkelige til at opfylde den fjerde betingelse i Altmark-dommen i særlige tilfælde.
- (687) Kommissionen har i den foreliggende sag bemærket, at Frankrig har tildelt de pågældende foranstaltninger ved udbud med forhandling (betragtning 277 og 278). En sådan procedure kan således i princippet ikke anses for at garantere de laveste omkostninger for samfundet i henhold til meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.
- (688) I øvrigt er der intet i den foreliggende sag, der gør det muligt at betragte udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening som et undtagelsestilfælde, der fraviger denne formodning.
- (689) For det første finder denne procedure sted i forbindelse med rutefarten til Korsika, hvor der aldrig har været en situation med fri konkurrence på grund af de begrænsninger, der følger af ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste, og den historiske eksistens af flere på hinanden følgende kontrakter om offentlig trafikbetjening (betragtning 60 og 61). En sådan sammenhæng kan derfor begrænse udviklingen af det kommercielle tilbud og konkurrencen om rutefarten til Korsika og kan ikke sikre, at Fællesskabet modtager en tjenesteydelse til de laveste omkostninger.
- (690) Som Corsica Ferries har anført (betragtning 518), blev tildelingskriterierne for buddene kun vægtet med 20 % vedrørende den finansielle kompensation, idet kriterierne med hensyn til buddenes tekniske værdi blev vægtet med 60 % (betragtning 271). Kommissionen bemærker, at disse tekniske kriterier ikke er defineret på en sådan måde, at der er mulighed for en effektiv konkurrence, som minimerer den fordel, som tilslagsmodtagerne har, eftersom disse kriterier hovedsagelig måler ansøgernes evne og kvalitet til at opfylde de tildelte forpligtelser til offentlig trafikbetjening (tidsplaner, tilpasning af den anvendte flåde til brugernes behov, kvaliteten af tjenesteydelserne til professionelle og private brugere osv.) og ikke tilskynder til effektiv konkurrence, der minimerer kompensationens størrelse.

⁽²³⁴⁾ EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4.

- (691) Kommissionen bemærker endvidere, at udbudsproceduren for kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke har ført til en tilstrækkelig åben og reel konkurrence i betragtning af det lave antal ansøgere, der ansøgte om hvert parti (betragtning 276). Corsica Lineas og La Mériionales argumenter om, at der var et betydeligt konkurrencepres, fordi »det var alle bekendt«, at tre operatører (Corsica Linea, La Mériionale og Corsica Ferries) var i stand til at konkurrere (betragtning 577 og 614), er rent spekulative og i øvrigt upåviste, eftersom Corsica Ferries ikke anvendte proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening. På samme måde kan den omstændighed, at antallet af ansøgere (Corsica Linea og La Mériionale) stemmer overens med antallet af operatører, der deltog i høringen af operatører, ikke i sig selv godtgøre, at der foreligger en tilstrækkelig åben og reel konkurrence (betragtning 613). Kommissionens egen bemærkning om, at ingen andre operatører end disse tre operatører udtrykte interesse for det korsikanske marked (betragtning 575), afslører således det lave konkurrenceniveau, som proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening medfører, hvilket La Mériionale i øvrigt anerkender (betragtning 613). Desuden afgav Corsica Ferries på trods af sin interesse ikke noget tilbud, som kunne have bidraget til at øge konkurrencepresset under udbudsproceduren vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening (betragtning 273). Corsica Lineas argumenter om, at i) forhandlingsproceduren har reduceret størrelsen af den finansielle kompensation, som tilbudsgiverne oprindeligt havde foreslået (betragtning 578), og ii) at de franske myndigheder ikke var forpligtet til at acceptere disse tilbudsgiveres bud (betragtning 579), er således ikke i sig selv af en sådan karakter, at de kan godtgøre, at Korsikas kontor for transport opnåede levering af søtransportydelser til de laveste omkostninger for samfundet.
- (692) Endelig kan proceduren i de tilfælde, hvor der kun afgives et enkelt tilbud, ikke formodes i tilstrækkelig grad at sikre, at der opnås de laveste omkostninger for samfundet.⁽²³⁵⁾ I den foreliggende sag modtoges kun et enkelt tilbud på alle kontrakterne om offentlig trafikbetjening, bortset fra dem, der vedrørte sejladerne til Propriano og Porto-Vecchio (som kun modtog to bud). Corsica Linea forklarer i denne forbindelse ikke, hvorfor fraværet af et konkurrerende bud på tre af delkontrakterne ikke gør det muligt at udelukke, at der foreligger et tilstrækkeligt pres i den foreliggende sag (betragtning 576). I forbindelse med delkontrakt 3 (Porto-Vecchio) og 4 (Propriano) viser den omstændighed, at de franske myndigheder i begge tilfælde accepterede det laveste bud, heller ikke, at det valgte bud i sig selv var det bud, der havde de laveste omkostninger for samfundet.
- (693) Det følger af disse betragtninger, at udbudsproceduren vedrørende kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke sikrede den offentlige myndighed, at de omhandlede tjenesteydelser blev opnået til den laveste pris.
- 7.1.3.2.2. Kompensation fastsat på grundlag af de omkostninger, som en typisk, veldrevet virksomhed med tilstrækkelige ressourcer ville pådrage sig for at opfylde de pålagte forpligtelser til offentlig tjeneste
- (694) Kommissionen minder om, at det fjerde kriterium i Altmark-dommen, der er baseret på en analyse af omkostningerne i forhold til en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret, skal anvendes, når valget af den virksomhed, der får overdraget at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, ikke foretages inden for rammerne af en procedure for indgåelse af offentlige kontrakter.
- (695) De franske myndigheder har ikke fremlagt dokumentation eller oplysninger, der kan godtgøre, at den kompensation, der blev udbetalt i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, er blevet fastsat på grundlag af de omkostninger, der ville blive afholdt af en gennemsnitsvirksomhed, der var veldrevet og tilstrækkeligt udstyret til at opfylde de forpligtelser til offentlig tjeneste, som den var blevet pålagt. De interesserede parter har ikke fremsat nogen bemærkninger til dette punkt.
- (696) Det skal også bemærkes, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke nævner de omkostninger, som en typisk, veldrevet virksomhed med tilstrækkelige midler til at opfylde de forpligtelser til offentlig tjeneste, som den er blevet pålagt, ville have. Det fremgår tværtimod af de sagsakter, som Domstolen råder over, at denne kompensation først blev fastsat ved afslutningen af udbudsproceduren vedrørende kontrakterne om offentlig trafikbetjening efter forhandlinger mellem modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og Korsikas kontor for transport, uden at der under disse forhandlinger blev henvist til de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der var veldrevet og udstyret med tilstrækkelige midler til at opfylde de pålagte forpligtelser til offentlig tjeneste, ville pådrage sig, med henblik på at fastsætte dette kompensationsbeløb.

⁽²³⁵⁾ Meddelelsen om vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse, punkt 68.

(697) I mangel af konkrete oplysninger fra Frankrig kan Kommissionen kun konkludere, at den kompensation, der blev ydet i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke blev fastsat på grundlag af de omkostninger, som en typisk, veldrevet virksomhed med tilstrækkelige ressourcer ville pådrage sig for at opfylde de pålagte forpligtelser til offentlig tjeneste.

(698) Det følger heraf, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke opfylder det fjerde Altmark-kriterium.

7.1.3.3. Konklusionen vedrørende eksistensen af en fordel

(699) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening har givet modtagerne en økonomisk fordel, som de ikke ville have opnået under normale markedsvilkår.

7.1.4. Selektivitet i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening

(700) Hvis Kommissionen konstaterer, at der foreligger en fordel, som direkte eller indirekte følger af en given foranstaltning, skal Kommissionen endvidere godtgøre, at denne fordel specifikt gælder en eller flere virksomheder.

(701) Kravet om selektivitet varierer, alt efter om den pågældende foranstaltning er en generel støtteforanstaltning eller en individuel støtte. I det sidstnævnte tilfælde giver identificeringen af en økonomisk fordel i princippet anledning til en formodning om, at den er selektiv. ⁽²³⁶⁾

(702) I den foreliggende sag blev kontrakterne om offentlig trafikbetjening alle tildelt i henhold til bilaterale aftaler indgået med hver af støttemodtagerne.

(703) Disse kontrakter om offentlig trafikbetjening er således individuelle foranstaltninger og må derfor antages at være selektive til fordel for disse støttemodtagere.

7.1.5. Hindring af samhandelen mellem medlemsstaterne og konkurrenceforvridning inden for Unionen som følge af kontrakterne om offentlig trafikbetjening

(704) Støtte, der har til formål at friholde en virksomhed for omkostninger, som den normalt selv skulle have afholdt i forbindelse med den løbende drift eller sine normale aktiviteter, forvrider i princippet konkurrencevilkårene. ⁽²³⁷⁾ Det er således fastslået, at enhver støtte, der ydes til en virksomhed, som opererer på Fællesskabets marked, er egnet til at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(705) Søtransport inden for en medlemsstat (cabotagesejlads) har været åben for alle operatører i Fællesskabet siden den 1. januar 1993. ⁽²³⁸⁾ Fra denne dato kan støtte til en virksomhed, der transporterer passagerer og/eller gods i en medlemsstat, derfor udgøre en hindring for samhandelen mellem medlemsstaterne. I den foreliggende sag yder kontrakterne om offentlig trafikbetjening kompensation for levering af tjenesteydelser inden for søtransport af gods og passagerer i forbindelse med rutefart til Korsika. Disse kompensationer kan således påvirke flere medlemsstater, også når henses til, at Korsika har forbindelser til Italien.

(706) Det bemærkes, at Corsica Linea og La Mériidionale opererer på ruterne mellem det franske fastland og Korsika i direkte konkurrence med rederier som Corsica Ferries, men også potentielt med ethvert rederi, der tilbyder eller kan tilbyde søtransport til/fra Korsika (betragtning 45). Dette gælder så meget desto mere i betragtning af den betydelige passagertrafik mellem Korsika og det franske og det italienske fastland (betragtning 56). Kommissionen konstaterer således, at foranstaltningerne kan styrke Corsica Lineas og La Mériidionales position i forhold til konkurrerende rederier i Den Europæiske Union og dermed risikerer at forvride konkurrencen.

(707) Foranstaltningerne vil derfor kunne forvride konkurrencen på det indre marked og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

⁽²³⁶⁾ Dom af 4. juni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60.

⁽²³⁷⁾ Jf. dom af 19. september 2000 i sag C-156/98, Tyskland mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2000:467, præmis 30, og den anførte retspraksis.

⁽²³⁸⁾ Se cabotageforordningen.

7.1.6. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

- (708) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at den compensation, der ydes til operatører i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.2. Foranstaltningernes lovlighed

- (709) I henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF fastsættes det i artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ⁽²³⁹⁾, at »medmindre andet er fastsat i forordninger vedtaget i henhold til artikel 109 i TEUF eller andre relevante bestemmelser i TEUF, skal den pågældende medlemsstat i god tid underrette Kommissionen om enhver påtænkt ydelse af ny støtte«. Nævnte forordnings artikel 3 bestemmer endvidere, at »enhver støtte, der skal anmeldes i henhold til artikel 2, stk. 1, kun iværksættes, hvis Kommissionen har vedtaget eller anses for at have vedtaget en beslutning, der godkender den«.
- (710) Kommissionen har bemærket, at selv om de franske myndigheder den 27. december 2022 anmeldte deres planer om at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening for perioden fra den 1. januar 2023 til den 31. december 2030, gennemførte de ikke desto mindre kontrakterne om offentlig trafikbetjening den 1. januar 2023, uden at Kommissionen traf eller blev anset for at have truffet en afgørelse, der godkendte dem. De pågældende foranstaltninger er derfor i princippet i strid med artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2015/1589.
- (711) Kommissionen bemærker, at medlemsstaterne i henhold til SGEI-afgørelsen i visse tilfælde kan fritages for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF.
- (712) I denne forbindelse skal det undersøges, om kontrakterne om offentlig trafikbetjening er omfattet af anvendelsesområdet for afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse med henblik på at afgøre, om foranstaltningerne er fritaget for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, TEUF.
- (713) Kommissionen henviser indledningsvis til, at det følger af fast retspraksis, at bestemmelserne i en forordning eller en beslutning om at fritage for en anmeldelse og de deri fastsatte betingelser af hensyn til den almindelige regel om anmeldelsespligt skal fortolkes strengt. ⁽²⁴⁰⁾
- (714) SIEG-afgørelsens anvendelsesområde er defineret i dens artikel 2. I henhold til artikel 2, litra d), er statsstøtte i form af compensation for offentlig tjeneste for færgeforbindelser til øer ikke fritaget for anmeldelsespligten, hvis den gennemsnitlige årlige trafik på disse ruter har oversteget 300 000 passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det regnskabsår, hvor tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev ydet.
- (715) Det følger af artikel 2, litra d), at SGEI-afgørelsen kun henviser til søtransport af passagerer og ikke henviser til søtransport af gods. I lyset af princippet om streng fortolkning, der gælder for anvendelsen af en afgørelse om fritagelse for anmeldelse (betragtning (713)), mener Kommissionen, at compensation, der betales for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse vedrørende søtransport eller blandede tjenesteydelser (passagerer/gods), ikke er omfattet af SGEI-afgørelsen, da der ikke udtrykkeligt henvises til søtransport. ⁽²⁴¹⁾
- (716) Eftersom kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrører kombinerede tjenester, falder den compensation, der ydes til modtagerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, derfor ikke ind under SGEI-afgørelsens anvendelsesområde.
- (717) De interesserede parter bemærkninger til dette punkt påvirker ikke denne konklusion.

⁽²³⁹⁾ Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽²⁴⁰⁾ Dom af 21. juli 2016, *Dilly's Wellnesshotel*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, præmis 37 og 38, dom af 5. marts 2019, *Eesti Pagar AS*, C-349/17, ECLI: EU:C:2019:172, præmis 60.

⁽²⁴¹⁾ Jf. for en analog fortolkning dom af 19. oktober 2023, *SAD Trasporto locale*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, præmis 23-29, vedrørende anvendelsesområdet for regelgivning, der undtager statsstøtte ydet i form af compensation for offentlig tjeneste til landtransportydelser fra anmeldelsespligten.

- (718) For det første er udelukkelsen af søtransport fra SGEI-afgørelsens anvendelsesområde i modsætning til, hvad Corsica Linea har gjort gældende (betragtning 582), hverken i strid med ordlyden af afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse eller med dens formål som fortolket i betragtning 24 til nævnte afgørelse. Ingen artikel i SGEI-afgørelsen nævner rent faktisk søtransport. Hvad angår betragtning 24 præciserer denne blot de gældende regler for statsstøtte, der ydes til finansiering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i luft- og søtransportsektoren, og den understreger blot, at SGEI-afgørelsen fastsætter betingelserne for, hvornår en sådan støtte kan fritages for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF i mangel af en sektorbestemt regel på dette punkt. Artikel 2, litra d), som definerer anvendelsesområdet for afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, omfatter imidlertid ikke søtransport. Endvidere begrundet Corsica Linea ikke, hvorfor udelukkelsen af søtransport fra SGEI-afgørelsen skulle være i strid med ligebehandlingsprincippet.
- (719) Dernæst kan argumentet om, at den blotte henvisning til en passagertærskel er begrundet i den omstændighed, at passagertrafikken er en samlet indikator for en given rutes økonomiske betydning (betragtning 584), ikke tages som udtryk for, at afgørelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse udtrykkeligt henviser til søtransport. Tværtimod bemærker Kommissionen, at hovedformålet med kontrakterne om offentlig trafikbetjening er godstransport, idet passagertransporten er begrænset til befordring af passagerer med helbredsproblemer og ledsagere (med undtagelse af ruten Marseille-Propiano), hvis volumen er begrænset.
- (720) Endelig er bemærkningen om, at Kommissionens beslutningspraksis antyder, at SGEI-afgørelsen anvendes på blandede tjenester, irrelevant (betragtning 583), eftersom det følger af fast retspraksis, at Kommissionen ikke er bundet af sin afgørelsespraksis.⁽²⁴²⁾
- (721) SGEI-afgørelsen finder derfor ikke anvendelse i den foreliggende sag. Det følger heraf, at foranstaltningerne blev gennemført ulovligt af de franske myndigheder i strid med artikel 3 i forordning (EU) 2015/1589 og artikel 108, stk. 3, i TEUF.

7.3. Foranstaltningernes forenelighed

7.3.1. Anvendelse af artikel 106, stk. 2, i TEUF og SGEI-rammebestemmelserne

- (722) Når kompensation for offentlig tjeneste udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, er en sådan kompensation omfattet af artikel 106, 107 og 108 i TEUF.
- (723) Vurderingen af, om statsstøtte til tjenesteydelser af almen økonomisk interesse er forenelig med det indre marked, har sit retsgrundlag i artikel 106, stk. 2, i TEUF. I det foreliggende tilfælde vedrører den omhandlede statsstøtte tildelingen af kompensation for opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste inden for rammerne af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Det er derfor nødvendigt at analysere foreneligheden af en sådan støtte i lyset af artikel 106, stk. 2, i TEUF og nærmere bestemt de særlige regler for anvendelsen af denne artikel.
- (724) I den foreliggende sag er de specifikke regler for anvendelsen af artikel 106, stk. 2, i TEUF indeholdt i SGEI-rammebestemmelserne. I punkt 11 i SGEI-rammebestemmelserne hedder det: »Statsstøtte, der ikke er omfattet af [SGEI-afgørelsen], kan erklæres forenelig med traktatens artikel 106, stk. 2, hvis den er nødvendig for udførelsen af de pågældende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og ikke påvirker udviklingen af samhandelen på en måde, der strider mod Unionens interesse. En sådan balance er kun mulig, hvis betingelserne i [SGEI-rammebestemmelsernes] afsnit 2.2 - 2.10 er opfyldt«.
- (725) Kommissionen bemærker, at det også var på grundlag af SGEI-rammebestemmelserne, at de franske myndigheder anmeldte kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (726) De følgende afsnit beskriver derfor Kommissionens analyse af de pågældende foranstaltningers forenelighed i lyset af betingelserne i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, eftersom foranstaltningerne ikke falder ind under SGEI-afgørelsens anvendelsesområde (betragtning 721).

⁽²⁴²⁾ Dom af 20. september 2011, *Regione autonoma della Sardegna*, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, præmis 190.

- (727) Det bør også erindres, at principperne i SGEI-rammebestemmelserne i overensstemmelse med punkt 8 i SGEI-rammebestemmelserne finder anvendelse på kompensation for offentlig tjeneste, der ydes inden for søtransport, med forbehold for de strengere specifikke bestemmelser i sektorbestemt EU-lovgivning. Inden for søtransport fastsætter cabotageforordningen, som fortolket i den fortolkende meddelelse, betingelserne for, hvornår en medlemsstat kan indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med rederier, der deltager i fast rutefart til eller fra øer, og betale finansiel kompensation til rederne. Kommissionen vil derfor analysere foranstaltningernes forenelighed med SGEI-rammebestemmelserne, uden at dette berører de specifikke bestemmelser i cabotageforordningen.

7.3.2. Eksistensen af en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse

- (728) I henhold til punkt 12 i SGEI-rammebestemmelserne skal den ydede støtte vedrøre en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF, som er behørigt defineret. Bevisbyrden for den korrekte definition af området for offentlig tjeneste påhviler medlemsstaten,⁽²⁴³⁾ idet Kommissionens undersøgelse er begrænset til et åbenbart urigtigt skøn som anført i punkt 13 i SGEI-rammebestemmelserne.
- (729) Punkt 13 i SGEI-rammebestemmelserne lyder som følger: *Medlemsstaterne kan [...] ikke forbinde tjenesteydelser med særlige public service-forpligtelser, hvis de allerede udføres eller kan udføres tilfredsstillende og på vilkår, der ifølge statens definitioner er i overensstemmelse med den offentlige interesse med hensyn til pris, objektive kvalitetskendtegn, kontinuitet og tilgængelighed, af virksomheder, der drives på markedsvilkår.*
- (730) Punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne lyder: *Med henblik på anvendelsen af principperne i denne meddelelse bør medlemsstaterne vise, at de har taget et rimeligt hensyn til behovet for offentlige tjenester ved at høre offentligheden eller anvende andre passende instrumenter med henblik på at tage hensyn til brugeres og leverandørers interesser*
- (731) Som anført i betragtning (727) tillader cabotageforordningen en medlemsstat at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende rutefart til eller fra øer mod økonomisk kompensation. En kontrakt om offentlig trafikbetjening i henhold til cabotageforordningen skal forstås som en kontrakt, der indgås med henblik på at levere passende transporttjenester. Den kan navnlig omfatte:
- standarder for kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet
 - supplerende transportydelser
 - transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte kategorier af rejsende eller bestemte forbindelser
 - tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.
- (732) De to domme af 1. marts 2017, som Retten afsagde i sagerne T-366/13 (herefter »SNCM I«)⁽²⁴⁴⁾ og T-454/13 (herefter »SNCM II«)⁽²⁴⁵⁾, præciserede de forpligtelser, der påhviler medlemsstaterne med hensyn til fastlæggelsen af omfanget af den offentlige tjeneste og den form, som det offentlige indgreb skal have for at sikre leveringen af denne tjeneste. Retten bekræftede navnlig, at anvendelsesområdet for en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal opfylde et behov for offentlig tjeneste, der er kendetegnet ved i) brugernes efterspørgsel efter alle eller en del af tjenesterne, ii) som markedsaktører ikke opfylder i mangel af en forpligtelse hertil fra de offentlige myndigheders side, og iii) at medlemsstaten for at opfylde dette behov skal foretrække den tilgang, der er mindst skadelig for de friheder, der er nødvendige for et velfungerende indre marked.⁽²⁴⁶⁾

⁽²⁴³⁾ Domstolens dom af 15. november 2018, *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II og T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, præmis 79-83.

⁽²⁴⁴⁾ Ovennævnte dom af 1. marts 2017, *SNCM I*, *ibid.*

⁽²⁴⁵⁾ Ovennævnte dom af 1. marts 2017, *SNCM II*, *ibid.*

⁽²⁴⁶⁾ Ovennævnte dom af 1. marts 2017, *SNCM II*, præmis 134.

- (733) I den foreliggende sag skal det vurderes, om anvendelsesområdet for kontrakterne om offentlig tjeneste opfylder betingelserne i SGEI-rammebestemmelserne og cabotageforordningen som fortolket i den fortolkende meddelelse. Kommissionen vil derfor på den ene side undersøge, om kontrakterne om offentlig trafikbetjening opfylder et behov for offentlig tjeneste, og på den anden side om de er den tilgang, der mindst undergraver de friheder, der er afgørende for et velfungerende indre marked.

7.3.2.1. Kvalificering af et behov for offentlig tjeneste

- (734) Som Retten fastslog i *SNCM II*-dommen, kan kvalificeringen af et behov for offentlig tjeneste i forbindelse med cabotageejklads kun følge af påvisningen af en efterspørgsel fra brugerne af en given tjeneste, som markedet ikke opfylder. Ifølge Retten kan behovet for en offentlig tjeneste bl.a. vurderes ved hjælp af markedsundersøgelser, offentlige høringer eller indkaldelser af projekter. ⁽²⁴⁷⁾
- (735) Disse betingelser svarer i det væsentlige til dem, der er fastsat i punkt 14 (medlemsstaterne skal tage behørigt hensyn til brugernes interesser gennem offentlig høring eller på anden hensigtsmæssig måde) og punkt 13 i SGEI-rammebestemmelserne (medlemsstaterne skal sikre, at der er tale om markedssvigt).
- (736) Heraf følger for det første, at hvis *brugerne ikke efterspørger* alle eller en del af tjenesterne, kan der ikke være behov for en offentlig tjeneste. I denne henseende bestemmes det i punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne, at der skal tages behørigt hensyn til brugernes interesser gennem offentlige høringer eller på anden hensigtsmæssig måde. Det er nødvendigt at identificere brugernes efterspørgsel, både kvalitativt og kvantitativt, for at fastlægge rammerne for analysen af markedssvigt. Definitionen af et behov for offentlig tjeneste består i at sammenligne brugernes efterspørgsel med det kommercielle udbud, som operatørerne ville tilbyde, hvis en medlemsstat ikke havde planlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste.
- (737) Hvis der ikke er tale om *markedssvigt*, kan der heller ikke være behov for en offentlig tjeneste. Analysen af markedssvigt er opdelt i to faser. Indledningsvis skal der foretages en undersøgelse af det udbud af tjenesteydelser, som markedet ville tilbyde uden den påtænkte forpligtelse til offentlig tjeneste. I denne henseende bestemmes det i punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne, at der skal tages behørigt hensyn til tjenesteydernes interesser gennem offentlige høringer eller på anden hensigtsmæssig måde. Dernæst skal det undersøges, om et sådant udbud er tilstrækkeligt til at dække brugernes efterspørgsel.
- (738) Som *Corsica Ferries* med rette påpeger (betragtning 455 og 456), er kortlægningen af udbuddet på markedet ikke begrænset til det udbud, der på forhånd er identificeret på markedet, men skal vurderes dynamisk og fremadrettet. Medlemsstaterne har med andre ord pligt til, når de analyserer et markedssvigt, at kontrollere, at den eksisterende og potentielle forsyning (dvs. den, som en operatør på troværdig vis kunne gennemføre inden for en rimelig frist uden den påtænkte forpligtelse til offentlig tjeneste) ikke ville være tilstrækkelig til at imødekomme de identificerede brugeres efterspørgsel.
- (739) I modsætning til *Corsica Ferries'* påstand (betragtning 457) er Kommissionen derimod ikke forpligtet til at foretage en detaljeret undersøgelse af medlemsstatens analyse af, om der foreligger et markedssvigt. Som anført i betragtning 728 er Kommissionens undersøgelse begrænset til en undersøgelse af, om der er anlagt et åbenbart urigtigt skøn.
- (740) I den foreliggende sag satte de franske myndigheder spørgsmålstegn ved nødvendigheden af at opretholde kontrakter om offentlig tjeneste i forbindelse med rutefart til Korsika. De fandt, at fastholdelsen af en sådan var nødvendig i lyset af de behov for offentlig tjeneste, som de havde identificeret. I de følgende underafsnit præsenteres Kommissionens analyse af hvert af de behov for offentlig tjeneste, som Frankrig har identificeret.

7.3.2.1.1. Behov for søtransport af fastboende og ikkefastboende korsikanere mellem Marseille og Propriano

- (741) I forbindelse med dette underafsnit vil Kommissionen undersøge, om behovet for søtransport af passagerer, som er fastboende eller ikkefastboende på Korsika, på ruten Marseille-Propriano opfylder i) et udtrykt behov fra disse brugere, som er behørigt dokumenteret af Frankrig, og ii) som ikke ville kunne imødekommes af et privat initiativ.

⁽²⁴⁷⁾ Ovennævnte dom af 1. marts 2017, *SNCM II*, præmis 135.

7.3.2.1.1.1. Eksistensen af en efterspørgsel fra brugerne

7.3.2.1.1.1.1. Kvalitativ efterspørgsel

(1) Om de passende midler, der anvendes til at fastslå den kvalitative efterspørgsel

- (742) Kommissionen har fastslået, at de franske myndigheder på flere måder har identificeret passagerernes efterspørgsel på rutefart til Korsika, herunder på ruten Marseille-Propriano.
- (743) For det første afholdt de franske myndigheder flere offentlige høringer for at indsamle oplysninger om disse passagerers behov.
- (744) En indledende høring, nemlig høringen af brugerne (betragtning 93), opfordrede alle passagerer til at besvare et generelt spørgeskema om brugen af søtransporttjenester mellem havnen i Marseille og de korsikanske havne. Dette spørgeskema var ledsaget af flere dokumenter, der informerede brugerne om i) de vigtigste kendetegn ved rutefarten til Korsika, ii) de franske myndigheders foranstaltninger for at fastslå, om der foreligger et behov for offentlig tjeneste, og iii) præsenteringen af de forskellige kategorier af brugere, som Frankrig havde identificeret på forhånd (betragtning 95). Kommissionen er af den opfattelse, at disse oplysninger samlet set gjorde det muligt for brugerne at forstå den sammenhæng, hvori de blev hørt. Brugerne havde desuden en måned til at svare i, hvilket må anses for rimeligt. Denne høring og dens informative dokumenter var tilgængelige for offentligheden på Korsikas regionalråds websted og blev offentliggjort i den lokale og regionale presse (betragtning 94, 95 og 366) for at sikre den videst mulige udbredelse til offentligheden.
- (745) Spørgeskemaet omfattede ca. 20 spørgsmål, der havde til formål at vurdere brugernes behov for hver enkelt maritim rute mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika, herunder forbindelsen Marseille-Propriano. Det fremgår således af detaljerne i spørgsmålene i punkt 3.4.2.1.1.1.1, at de gjorde det muligt for de franske myndigheder for hver rute mellem Korsika og det franske fastland (herunder ruten Marseille-Propriano) at indsamle oplysninger om passagerernes behov med hensyn til afgangs- og ankomsttider, rejsetyper (bil og kabine), sejlhyppighed og anvendte takster (betragtning 105). Desuden indeholdt spørgeskemaet en række spørgsmål vedrørende muligheden for frit at vælge mellem havnene på fastlandet (set fra brugernes synspunkt) (betragtning 106) og anvendelsen af luft- og søtransport (betragtning 107).
- (746) Spørgsmålene indeholdt generelt flere svarmuligheder. Flere spørgsmål gav endda svarerne mulighed for at give andre svar end de muligheder, der var angivet. Generelt accepterede de franske myndigheder ethvert uafhængigt bidrag (betragtning 109). Spørgeskemaet var derfor tilstrækkeligt åbent til at give udtryk for forskellige synspunkter. Svarmulighederne var klare, sandsynlige og diversificerede. Corsica Ferries' bemærkning om, at spørgeskemaet var for lukket (betragtning 401), bør således afvises.
- (747) I åbningsafgørelsen ⁽²⁴⁸⁾ satte Kommissionen spørgsmålstegn ved den mulige metodemæssige skævhed som følge af, at spørgeskemaet primært var rettet mod brugerne af ruterne mellem Marseille havn og Korsika. Efter en tilbundsående analyse er Kommissionen imidlertid kommet til det resultat, at spørgeskemaet ikke viste en sådan skævhed, da brugerne i flere spørgsmål blev spurgt om, hvorvidt havnen i Marseille kan erstattes af andre havne på fastlandet i forbindelse med deres rejse til/fra Korsika (betragtning 106). De franske myndigheder var således i stand til at vide, i) om brugeren sammenlignede de overfarter, der var til rådighed i Marseille, med hvilken frekvens og af hvilken grund, med dem, der var tilgængelige i Toulon og Nice, ii) om brugeren ville skifte til Toulon og Nice i tilfælde af en hypotetisk stigning i overfartspriserne til Marseille, og iii) om og hvorfor brugeren allerede havde benyttet havnene i Toulon og/eller Nice til at rejse fra/til Korsika. Det følger heraf, at de franske myndigheder var i stand til at forstå graden af valgfrihed mellem havnene på fastlandet og navnlig havnen i Marseille med havnene i Toulon og Nice.
- (748) Corsica Ferries' bemærkning til spørgsmålenes ordlyd bør derfor afvises (betragtning 400). I modsætning til, hvad selskabet har gjort gældende, blev spørgsmålene vedrørende andre fastlandshavne end Marseille ikke blot behandlet for at forklare svarerens valg af havnen i Marseille frem for andre havne. Brugerne blev også spurgt om årsagerne til at benytte havnene i Toulon og/eller Nice i stedet for havnen i Marseille.

⁽²⁴⁸⁾ Beslutningen om at indlede proceduren, betragtning 283.

- (749) Det skal i øvrigt også bemærkes, at kun ruterne mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika historisk set havde været genstand for kontrakter om offentlig tjeneste (betragtning 69). Frankrig kunne derfor i den foreliggende sag med rette rejse tvivl om nødvendigheden af at opretholde kontrakter om offentlig trafikbetjening mellem Marseille og Korsikas havne og søge at identificere brugernes aktuelle behov på disse ruter, og finde ud af, om andre ruter (luft- eller færruter fra andre havne på fastlandet) kunne opfylde deres behov på betingelser svarende til dem, der gælder for overfarterne mellem Marseille og Korsika. Corsica Ferries har ikke forklaret, hvorledes fremsendelsen af særlige spørgeskemaer til brugerne af ruterne mellem Toulon og Korsika eller Nice og Korsika kunne have ført til andre konklusioner end dem, som de franske myndigheder har draget.
- (750) Endelig har Kommissionen bemærket, at brugerhøringen modtog talrige svar (næsten 1 000 svar), ⁽²⁴⁹⁾ hvilket gav de franske myndigheder et betydeligt udvalg af direkte bemærkninger fra brugerne. Corsica Ferries kan derfor ikke hævde, at antallet af modtagne svar var utilstrækkeligt (betragtning 402) i betragtning af det samlede antal skibspassagerer mellem Korsika og det franske fastland. Corsica Ferries har ikke angivet det minimumsantal, der bør kræves for at anvende brugerhøringsdata. Det lægges f.eks. i almindelighed til grund, at en stikprøve på ca. 1 000 personer er tilstrækkelig til at udarbejde en undersøgelse med en lav fejlmargen i hele Frankrig med en befolkning på over 67 millioner. ⁽²⁵⁰⁾ Under alle omstændigheder var høring af brugerne en af flere faktorer, som de franske myndigheder anvendte til at vurdere passagerernes kvalitative efterspørgsel.
- (751) Hvad angår den af Corsica Ferries anførte omstændighed, at Corsica Linea forsøgte at påvirke besvarelsener af spørgeskemaerne ved at opfordre sine ansatte til at afkrydse de svar, der gjorde det muligt at opretholde kontrakten om offentlig tjeneste (betragtning 403), bemærker Kommissionen, at der er tale om en særlig alvorlig anklage vedrørende en handling, der i henhold til national ret kan gøres til genstand for en administrativ og/eller strafferetlig procedure. Sådanne påstande skal derfor ledsages af klare, konkrete og solide beviser. Corsica Ferries har imidlertid ikke fremført sådanne beviser i sit indlæg. Selv om selskabet rigtignok videresender e-mailen fra en ansat på Corsica Linea, har denne blot delt et internetlink til brugersøgningen. E-mailen nævnte ikke denne medarbejders rang, de adressater, den var rettet til, eller eksistensen af bilag, hvorfor det ikke er muligt for Kommissionen at forstå dens konkrete rækkevidde.
- (752) En anden høring, havnehøringen, opfordrede også havnemyndighederne til at fremsætte deres bemærkninger til rutefarten til Korsika med det formål at informere de franske myndigheder om konkurrenceniveauet inden for søtransport og havnenes kapacitet (betragtning 116-119). Som anført i betragtning 96 var denne høring åben i en måned, hvilket var en rimelig periode. Det spørgeskema, der blev fremsendt til havnemyndighederne, var tilstrækkeligt struktureret til, at de franske myndigheder kunne få et fuldstændigt og detaljeret overblik over, hvordan de pågældende havne fungerer. Det gjorde det også muligt at informere de franske myndigheder ikke blot om brugernes efterspørgsel (f.eks. havnens opland, det udstyr, der stilles til rådighed for brugerne af søtransporten, havnens tilgængelighed osv.), men også at give dem et troværdigt indtryk af det markedstilbud, der kunne udvikle sig, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening (gennem en fuldstændig beskrivelse af de tjenester og den kapacitet, der er til rådighed i de havne, der kan benyttes af rederierne). De franske myndigheder modtog bidrag fra havnene i Marseille, Toulon og Nice (betragtning 120) samt fra havnene på Korsika gennem handels- og industrikammeret på Korsika (betragtning 124).
- (753) Som følge heraf gennemførte de franske myndigheder offentlige høringer for at tage hensyn til brugernes interesser.
- (754) Endvidere pålagde de franske myndigheder en uafhængig økonomisk konsulent, virksomheden Gecodia, at foretage en supplerende undersøgelse af brugernes efterspørgsel sideløbende med de offentlige høringer for at supplere sidstnævnte (betragtning 90). Gecodia-rapporten indeholder konklusionerne i denne undersøgelse. Kommissionen bemærker, at i henhold til punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne kan en undersøgelse, der foretages af en uafhængig økonomisk konsulent på anmodning af brugerne af en given tjeneste, være et passende middel til at tage hensyn til interesserne hos brugerne af den pågældende tjeneste, navnlig når en sådan undersøgelse er et supplement til en offentlig høring.

⁽²⁴⁹⁾ 300 svar vedrørte især ruten Marseille - Propriano.

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

(755) Som følge af disse faktorer har Frankrig påberåbt sig flere forhold, som Kommissionen finder passende i henhold til punkt 14 i SGEL-rammebestemmelserne for at tage hensyn til interesserne hos brugerne af de pågældende tjenester.

(2) Frankrigs konklusioner om brugernes kvalitative efterspørgsel mellem Marseille og Propriano

(756) Kommissionen vil undersøge de franske myndigheders konklusioner om i) manglende valgfrihed mellem søtransport og lufttransport set fra passagerernes synspunkt ii) sondringen mellem fastboende korsikanske passagerer og ikkefastboende passagerer iii) den geografiske valgfrihed mellem havnene i Marseille, Toulon og Nice og iv) Propriano havns karakter af geografisk alternativ til andre korsikanske havne.

a) den manglende mulighed for at kunne vælge mellem søtransport og lufttransport

(757) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder fandt, at brugernes efterspørgsel efter søtransport mellem fastlandet og Korsika ikke kunne opfyldes på tilsvarende vilkår ved lufttransport, uanset hvilken rute der var tale om. Frankrig udelukkede valget mellem lufttransport og søtransport på grundlag af en række elementer, der er sammenfattet i betragtning 127-131.

(758) Blandt disse faktorer har Kommissionen navnlig bemærket, at resultaterne af høringen af brugerne viser, at et sådant valg er udelukket, da et stort flertal af respondenterne ikke eller næsten ikke sammenligner luft- og søtransport, navnlig for ruten Marseille-Propriano. Kommissionen bemærker også, at en stor del af passagererne rejser med deres bil i forbindelse med rutefart til Korsika, hvilket Corsica Ferries har bekræftet i sine bemærkninger (betragtning 420). Det fremgår ligeledes af Gecodia-rapporten, at reisetidsbegrænsninger og transportfrekvenser bidrager til dette manglende valg, eftersom reisetiden mellem de to transportformer er meget forskellig (mellem 1 time med fly og 6-12 timer med skib), og der er mange flere flyafgange end skibsafgange.

(759) På grundlag af disse oplysninger er Kommissionen af den opfattelse, at en sådan analyse ikke synes at være åbenbart fejlagtig. Desuden er ingen af de interesserede parter kommet med bemærkninger til dette punkt. De franske myndigheder kunne derfor udelukke, at der foreligger en valgmulighed mellem lufttransport og søtransport i forbindelse med ruter til Korsika uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn.

b) Sondringen mellem fastboende og ikkefastboende passagerer

(760) Kommissionen bemærker, at Frankrig på grundlag af Gecodia-rapporten mener, at der er to kategorier af passagerer, der rejser mellem Korsika og fastlandet, hvilket er udtryk for en særskilt efterspørgsel, nemlig fastboende passagerer på den ene side og ikkefastboende passagerer på den anden side (betragtning 132 til 135).

(761) Frankrig forklarer, at denne sondring skyldes eksistensen af en særlig takst for beboere på Korsika, der er pålagt af Korsikas regionalråd, og som også anvendes af rederierne. Denne sondring skyldes også forskellig adfærd mellem de to kategorier af brugere med hensyn til brugen af søtransporttjenester (fastboende passagerer rejser mere regelmæssigt i løbet af året og foretrækker overnatning) og forskellige valg af afgang-/ankomsthavn på det franske fastland (fastboende passagerer betragter ikke Marseille og Nice som ligeværdige alternativer i modsætning til ikkefastboende).

(762) I åbningsafgørelsen fandt Kommissionen foreløbigt, at denne sondring ikke syntes at være udtryk for et åbenbart urigtigt skøn. Efter en tilbundsående analyse af de oplysninger, som Frankrig har fremlagt, finder Kommissionen imidlertid ikke, at nogen af disse betragtninger berettiger en sådan sondring.

- (763) For det første kan argumentet om, at fastboende passagerer nyder godt af en nedsat billetpris på rutefarten i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, ikke i sig selv godtgøre, at der foreligger forskellig adfærd i forbindelse med anvendelsen af søtransporttjenester. Denne sats fastsættes på grundlag af brugerens bopæl og ikke på grundlag af vedkommendes brug af den pågældende tjenesteydelse. Eksistensen af en sådan takst skyldes først og fremmest Korsikas regionalråds politiske vilje til at mindske de begrænsninger, det medfører for denne passagergruppe at tilhøre et øsamfund, uden at det godtgøres, at fastboende opfører sig anderledes end ikkefastboende. Argumentet om, at rederier egenhændigt kan anvende særlige takster for fastboende, er heller ikke relevant, eftersom i) de tjenesteydelser, der undersøges i den foreliggende sag, er søtransporttjenester mellem Korsika og det franske fastland og ikke andre geografiske områder, og ii) ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste fra 2019 pålægger rederier uden noget valg at anvende nedsatte takster for fastboende passagerer på alle ruter til og fra Korsika.
- (764) For så vidt angår argumenterne om, at i) fastboende passagerer rejser hele året (mens ikkefastboende hovedsageligt rejser om sommeren) og ii) benytter natoverfarter mere end ikkefastboende passagerer (som snarere rejser om dagen), må det konstateres, at disse faktorer helt åbenbart ikke er overbevisende. Med hensyn til det første punkt viser brugerhøringen, at et flertal af respondenterne (fastboende og ikkefastboende) rejser to til fem gange om året (betragtning 112), herunder på ruten Marseille-Propriano, således at disse to kategorier af passagerer har samme rejsehyppighed, selv om de har tendens til at rejse på forskellige tidspunkter af året. Med hensyn til det andet punkt bemærker Kommissionen, således som de franske myndigheder selv har erkendt, at den konklusion, at fastboende rejser mere om natten end ikkefastboende, kun gælder for ruterne mellem Toulon og Korsika. Tværtimod viser ruterne mellem Nice og Korsika, at næsten det samme antal fastboende og ikkefastboende passagerer rejser om natten.⁽²⁵¹⁾ Under alle omstændigheder viser resultaterne af brugerhøringen klart, at alle brugere (både fastboende og ikkefastboende), uanset hvilken rute der er tale om, ønsker de afgang- og ankomsttider på Korsika, der var gældende på det tidspunkt, hvor brugerne blev hørt, og disse sejlplaner bekræfter, at ikkefastboende passagerer er interesserede i overfarter om natten (betragtning 112).
- (765) Mere generelt bekræfter resultaterne af høringen af brugerne i vid udstrækning, at der findes en ensartet passagerefterspørgsel (betragtning 112), uanset om der er tale om fastboende eller ikkefastboende, for så vidt angår brugen af søtransporttjenester, herunder på ruten Marseille-Propriano.⁽²⁵²⁾
- (766) Kommissionen finder derfor på grundlag af de oplysninger, som de franske myndigheder har fremsendt til den, at der ikke er nogen åbenlys forskel i de behov, som fastboende og ikkefastboende passagerer har givet udtryk for med hensyn til anvendelsen af rutefarten til Korsika. Den efterspørgsel, passagererne har udtrykt efter anvendelse af søtransportydelser i forbindelse med rutefarten til Korsika, er derimod meget ensartet.
- (767) Ikke desto mindre bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder har lagt efterspørgslen fra fastboende og ikkefastboende passagerer sammen med henblik på analysen af markedssvigt (se Tableau 16). Desuden indeholder kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruten Marseille-Propriano ikke nogen specifik forpligtelse til offentlig tjeneste for nogen kategori af passagerer: Med andre ord behandler den dem på en ensartet måde uden at anerkende et behov for offentlig tjeneste, der er specifik for en af dem.
- (768) De franske myndigheders åbenbart urigtige skøn vedrørte derfor en sontring, der ikke i sig selv kunne rejse tvivl om kvalificeringen af behovet for offentlig tjeneste på ruten Marseille-Propriano.

c) Det geografiske valg mellem havnen i Marseille og de øvrige havne på fastlandet

- (769) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder for så vidt angår valget af afgang-/ankomsthavn på fastlandet (betragtning 135) var af den opfattelse, at fastboende passagerer ikke skelnede mellem havnene i Marseille og Toulon. Med andre ord kan en fastboende passager, der benytter en rute til/fra Korsika, uden forskel benytte havnene i Marseille og Toulon for at nå frem til sit endelige bestemmelsessted. Frankrig mente imidlertid, at de fastboende passagerer på grund af afstanden på 200 km mellem Marseille og Nice ikke anså disse to havne

⁽²⁵¹⁾ Fodnote nederst på side 78.

⁽²⁵²⁾ Ud over afgang- og ankomsttidspunktet på Korsika og rejsernes hyppighed bemærker Kommissionen på baggrund af høringen af brugerne, at fastboende og ikkefastboende passagerer i) udtrykker de samme behov for at rejse i bil og med kahyt og ii) udtrykker de samme præferencer for hyppigheden af afgang mellem Marseille og Korsika.

for at være brugbare alternativer i forbindelse med deres rejser til/fra Korsika. Den efterspørgsel, som de fastboende passagerer, der benytter en rute til/fra Korsika, gav udtryk for, skulle derfor forstås således, at den dækkede passagerernes efterspørgsel mellem Marseille/Toulon og Korsika, og analysen af markedssvigt mellem Korsika og det franske fastland skulle undersøges samtidigt på ruterne til og fra havnene i Marseille og Toulon.

- (770) Hvad angår ikkefastboende passagerer har Frankrig gjort gældende, at disse ikke sondrede mellem de tre havne på fastlandet, og at disse tre havne kunne benyttes på lige fod, uden dog at give nogen specifik begrundelse for denne konklusion. Dette betød, at den kvantitative efterspørgsel fra ikkefastboende passagerer skulle beregnes samlet for de tre havne på fastlandet, og at analysen af markedssvigten mellem Korsika og det franske fastland skulle undersøges samtidigt på ruterne til eller fra havnene i Marseille, Toulon og Nice.
- (771) Kommissionen bemærker også, at resultaterne af brugerhøringen viser, at størstedelen af passagererne (fastboende/ikkefastboende) sammenligner de tilgængelige overfarter i Marseille og andre havne på fastlandet, og at en stor del af dem har anvendt mindst én anden fastlandshavn end Marseille til deres rejser til/fra Korsika i 2019 (betragtning 113 og 114). I tilfælde af en stigning i billetprisen til Marseille ville et betydeligt flertal af respondenterne benytte Toulon, mens et mindretal også ville rejse til Nice. Kommissionen bemærker imidlertid, at sådanne sammenligninger er mindre hyppige på ruten Marseille-Propriano (betragtning 113), herunder i tilfælde af en hypotetisk stigning i billetprisen til havnen i Marseille (betragtning 114). Samlet set viser resultaterne også, at ikkefastboende passagerer har tendens til at sammenligne mindre end fastboende passagerer med de afgang, der tilbydes i de forskellige havne på fastlandet.
- (772) Kommissionen bemærker endvidere, at havnene i Toulon og Marseille i forbindelse med havnehøringen erklærede sig i fuld indbyrdes konkurrence om søtransport af passagerer med et opland, der omfatter hele Frankrig. Konkurrenceniveauet mellem havnen i Nice og havnene i Marseille og Toulon synes at være mindre, eftersom havnen i Nice primært tiltrækker regionale kunder (betragtning 121 og 122). Administratorerne af disse tre havne har imidlertid ikke givet udtryk for særlige begrænsninger med hensyn til muligheden for let at håndtere passagertrafik i deres infrastruktur (betragtning 123), selv om administratoren af havnen i Toulon ikke er i stand til at garantere daglige eller ugentlige afgang til Korsika på grund af den høje udnyttelsesgrad af havnens infrastruktur.
- (773) Endelig bemærker Kommissionen, at afstanden mellem Marseille og Toulon er ca. 60 km med en vej- og jernbaneforbindelse, der tager under en time i gennemsnit (betragtning 25). De to byer er særdeles godt forbundet med vigtig motorvejsinfrastruktur og hyppige jernbaneforbindelser. På den anden side synes Nice langt væk fra Toulon og Marseille med afstande på mere end 150 km (svarende til en gennemsnitlig vej- eller jernbanetransporttid på mindst 1:45 - 2 timer mellem Toulon og Nice) på trods af relativt gode vejinfrastrukturer og jernbaneforbindelser.
- (774) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at en afstand på mere end 100 km eller en rejsetid på mere end 1 time mellem to infrastrukturer kan være et indicium, der set fra brugernes synspunkt i princippet udelukker konkurrence mellem infrastrukturerne. Kommissionen anser for eksempel en lufthavns opland for at dække et geografisk område, som normalt fastsættes til en afstand på 100 km eller ca. 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog. ⁽²⁵³⁾
- (775) Der kan drages følgende konklusioner af disse konstateringer.
- (776) Kommissionen er af den opfattelse, at havnene i Marseille og Toulon i samme udstrækning kan benyttes af passagererne, uanset om de er fastboende eller ikkefastboende. Afstanden mellem de to havne er mindre end 100 km, og rejsetiden er under 1 time. Begge byer er særdeles godt og regelmæssigt forbundet med vej- og jernbaneinfrastruktur. Høringer af brugere og havne viser også stærk konkurrence mellem de to havne inden for passagertransport. ⁽²⁵⁴⁾ I denne henseende har de franske myndigheder ikke anlagt et åbenbart urigtigt skøn.

⁽²⁵³⁾ Meddelelse fra Kommissionen, Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartselskaber, (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3), punkt 2, nr.2.

⁽²⁵⁴⁾ Denne konklusion deles tilsyneladende også af konkurrencemyndighedens udtalelse, punkt 297-305.

- (777) På den anden side er Kommissionen på grundlag af de oplysninger, den har fået forelagt, af den opfattelse, at det ikke er tilstrækkeligt klarlagt, om havnene i Marseille og Nice set ud fra et passagersynspunkt kan benyttes som alternativer, uanset om de er fastboende eller ikkefastboende. ⁽²⁵⁵⁾
- (778) For det første bemærker Kommissionen, at afstanden mellem Marseille og Nice er et godt stykke over 100 km eller en rejsetid på en time. Det bør derfor principielt udelukkes, at havnen i Nice kan erstattes med havnen i Marseille. For det andet bekræfter resultaterne af høringen af brugerne og havnehøringen denne tendens til manglende valgfrihed mellem havnene i Nice og Marseille. Havnen i Nice understreger også, at dens opland kun er regionalt i modsætning til de to andre havne på fastlandet, hvis oplande er nationale. For det tredje er Gecodia-rapporten, som ikke desto mindre konkluderer, at ikkefastboende passagerer anser de tre fastlandshavne for ligeværdige (i modsætning til de fastboende passagerer), ikke støttet på nogen begrundelse til støtte for denne konklusion.
- (779) På grundlag af alle de oplysninger, som Frankrig har fremlagt, finder Kommissionen, at passagererne, uanset om de er fastboende eller ikkefastboende, tydeligvis ikke syntes, at havnen i Nice udgør et alternativ til havnen i Marseille.
- (780) Kommissionen er imidlertid af den opfattelse, at denne åbenbare fejl i det foreliggende tilfælde ikke har nogen indvirkning på kvalificeringen af behovet for offentlig personbefordring mellem Marseille og Propriano.
- (781) Hvad for det første angår vurderingen af den kvantitative efterspørgsel (dvs. antallet af passagerer, der skal transporteres), bemærker Kommissionen, at Frankrig ikke har overvurderet den kvantitative efterspørgsel med hensyn til passagerer, der rejser mellem det franske fastland og havnen i Propriano, eftersom havnen i Propriano historisk set kun er blevet benyttet af ruter til eller fra Marseille og ikke til eller fra havnene i Toulon og Nice. Det samlede antal passagerer, der rejste mellem Propriano havn og det franske fastland, svarede derfor de facto til antallet af passagerer på ruten Marseille-Propriano. De franske myndigheders skøn over efterspørgslen, som er baseret på historiske data for årene 2016-2021 (betragtning 150), var derfor begrænset til den historiske trafik mellem Marseille og Propriano. Det følger heraf, at de franske myndigheder kun medtog efterspørgslen mellem Marseille og Propriano i behovet for en offentlig tjeneste, således at det ikke havde nogen betydning i den foreliggende sag, om havnene i Toulon og Nice lå inden for rammerne eller ej.
- (782) Dernæst var analysen af markedssvigt heller ikke behæftet med denne fejl, for så vidt som denne analyse under alle omstændigheder viste, at ingen operatør var villig til at levere kommercielle tjenester mellem havnen i Propriano og det franske fastland (betragtning 828). Uanset graden af valgfrihed mellem fastlandshavnene for ruterne til Propriano var der derfor under alle omstændigheder et totalt markedssvigt.

d) Propriano havns manglende karakter af geografisk alternativ til andre korsikanske havne

- (783) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder med hensyn til passagerernes valg af korsikansk afgang-/ankomsthavn ikke har foretaget nogen specifik analyse af muligheden for at vælge mellem korsikanske havnes geografiske beliggenhed set ud fra brugernes synspunkt, nærmere muligheden for at vælge mellem Proprianos havn og andre korsikanske havne. I klagen var Corsica Ferries imidlertid af den opfattelse, at havnene i Ajaccio og Propriano var fuldstændig jævnbyrdige set fra passagerernes synspunkt. I åbningsafgørelsen fandt Kommissionen foreløbigt, at dette ikke syntes at være tilfældet i betragtning af den betydelige transporttid mellem de to byer og de særlige topografiske karakteristika ved rejsen mellem disse to byer. ⁽²⁵⁶⁾
- (784) De franske myndigheder fremlagde flere oplysninger herom under den formelle undersøgelsesprocedure, hvilket efter deres opfattelse viser, at havnen i Propriano ikke udgør et alternativ til havnen i Ajaccio og heller ikke til de andre korsikanske havne (afsnit 2.1, 2.2 og 4.1.3). Nogle interesserede parter fremlagde også nærmere oplysninger om dette punkt, idet Corsica Ferries insisterede på, at havnene i Ajaccio og Propriano har karakter at brugbare alternativer, mens Corsica Linea bestred denne.

⁽²⁵⁵⁾ Da muligheden for frit at kunne vælge mellem havnene i Toulon og Nice ikke er relevant i forbindelse med denne afgørelse, vil Kommissionen ikke kommentere dette punkt, især da de franske myndigheder ikke har fremlagt dokumentation til vurdering af denne valgmulighed.

⁽²⁵⁶⁾ Beslutningen om at indlede proceduren, betragtning (300).

- (785) Kommissionen bemærker for det første, at Propriano havn på grundlag af den fremlagte dokumentation ligger langt fra havnene i Bastia og L'Île-Rousse (betragtning 36 og 37). Havnen i Propriano kunne derfor ikke anses for at udgøre et alternativ til disse to andre havne.
- (786) Med hensyn til havnene i Ajaccio og Porto-Vecchio bemærker Kommissionen, at afstanden mellem disse havne og Propriano er ca. 70 km. Ikke desto mindre er rejsetiden i begge tilfælde næsten 1 time og 30 minutter i bil og 1 time og 45 minutter med bus, og der er relativt få daglige forbindelser (betragtning 36 og 37). Disse lange transporttider udelukker således i princippet, at havnene i Ajaccio og Porto-Vecchio kan benytte som alternativ til havnen i Propriano.
- (787) Kommissionen påpeger i lighed med de franske myndigheder (betragtning 361), at rejsetiderne mellem Propriano og Ajaccio/Porto-Vecchio er kendetegnet ved snoede veje, der forværrer risikoen for trafikulykker, som er særlig høj på Korsika, og at Korsika også har et højt antal trafikdræbte (betragtning 18). Disse geografiske begrænsninger bidrager også til at øge benzinomkostningerne, som Corsica Linea med rette påpeger i sine bemærkninger (betragtning 549), idet disse omkostninger er særlig høje på Korsika (betragtning 21), og det i en situation, hvor Propriano-regionen var betydeligt påvirket af en høj inflation i 2022, hvilket kunne øge de daglige leveomkostninger for indbyggerne i Propriano-regionen (betragtning 23). Disse objektive elementer, som de franske myndigheder har fremlagt, og som tager hensyn til brugernes interesser i overensstemmelse med punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne, styrker konklusionen om, at det ikke forekommer åbenbart forkert at antage, at havnene i Ajaccio og Porto-Vecchio på den ene side og Propriano på den anden side ikke kan betragtes som alternativer set ud fra brugernes synspunkt.
- (788) Kommissionen bemærker også, at selv om brugerhøringen ikke indeholdt specifikke spørgsmål om de korsikanske havnes karakter af geografiske alternativer, gav resultaterne af denne høring alligevel en vis indsigt på dette punkt. Som anført i betragtning 113 og 114 er der rent faktisk en tendens til, at passagererne generelt sammenligner de overfarter, der er til rådighed fra de forskellige havne på fastlandet til Korsika, men disse resultater varierer fra rute til rute. For ruten Marseille-Propriano ser det imidlertid ud til, at størstedelen af de respondenter, der benyttede ruten Marseille-Propriano (mere end 60 %), ikke havde anvendt andre søtransporttjenester til/fra andre havne på fastlandet i 2019 som et alternativ (f.eks. ruterne Toulon-Ajaccio eller Toulon-Porto-Vecchio), og at mere end 50 % af dem aldrig sammenligner de overfarter, der er tilgængelige i fastlandshavnene til/fra Propriano, i modsætning til andre ruter fra/til Korsika.
- (789) I betragtning af, at havnen i Propriano kun har én forbindelse til fastlandet (Marseille), tenderer disse resultater således til at vise, at brugerne *så meget desto mindre* sammenligner ruten Marseille-Propriano med alternative overfarter fra andre havne på fastlandet, såsom Toulon-Ajaccio eller Toulon-Porto-Vecchio, med henblik på at rejse til Propriano og omvendt.
- (790) På grundlag af alle disse betragtninger finder Kommissionen, at det ikke er åbenbart fejlagtigt, at de franske myndigheder i den foreliggende sag antager, at havnene i Propriano og Ajaccio/Porto-Vecchio ikke udgør brugbare alternativer set ud fra brugernes synspunkt. ⁽²⁵⁷⁾
- (791) Corsica Ferries' bemærkninger, hvorved det alene bestrides, at der ikke er valgfrihed mellem Ajaccio og Propriano, kan ikke ændre denne konklusion.
- (792) Idet Corsica Ferries for det første er af den opfattelse, at afstanden mellem Propriano og Ajaccio, som kun er 70 km, er ubetydelig for passagererne, der for de flestes vedkommende er i bil (betragtning 420), baserer Corsica Ferries udelukkende muligheden for at vælge mellem de to havne på afstanden mellem dem. Afstanden mellem de to havne er imidlertid kun én faktor blandt flere til at bedømme, i hvor høj grad kan anses for at udgøre brugbare alternativer.

⁽²⁵⁷⁾ Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det spørgeskema, der blev indsendt som led i brugerhøringen, indeholdt spørgsmål om brugen af søtransporttjenester på hele strækningen (f.eks. Marseille-Ajaccio), således at der blev taget hensyn til brugernes behov og præferencer både ved afsejling fra eller ankomst til havnen i Marseille og ved afgang fra eller ankomst til de korsikanske havne. Tilsvarende vedrørte spørgsmålene om valget mellem luft- og søtransport både brugere med afgang fra fastlandet og brugere med afgang fra Korsika. Spørgsmålet om de korsikanske havnes karakter af geografiske alternativer var derfor det eneste, der manglede i høringen af brugerne og i Gecodia-rapporten, men det kan ikke på grundlag af de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt, konkluderes, at en sådan undladelse udgør et åbenbart urigtigt skøn.

- (793) For det andet mener Corsica Ferries, at det er forkert at antage, at en rejsetid på ca. en time ville være en hindring for valget mellem at benytte sig af de to havne (betragtning 421). Rejsetiden mellem havnene i Ajaccio og Propriano er imidlertid ikke ca. 1 time, men 1½ time ad landevejen og 1 time og 45 minutter for en busrejse (betragtning 36-37) og derfor betydelig længere. ⁽²⁵⁸⁾
- (794) I den forbindelse har Corsica Ferries bemærket, at de franske myndigheder fandt, at en længere rejsetid mellem Marseille og Nice eller Toulon og Nice ikke forhindrede anerkendelsen af disse havnes karakter af brugbare alternativer (betragtning 422). Kommissionen er imidlertid af den opfattelse, at analysen af fastlandshavnens karakter af geografiske alternativer ikke er relevant for undersøgelsen af spørgsmålet om, hvorvidt dette også gælder for havnene på Korsika, da disse havne skal underkastes en analyse, der er specifik for Korsikas særlige forhold og omstændigheder. Under alle omstændigheder finder Kommissionen, at Gecodia-rapportens analyse af graden af valgfrihed mellem fastlandshavnene ikke var tilstrækkelig stringent af de grunde, der er anført i betragtning 780.
- (795) For det tredje bemærker Corsica Ferries, at fastboende, der bor midt mellem Ajaccio og Propriano (navnlig i Grosseto-Prugna), anså de to havne for at være brugbare alternativer (betragtning 423). Kommissionen bemærker imidlertid, at analysen af en havns opland kræver, at der tages hensyn til alle brugere inden for dette område, og ikke kun til dem, der bor i kanten af dette område, og som pr. definition kan være i kontakt med et andet opland. Det er nemlig uløseligt forbundet med ethvert opland at have grænseområder, hvor brugerne kan benytte en eller flere andre infrastrukturer eller tjenester. ⁽²⁵⁹⁾ Under alle omstændigheder har Corsica Ferries ikke godtgjort, at indbyggerne i Grosseto-Prugna udgør størstedelen eller blot et ikke ubetydeligt mindretal af de passagerer, der benytter søtransporttydelser fra havnen i Propriano.
- (796) For det fjerde bemærker Kommissionen, således som den har anført i åbningsafgørelsen ⁽²⁶⁰⁾, og uden at Corsica Ferries har bestridt dette, at den omstændighed, at passagerer, der normalt går om bord i Propriano, nødvendigvis skal tage til Ajaccio for at rejse til fastlandet på dage, hvor der ikke er nogen afgang fra havnen i Propriano, efter passagerens opfattelse ikke skyldes et valg om at rejse til den ene eller den anden havn, men et krav om at rejse til Ajaccio, fordi der ikke er noget tilbud i Propriano. I modsætning til, hvad Corsica Ferries hævder (betragtning 424), kan denne omstændighed derfor ikke betragtes som en relevant faktor ved vurderingen af, om de to havne udgør brugbare alternativer.
- (797) Hvad endelig angår den omstændighed, at de franske myndigheder selv i forbindelse med en sagkyndig erklæring fra en national ret skal have anerkendt, at havnene i Propriano og Ajaccio udgjorde alternativer, hvad angår personbefordringen i 2018 (betragtning 425), må det konstateres, at denne omstændighed er irrelevant, for så vidt som den vedrører andre foranstaltninger end dem, der er undersøgt i den foreliggende sag. Det skal bemærkes, at den pågældende juridiske ekspertudtalelse vedrørte muligheden for frit at kunne vælge mellem havnene i Propriano og Ajaccio set i lyset af den supplerende tjeneste, der blev etableret for sommerperioden i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening 2007-2013, og hvis finansiering udgjorde uforenelig statsstøtte (betragtning 67).
- (798) Corsica Ferries' argumenter om, at denne juridiske ekspertrapport vedrørte i) rutearten til Korsika og forpligtelser til offentlig tjeneste svarende til dem, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og ii) en periode for nylig, hvor der ikke var nogen væsentlige ændringer på markedet for søtransport (betragtning 426), er således ikke korrekte. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening indeholder intet om en supplerende tjeneste som den, der er fastsat i kontrakterne for 2007-2013.

⁽²⁵⁸⁾ Corsica Ferries har endvidere anført, at Grosseto-Prugna, der ligger halvvejs mellem Ajaccio og Propriano, ligger 40 minutter fra Ajaccio og 45 minutter fra Propriano. Den samlede rejsetid anslås derfor til 85 minutter, dvs. 1 time og 25 minutter.

⁽²⁵⁹⁾ Hvis det f.eks. antages, at to infrastrukturer ligger tæt på 400 km fra hinanden, kan brugere, der befinder sig midtvejs mellem de to infrastrukturer (dvs. 200 km fra begge), anse dem for at være jævnbyrdige, alt andet lige. Dette betyder imidlertid ikke, at de to infrastrukturer udgør alternativer alene af denne grund.

⁽²⁶⁰⁾ Beslutningen om at indlede proceduren, betragtning 301.

- (799) Endvidere indeholder den skrivelse, som Corsica Ferries har fremsendt i bilag 8 til sine bemærkninger, ingen faktiske eller retlige oplysninger om grundene til, at den sagkyndige har fundet, at der frit kan vælges mellem havnene i Ajaccio og Propriano, således at Kommissionen ikke er i stand til at inddrage disse elementer i sin analyse. I den nævnte skrivelse henvises der kun til, at parterne »var enige« om, at der forelå et sådant valg. De franske myndigheder har imidlertid bestridt, at brugerne i det foreliggende tilfælde frit kan vælge mellem havnene i Ajaccio og Propriano (afsnit 4.1.3) og har fremsat en række objektive anbringender til støtte for deres standpunkt, som Kommissionen er forpligtet til at tage stilling til i henhold til artikel 108, stk. 3, TEUF. Ingen af de oplysninger, som Corsica Ferries har fremført i sine bemærkninger, kan godtgøre, at de oplysninger, som Frankrig har fremlagt vedrørende den manglende valgfrihed mellem havnene i Ajaccio og Propriano, er åbenbart urigtige.

e) Konklusioner om kvalitativ passagerefterspørgsel

- (800) Sammenfattende fremgår det af ovenstående, at de franske myndigheder anvendte egnede midler til at identificere den kvalitative efterspørgsel fra passagerer mellem Marseille og Propriano i overensstemmelse med punkt 14 i SGEL-rammebestemmelserne.
- (801) Disse midler gjorde det muligt at belyse brugernes behov med hensyn til anvendelsen af søtransporttydelser, selv om de franske myndigheder anlagde et urigtigt skøn ved at sondre mellem fastboende og ikkefastboende, selv om efterspørgslen fra disse to kategorier syntes at være stort set den samme. Denne fejl har imidlertid ingen indvirkning på den analyse af behovet for offentlig tjeneste, som de franske myndigheder har foretaget på ruten Marseille-Propriano.
- (802) Hertil kommer, at selv om de franske myndigheder med rette har fastslået, at havnene i Marseille og Toulon udgør brugbare alternativer for brugerne, har de ikke foretaget en grundig analyse af, om havnene i Marseille og Nice udgør brugbare alternativer. En sådan fejl kan imidlertid ikke påvirke vurderingen af, om der foreligger et behov for offentlig tjeneste mellem Marseille og Propriano.
- (803) Endelig er de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt, tilstrækkelig troværdige til at udelukke et åbenbart urigtigt skøn vedrørende den manglende valgmulighed mellem havnen i Propriano og de øvrige korsikanske havne.

7.3.2.1.1.2. Kvantitativ efterspørgsel

- (804) Med henblik på at kvantificere passagerernes efterspørgsel på hver af skibsruterne mellem Marseille og Korsika, herunder på ruten Marseille-Propriano, bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder har udarbejdet prognoser for perioden 2023-2030 med udgangspunkt i dataene for 2019, idet 2020 og 2021 blev påvirket af covid-19-pandemien (betragtning 150).⁽²⁶¹⁾ Med andre ord valgte de franske myndigheder det seneste år, hvor markedet for søtransport af passagerer inden for rammerne af rutefartsejlsads fungerede normalt. Ifølge Kommissionen er dette valg ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn.
- (805) For at anslå den fremtidige efterspørgsel i den analyserede periode anvendte de franske myndigheder desuden en gennemsnitlig årlig vækstrate fra officielle kilder, nemlig den gennemsnitlige årlige vækstrate, der blev offentliggjort af ministeriet for grøn omstilling med hensyn til transportefterspørgslen frem til 2030, beregnet på grundlag af de data, der var tilgængelige i 2021 (betragtning 150). Kommissionen bemærker, at denne gennemsnitlige årlige vækstrate er beregnet bl.a. med henblik på at stille transportprognoser til rådighed for de lokale myndigheder for projekter vedrørende transport, som det er tilfældet i den foreliggende sag. De franske myndigheder kunne derfor anvende denne gennemsnitlige årlige vækstrate uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn, så meget desto mere som denne sats blev justeret for at tage hensyn til den særlige situation på Korsika, som blev taget op i undersøgelserne fra ministeriet for den grønne omstilling.
- (806) De interesserede parter har ikke fremsat nogen bemærkninger til dette punkt.

⁽²⁶¹⁾ Kommissionen bemærker også, at dataene for 2022 endnu ikke forelå på det tidspunkt, hvor de franske myndigheder foretog deres analyser af behovet for offentlig tjeneste.

- (807) Det følger heraf, at Frankrig ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved analysen af den kvantitative efterspørgsel efter personbefordring mellem Marseille og Propriano.

7.3.2.1.1.2. Markedssvigt

7.3.2.1.1.2.1. Identifikation af tilbuddet på markedet i mangel af en kontrakt om offentlig trafikbetjening

- (1) De passende midler, som Frankrig har anvendt til at identificere udbuddet på markedet

- (808) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder har indledt høringer med operatører, idet de har opfordret alle interesserede rederier til at udtale sig om de tjenester, de ville tilbyde, hvis der ikke foreligger en kontrakt om offentlig tjeneste mellem Korsika og det franske fastland. Høringen af operatørerne havde en varighed på fem uger og var tilgængelig på Korsikas regionalråds websted for alle operatører, der ønskede at deltage (betragtning 97).
- (809) Høringen af operatører omfattede et spørgeskema om kendetegnene ved de kommercielle tjenester, som operatørerne ville foreslå at åbne. Dette spørgeskema var ledsaget af flere dokumenter, der underrettede operatørerne om i) de vigtigste kendetegn ved rutefarten til Korsika, ii) de foranstaltninger, som de franske myndigheder havde truffet for at fastslå, at der forelå et behov for offentlig tjeneste, iii) præsentationen af de forskellige kategorier af brugere, som Frankrig indledningsvis havde identificeret, og iv) en kort præsentation af resultaterne af høringen af brugerne (betragtning (98)). Alle de fremlagte oplysninger gjorde det således muligt for operatørerne at forstå den sammenhæng, hvori de blev hørt.
- (810) I det spørgeskema, der blev sendt til operatørerne, blev de navnlig opfordret til at præcisere kendetegnene ved de kommercielle tjenester, de ville gennemføre (betragtning 163-165), således at de franske myndigheder kunne forstå: antallet af ruter, der ville blive besejlet, deres frekvens, de anvendte fartøjers kapacitet og egenskaber, afgang- og ankomsttider, de tjenester, der tilbydes om bord, de perioder på året, hvor tjenesten ville blive gennemført, og om der var planlagt ophold undervejs. Kommissionen bemærker, at disse spørgsmål afspejlede de spørgsmål, der blev rejst i forbindelse med høringen af brugerne (sejlsplaner, hyppighed, fartøjer med kahytter og fartøjskapacitet, perioder af året, afgang-/ankomsthavne osv.).
- (811) De franske myndigheder var således i stand til at sammenligne det udbud, der blev tilbudt af operatørerne, med brugernes behov med henblik på at fastslå, om der forelå et behov for offentlig tjeneste. Det følger heraf, at det er forkert at anføre, således som Corsica Ferries gør det (betragtning 461), at spørgeskemaet blot opfordrede operatørerne til at beskrive de tjenester, som de ville gennemføre for at opfylde behovet med hensyn til områdeprincippet. Tværtimod blev der i spørgeskemaet kort fortalt anmodet om en fuldstændig beskrivelse af det aktuelle og potentielle markedstilbud, som operatørerne sandsynligvis ville gennemføre uden en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Kommissionen bemærker endvidere, at Corsica Ferries i sit svar på høringen af operatørerne klagede over spørgsmålenes detaljeringsgrad (betragtning 169).
- (812) Det fremgår ligeledes af disse faktorer, at Corsica Ferries ikke med rette kan hævde, at de franske myndigheder ikke har fastlagt et gennemsigtigt og objektivt kontrafaktisk scenarie (betragtning 459).
- (813) Kommissionen bemærker endvidere, at de franske myndigheder også anvendte havnehøringen, som gjorde det muligt at indsamle relevante oplysninger om havnenes kapacitet og tjenester til rederierne (betragtning 752).
- (814) Det følger heraf, at de franske myndigheder gennemførte relevante offentlige høringer for at tage hensyn til tjenesteydernes interesser i overensstemmelse med punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne.

- (2) Frankrigs konklusioner vedrørende identificeringen af udbuddet på markedet

- (815) Kommissionen bemærker, at tre operatører besvarede brugerhøringen (betragtning 166). Corsica Linea og La Mériidionale anførte, at de ikke ville levere kommercielle tjenester uden en kontrakt om offentlig trafikbetjening (betragtning 167). Corsica Ferries forelagde de franske myndigheder det kommercielle tilbud, selskabet ville afgive, hvis der ikke forelå nogen kontrakt om offentlig trafikbetjening (betragtning 170-173).

- (816) Corsica Ferries har i sine bemærkninger i det væsentlige anført, at Corsica Lineas og La Mériionales erklæringer ikke var troværdige, og at de franske myndigheder derfor burde have analyseret disse erklæringer nærmere (betragtning 464 og 465).
- (817) Kommissionen minder indledningsvis om, at medlemsstaterne i henhold til punkt 14 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og cabotageforordningens artikel 4 som fortolket i retspraksis (*SNCM II-dommen*) har et vidt skøn ved valget af egnede midler til at analysere et eventuelt markedssvigt. De kan i denne forbindelse afholde en offentlig høring (betragtning 737) med henblik på at indhente operatørernes synspunkter om markedets evne til at imødekomme en efterspørgsel, som de offentlige myndigheder har identificeret. Ingen af de interesserede parter har bestridt dette.
- (818) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder i den foreliggende sag afholdt en offentlig høring af operatørerne, hvis indhold gjorde det muligt for dem at indsamle præcise og fuldstændige oplysninger om det markedstilbud, der ville udvikle sig i forbindelse med rutefarten til Korsika i henhold ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, hvis der ikke forelå nogen kontrakt om offentlig trafikbetjening (afsnit 3.4.2.2.1).
- (819) Hvis en medlemsstat tilrettelægger en fuldstændig og nøjagtig offentlig høring, kan operatørerne frit deltage eller lade være, og hvis de beslutter at deltage, skal de gøre det på grundlag af princippet om god tro. De er derfor forpligtet til at give medlemsstaten korrekte og fuldstændige oplysninger, således at den i videst muligt omfang kan analysere det markedsudbud, der ville blive gennemført, hvis der ikke blev indgået en forpligtelse til offentlig tjeneste.
- (820) Hvad angår *det eksisterende tilbud* fra Corsica Linea og La Mériionale, bemærker Kommissionen på grundlag af oplysningerne fra de franske myndigheder og de interesserede parter, at hverken Corsica Linea eller La Mériionale på tidspunktet for tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening (20. december 2022) leverede kommercielle tjenester uden for kontrakterne om offentlig tjeneste på en eller flere ruter mellem Korsika og det franske fastland. Disse selskaber drev kun kommerciel international søtransport mellem Frankrig og Nordafrika. Corsica Ferries har i sit indlæg ikke fremført noget bevis for det modsatte. Selskabet giver kun oplysninger om de tjenester, der faktisk blev udbudt af både Corsica Linea og La Mériionale i 2023 og 2024, dvs. efter den dato, hvor kontrakterne om offentlig trafikbetjening blev tildelt (betragtning 465). De franske myndigheder kunne derfor ikke støtte sig til en analyse af det eksisterende private tilbud fra Corsica Linea eller La Mériionale.
- (821) Hvad angår *de potentielle tilbud*, som La Mériionale og Corsica Linea kunne have fremsat, fremgår det af BRG 1-undersøgelsen fra Corsica Ferries, at Corsica Linea i juni 2022 havde forelagt Korsikas kontor for transport en transportplan, hvori det blev oplyst, at selskabet i løbet af 2023 havde til hensigt at indsætte 19 afgang mellem Marseille og Propriano, 5 afgang mellem Marseille og Ajaccio og 10 afgang mellem Marseille og L'Île-Rousse. Det er imidlertid klart, at i) denne transportplan ikke vedrørte La Mériionale, ii) den blev indgivet mere end tre måneder efter Frankrigs høring af operatørerne og karakterisering af behovet for offentlig tjeneste, mens udbudsprocedurerne vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening allerede var blevet iværksat siden den 6. maj 2022 og iii) den vedrørte alene de transaktioner, der var planlagt for 2023, mens formålet med høringen af operatørerne var at analysere udbuddet på markedet for perioden 2023-2028. Henset til disse begrænsninger er denne omstændighed ikke i sig selv tilstrækkelig til at godtgøre, at Corsica Lineas erklæringer ikke var troværdige. Under alle omstændigheder har Corsica Ferries ikke godtgjort, hvorledes denne transportplan, der i øvrigt vedrører en række ubetydelige ad hoc-afgange, kunne have påvirket de franske myndigheders analyse af markedssvigt.
- (822) Endvidere kan de franske myndigheder ikke kritiseres for ikke at have foretaget en tilbundsående analyse af de svar, der blev modtaget efter høringen af operatørerne, hvis de på daværende tidspunkt ikke havde noget bevis for, at de pågældende erklæringer var åbenbart urigtige. Corsica Ferries' henvisning til punkt 369 i konkurrence-myndighedens udtalelse (betragtning 464) er irrelevant i denne henseende, da Corsica Ferries ikke fremlægger noget bevis herfor. For det første vedrørte denne udtalelse den kvalificering af behovet for offentlig tjeneste, der blev foretaget inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2019-2020, og ikke de omhandlede foranstaltninger. For det andet blev det i denne udtalelse foreslået at anvende en alternativ metode til en offentlig høring. Som anført i betragtning 814 var høring af operatørerne i den foreliggende sag imidlertid et passende middel til at analysere markedssvigt, uden at de franske myndigheder i henhold til SGEI-rammebestemmelserne var forpligtet til at anvende andre midler til at gøre dette.

- (823) Den blotte omstændighed, at Corsica Linea og La Méditoriale afgav identiske svar på høringen af operatørerne, kan i øvrigt ikke i sig selv godtgøre, at der foreligger en interessekonflikt, der berører dem, eller en samordning mellem de to. På samme måde kan den blotte omstændighed, at Corsica Linea og La Méditoriale er afgående koncessionshavere, ikke i sig selv rejse tvivl om troværdigheden af de svar, som disse operatører gav under høringen af operatører, eller endog forhindre dem i at deltage i denne høring (betragtning 466). Hvad i denne forbindelse angår påstanden om, at Corsica Lineas aktionærsammensætning forhindrede Corsica Linea i at deltage i høringen på grund af en interessekonflikt (betragtning 462 og 463), bemærker Kommissionen, at der ikke er noget i Corsica Ferries' bemærkninger, der gør det muligt at fastslå, at Corsica Lineas aktionærer var »Korsikas største kunder til rutefarten med fragt«. Kommissionen bemærker endvidere, at artikel 14 i direktiv 2006/123/EF ikke forbyder konkurrerende operatører at deltage i en offentlig høring, som det var tilfældet her. Under alle omstændigheder har Corsica Ferries ikke godtgjort, hvorledes forbuddet mod Corsica Lineas deltagelse i høringen af operatørerne ville have gjort det muligt for de franske myndigheder at nå frem til en anden konklusion vedrørende undersøgelsen af markedssvigt.
- (824) Endelig har Corsica Linea og La Méditoriale i modsætning til, hvad Corsica Ferries hævder i betragtning 467, ikke blot fremsat generelle og abstrakte erklæringer uden nogen sammenhæng eller høring. Kommissionen minder om, at høringen af operatørerne opfordrede dem til at præcisere det markedstilbud, de ville afgive, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Da Corsica Linea og La Méditoriale har anført, at de ikke ville levere nogen kommercielle tjenesteydelser, kunne de ikke give nærmere oplysninger om de tjenester, de ville tilbyde uden kontrakter om offentlig trafikbetjening.
- (825) Det følger af ovenstående, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at identificere det tilbud på markedet, der ville blive tilbudt for søtransport af passagerer i forbindelse med rutefarten til Korsika, i mangel af en kontrakt om offentlig tjeneste.

7.3.2.1.1.2.2. Analyse af markedssvigt

- (826) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder har konkluderet, at der var et fuldstændigt markedssvigt mellem havnen i Propriano og havnene i Marseille og Toulon (brugerne kan vælge mellem disse to havne), da Corsica Ferries ikke havde til hensigt at tilbyde kommercielle tjenester mellem Marseille/Toulon og Propriano (betragtning 169 og 174).
- (827) Corsica Ferries har i sine bemærkninger ikke bestridt de franske myndigheders udlægning af selskabets kommercielle tilbud. Selskabet er blot af den opfattelse, at der er valgfrihed mellem havnene i Ajaccio og Propriano, således at det tilbud, som selskabet anvender mellem havnen i Ajaccio og fastlandet, vil være tilstrækkeligt til at dække efterspørgslen til/fra Propriano. Kommissionen afviser imidlertid dette argument af de grunde, der er anført i betragtning 783-799.
- (828) Det følger heraf, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at fastslå, at der forelå et markedssvigt mellem Propriano havn og Marseille havn.

7.3.2.1.1.3. Konklusion vedrørende behovet for søtransport af passagerer mellem Marseille og Propriano

- (829) Det følger af ovenstående, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at fastslå, at der forelå et behov for offentlig trafikbetjening mellem Propriano og Marseille, eftersom den efterspørgsel efter transport, som de franske myndigheder havde udtrykt og kvantificeret, ikke kunne dækkes af det identificerede tilbud på markedet.

7.3.2.1.2. Behov for søtransport af passagerer med helbredsproblemer

- (830) I forbindelse med dette afsnit vil Kommissionen undersøge, om behovet for søtransport af passagerer med helbredsproblemer på hver af ruterne mellem havnene på Korsika og Marseille havn opfylder i) en efterspørgsel fra disse brugere, som er behørigt dokumenteret af de franske myndigheder, og ii) som ikke kunne opfyldes af udbuddet på markedet, hvis der ikke forelå en kontrakt om offentlig trafikbetjening udarbejdet af de franske myndigheder med henblik herpå.

7.3.2.1.2.1. Eksistensen af en efterspørgsel fra brugerne

7.3.2.1.2.1.1. Kvalitativ efterspørgsel

(1) Om de passende midler, der anvendes til at fastslå den kvalitative efterspørgsel

- (831) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder har forsøgt at identificere den efterspørgsel, som passagerer med helbredsproblemer har givet udtryk for, på flere måder.
- (832) For det første afholdt de franske myndigheder flere offentlige høringer for at indsamle oplysninger om disse passagerers behov.
- (833) En første høring, høringen af brugerne (betragtning 93), opfordrede passagerer med helbredsproblemer til at besvare et spørgeskema om deres anvendelse af søtransporttjenester i forbindelse med ruter til Korsika. Dette spørgeskema havde de samme karakteristika som det, der blev sendt til alle passagerer (betragtning 744 til 746), og indeholdt også mere præcise spørgsmål om behov og præferencer hos passagerer med helbredsproblemer (betragtning 108). Som følge heraf gjorde høringen af brugerne det muligt at tage behørigt hensyn til særlige interesser hos passagerer med helbredsproblemer, og Kommissionen henviser i denne forbindelse til sin analyse i betragtning 746 til 751. Denne høring viste sig imidlertid at være resultatløs, da de franske myndigheder modtog et meget lille antal besvarelser af spørgeskemaet (betragtning 111).
- (834) En anden høring, havnehøringen, opfordrede også havnemyndighederne til at fremsætte deres bemærkninger om rutefarten med henblik på at informere de franske myndigheder om navnlig graden af konkurrence mellem søtransporttydelser i forbindelse med rutefart og disse havnes kapacitet (betragtning 116-119 og 752).
- (835) Endelig pålagde de franske myndigheder ligeledes en uafhængig økonomisk konsulent, virksomheden Gecodia, at foretage en supplerende undersøgelse af brugernes efterspørgsel sideløbende med de offentlige høringer for at supplere sidstnævnte (betragtning 90 og 754). Gecodia-rapporten indeholder konklusionerne på dette studie og navnlig på efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer. I betragtning af den ufrugtbare høring af brugerne om den efterspørgsel, som passagerer med helbredsproblemer havde givet udtryk for, støttede de franske myndigheder sig udelukkende på Gecodia-rapporten for at karakterisere den efterspørgsel, som disse brugere havde givet udtryk for. Gecodia-rapporten anslog den kvalitative (og kvantitative) efterspørgsel på grundlag af en lang række indsamlede data, navnlig fra sundheds- og socialsikringsagenturer.
- (836) Som følge af disse faktorer har Frankrig påberåbt sig flere forhold, som Kommissionen finder passende i henhold til punkt 14 i SGEL-rammebestemmelserne for at tage hensyn til interesserne hos brugerne af de pågældende tjenester.

(2) Frankrigs konklusioner om den kvalitative efterspørgsel

- (837) Kommissionen vil nu undersøge Frankrigs konklusioner om i) manglende valg mellem søtransport og lufttransport set ud fra det synspunkt, som kommer til udtryk fra passagerer med helbredsproblemer, ii) havnen i Marseille og havnene i Toulon og Nice's karakter af geografiske alternativer, og iii) det frie valg mellem at benytte sig af korsikanske havnes geografiske beliggenhed.

a) søtransportens manglende alternativ til lufttransport

- (838) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder fandt, at brugernes efterspørgsel efter søtransport mellem fastlandet og Korsika ikke kunne opfyldes på tilsvarende vilkår ved lufttransport, uanset hvilken rute der var tale om. De franske myndigheder har udelukket, at der frit kan vælges mellem lufttransport og søtransport på grundlag af flere elementer, der er sammenfattet i betragtning 127-131.
- (839) Kommissionen anfører, at et sådant valg er udelukket, for så vidt angår passagerer med helbredsproblemer, der rejser ad søvejen, såfremt transportformen er påbudt af lægen på grundlag af patientens tilstand og grad af autonomi (betragtning 141 og 142).
- (840) Kommissionen er derfor af den opfattelse, at denne analyse ikke er behæftet med et åbenbart urigtigt skøn. De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.

b) Fastlandshavnes manglende karakter af geografiske alternativer

- (841) Kommissionen bemærker for det første, at behovet for søtransport for passagerer med helbredsproblemer vedrører i) passagerer med fast bopæl på Korsika, ii) som skal rejse til fastlandet for at modtage en behandling, der ikke er tilgængelig på øen (betragtning 143-144), og iii) ad søvejen, hvor den lægelige henvisning kræver det (betragtning 141-142). Kommissionen bemærker således, at passagerer med helbredsproblemer udtrykker et tvingende behov for at rejse til det franske fastland for at modtage passende behandling.
- (842) Kommissionen har dernæst anført, at for at opnå godtgørelse af transportomkostninger, som de måtte pådrage sig i forbindelse med deres rejse, skal passagerer med helbredsproblemer opfylde en række betingelser, der er fastsat af Udvalget for Sundhedssikkerhed (CSS) (betragtning 137-139). Navnlig bestemmer den gældende retlige ordning (artikel R.310-10-5 i CSS), at godtgørelsen af transportomkostninger beregnes på grundlag af afstanden mellem det sted, hvor patienten overtages, og det nærmeste ordinerede behandlingssted. Med andre ord skal passagerer med helbredsproblemer prioritere den korteste rejse mellem deres behandlingssted på Korsika og den ordinerede sundhedsfacilitet på fastlandet. Som de franske myndigheder påpeger, er det under disse omstændigheder rimeligt at antage, at passagerer med helbredsproblemer er meget følsomme over for de afstande, der tilbagelægges mellem disse to punkter, og at de derfor har tendens til at foretrække en sørejse til den fastlandshavn, der ligger tættest på det behandlingssted, som de skal rejse til. Som følge heraf synes passagerer med helbredsproblemer ikke at være tilbøjelige til at sammenligne de tilgængelige overfarter til de forskellige havne på fastlandet, og derfor synes ingen af havnene på fastlandet at udgøre alternativer set ud fra disse brugeres synspunkt.
- (843) Endelig bemærker Kommissionen, at et meget stort flertal på grundlag af oplysninger fra de sociale sikringsinstitutioner (CPAM) vedrører søtransport til Marseille, hvor størstedelen af de sundhedsfaciliteter, som læger henviser passagerer med helbredsproblemer til, er koncentreret (betragtning 147 og 148). De oplysninger, som de franske myndigheder har fremsendt, bekræfter således, at efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer er koncentreret om forbindelser til/fra havnen i Marseille.
- (844) Kommissionen finder på grundlag af disse forhold, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at antage, at passagerer med helbredsproblemer på grund af deres særlige behov ikke betragter fastlandshavne som indbyrdes alternativer, herunder heller ikke Marseille og Toulon.
- (845) Corsica Ferries' indlæg kan ikke rejse tvivl om denne konklusion.
- (846) For det første er Corsica Ferries af den opfattelse, at det behov for offentlig tjeneste, som de franske myndigheder har identificeret, ikke er begrænset til kun at omfatte passagerer med helbredsproblemer, som er berettiget til at få godtgjort deres transportudgifter af sygesikringen, men omfatter alle passagerer med helbredsproblemer, herunder dem, hvis rejser ikke er berettiget til refusion fra sygesikringen, og som ikke har nogen lovmæssige begrænsninger med hensyn til den rejse, de skal foretage (betragtning 407-409). Corsica Ferries har anført, at der er mange tilfælde, hvor passagerer med helbredsproblemer foretager rejser til behandling, som ikke kan godtgøres af sygesikringen.
- (847) Kommissionen bemærker imidlertid, at Corsica Ferries ikke dokumenterer, ikke anslår tallet på og end ikke præciserer de »mange tilfælde«, hvor der skulle blive foretaget rejser i behandlingsøjemed, som ikke ville være berettiget til godtgørelse af sygesikringen. Selskabet forklarer heller ikke, hvordan de franske myndigheder kunne have identificeret de rejser med henblik på behandling, som henholdsvis var og ikke var omfattet af social sikring, med henblik på at afklare efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer. En sådan påstand er derfor rent spekulativ. Under disse omstændigheder kan de franske myndigheder ikke kritiseres for at have anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at tage udgangspunkt i princippet om, at passagerer med helbredsproblemer foretager rejser, der er i overensstemmelse med CSS's regler om godtgørelse af transportomkostninger.
- (848) For det andet er Corsica Ferries uden at fremlægge det mindste bevis af den opfattelse, at artikel R. 322-10-5 i CSS, som de franske myndigheder støtter sig til for at udelukke enhver geografisk jævnbyrdighed mellem fastlandshavnene ud fra brugernes synspunkt, ikke finder anvendelse på rutefart, således at passagerer med helbredsproblemer ikke er forpligtet til at begive sig til den nærmeste ordinerede behandlingsfacilitet (betragtning 410-416). De skal blot benytte den billigste rejse, uanset afstanden. De kan derfor uden forskel begive sig til havnen i Marseille eller Toulon.

- (849) Artikel R. 322-10-5 i CSS bestemmer, at »godtgørelsen af de transportomkostninger, der er omhandlet i artikel R. 1-322, litra b) -f), i artikel R. 10, beregnes på grundlag af afstanden mellem det sted, hvor patienten overtages og det nærmeste anviste behandlingssted«. Som det fremgår af betragtning 137, bestemmer CSS's artikel R. 1-322 (f) (10), at »den forsikredes eller ydelsesberettigedes transportudgifter [...] 1° er dækket for at modtage den behandling eller lade sig underkaste de undersøgelser, der er relevante for den pågældendes tilstand, i følgende tilfælde: [...] d) Transport til et sted med en afstand på over 150 km på de betingelser, der er fastsat i artikel R. 322-10-4 og R. 322-10-5.« Artikel R. 322-10-1 i CSS bestemmer, at: »transporter, der dækkes af sygeforsikringen, kan foretages på følgende måder: 1° ambulance, 2° professionel sædetransport, let sanitært køretøj og taxa og 3° offentlig landtransport, fly eller linjeskibe og individuelle transportmidler«.
- (850) Det fremgår af læsningen af disse artikler, at i modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende, kan passagerer med helbredsproblemer, der rejser fra Korsika til fastlandet (dvs. til et sted, der ligger mere end 150 km væk) med et af de transportmidler, der er omhandlet i artikel R-322-10-1 i CSS (herunder med rutebåd), kun få godtgjort deres transportudgifter på betingelse af, at artikel R-322-10-5 i CSS overholdes (dvs. på grundlag af afstanden mellem stedet, hvor patienten overtages, og den nærmeste passende anviste behandlingsfacilitet). Corsica Ferries kan derfor ikke med føje hævde, at artikel R. 322-10-5 i CSS ikke finder anvendelse på søtransport i fast rutefart. Det følger heraf, at passagerer med helbredsproblemer i princippet er forpligtet til at begive sig til den nærmeste anviste behandlingsfacilitet, herunder når de rejser med båd i fast rutefart. De franske myndigheder har således ikke anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at fastslå, at passagerer med helbredsproblemer er meget følsomme over for afstande, og at de rejser til de havne på fastlandet, der er nærmest deres endelige bestemmelsessted.
- (851) Det forhold, at Corsica Ferries var det eneste selskab, der transporterede passagerer i covid-19-nedlukningsperioden (betragtning 417), er irrelevant. Som Corsica Ferries har erkendt, drejede det sig om en ekstraordinær periode, hvor kun de personer kunne rejse, der i denne periode specifikt havde tilladelse til at rejse i henhold til fransk lovgivning (plejepersonale, militærpersonale, brandvæsen, teknikere), hvilket ikke nødvendigvis omfattede alle passagerer med helbredsproblemer. Corsica Ferries har i denne forbindelse ikke godtgjort, at selskabet befordrede passagerer med helbredsproblemer. Det må under alle omstændigheder konstateres, at denne særlige situation ud fra brugernes synspunkt ikke karakteriserer fastlandshavnens karakter af geografiske alternativer, for så vidt som passagerer med helbredsproblemer ikke kunne vælge en fastlandshavn, da der ikke forelå et tilbud på Marseille. Det kan derfor ikke konkluderes, at havnene i Toulon og Marseille nødvendigvis udgør brugbare alternativer set ud fra brugernes synspunkt, når disse ikke har et tilbud til havnen i Marseille og er nødsaget til at rejse til havnen i Toulon. Tværtimod, i betragtning af at (i) ordningen for dækning af transportomkostninger pålægger passagerer med helbredsproblemer at begive sig til den nærmeste havn (Marseille), og (ii) at langt størstedelen af de ordnede behandlingscentre er beliggende i Marseille, hvilket Corsica Ferries ikke bestrider, har Frankrig ikke begået en åbenbar fejl i sin vurdering ved at anse, at passagererne fremsætter en specifik anmodning om transport til den nærmeste havn på fastlandet i forhold til deres ordnede behandlingscenter.
- (852) For det tredje mener Corsica Ferries, at en rejse via Toulon til et sundhedscenter i Marseille ikke udgør en hindring for passagerer med helbredsproblemer, da de to byer kun er 45 minutter væk med bil (betragtning 418). Kommissionen henviser i denne forbindelse til betragtning 850. Under alle omstændigheder har Corsica Ferries med urette lagt til grund, at (i) alle passagerer med helbredsproblemer befordres med bil, selv om dette ikke nødvendigvis er tilfældet, og (ii) uden problemer kan rejse fra havnen i Toulon til behandlingscentrene i Marseille efter en rejse på 12 timer med skib, uden at der tages hensyn til patientens grad af autonomi og sundhed, således som de franske myndigheder med rette har anført (betragtning 644). Corsica Ferries' antagelser forekommer derfor spekulative, når de drejer sig om passagerer med helbredsproblemer, hvis individuelle situation kan være vanskelig alt afhængigt af graden af autonomi eller helbred.
- c) De korsikanske havnes manglende karakter af geografiske alternativer
- (853) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder med hensyn til valget af passagerernes korsikanske afgangs-/ankomsthavn ikke har foretaget en specifik analyse af de korsikanske havnes karakter af geografiske alternativer set ud fra brugernes synspunkt.
- (854) På grundlag af de oplysninger, som de franske myndigheder fremlagde under den formelle undersøgelsesprocedure, og som de havde til rådighed på tidspunktet for tildelingen af foranstaltningerne (afsnit 4.1.3), bemærker Kommissionen imidlertid, at denne undladelse i det foreliggende tilfælde ikke var af en art, der kunne påvirke de franske myndigheders undersøgelse af, om der forelå et behov for offentlig tjeneste.

- (855) Af de grunde, der er anført i betragtning 783-790, finder Kommissionen, at havnen i Propriano ikke kan erstattes med havnene i Ajaccio og Porto-Vecchio.
- (856) Kommissionen bemærker også, at afstande og rejsetider er betydeligt højere mellem de øvrige havne på Korsika (betragtning 36-37), navnlig under hensyntagen til de karakteristika, der er anført i betragtning 16-18. Dette er tilfældet mellem de to havne på det nordlige Korsika (L'Île-Rousse og Bastia) og de tre havne på det sydlige Korsika (Porto-Vecchio, Propriano og Ajaccio) samt mellem Ajaccio og Porto-Vecchio. Afstanden mellem disse punkter er langt over 100 km og en times kørsel, uanset hvilket transportmiddel der anvendes. Med hensyn til afstanden mellem Bastia og L'Île-Rousse kræver rejsen, selv om den kun er på 70 km, mindst halvanden time i bil og 1 time og 45 minutter med offentlig transport. Kommissionen bemærker også den særligt tætte trafik i havnen i Bastia som påpeget af handels- og industrikammeret på Korsika (betragtning 39 og 125), hvilket også kan bidrage til den manglende valgfrihed mellem disse to havne.
- (857) Derfor bør enhver valgfrihed mellem disse havne i princippet udelukkes. Dette gælder så meget desto mere, som passagerer med helbredsproblemer er særligt følsomme over for de tilbagelagte afstande, ikke kun på grund af ordningerne for dækning af transportomkostningerne i forbindelse med rejser i behandlingsøjemed, men også på grund af deres potentielt vanskelige og skrøbelige situation i forbindelse med deres helbredstilstand eller autonomi, hvilket kan foranledige dem til at favorisere de korsikanske havne, der er tættest på deres hjem, med henblik på at begrænse transportens varighed og omkostninger.
- (858) Sådanne betragtninger kan ikke afsløre, at der foreligger et åbenbart urigtigt skøn. Desuden fremsatte de interesserede parter ingen bemærkninger til dette punkt.
- (859) De franske myndigheder anlagde derfor ikke et åbenbart urigtigt skøn, da de fandt, at ingen af de korsikanske havne udgjorde brugbare alternativer set ud fra passagerer med helbredsproblemers synspunkt.

d) Konklusioner om den kvalitative efterspørgsel fra passagerer med helbredsproblemer

- (860) Det fremgår af samtlige det materiale, som de franske myndigheder har fremlagt, at myndighederne uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn kunne godtgøre, at passagerer med helbredsproblemer kvalitativt foretrækker søtransport mellem Marseille havn og hver af de korsikanske havne.

7.3.2.1.2.1.2. Den kvantitative efterspørgsel fra passagerer med helbredsproblemer

- (861) De franske myndigheder anslog den kvantitative efterspørgsel på grundlag af både historiske og forventede data for perioden 2023-2030.
- (862) For at kvantificere den historiske efterspørgsel fra passagerer med helbredsproblemer fulgte de franske myndigheder tre trin.
- (863) For det første foretog de en opgørelse af det samlede årlige antal patienter, der boede på Korsika, og som rejste til fastlandet for at få behandling, der ikke var til rådighed på Korsika mellem 2016 og 2019. Da der ikke forelå direkte oplysninger herom, foretog Gecodia-rapporten en omtrentlig opgørelse på grundlag af offentlige data fra offentlige sundhedstjenester (betragtning 154). Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at denne rekonstruktion var baseret på konkrete data, og at de franske myndigheder lagde forsigtige og rimelige antagelser til grund.
- (864) Den gennemsnitlige årlige efterspørgsel omfatter også ledsagere til passagerer med helbredsproblemer. Kommissionen bemærker, at dette skøn er i overensstemmelse med de data, som de franske myndigheder har indsamlet fra socialsikringsinstitutionerne (betragtning 155). Corsica Ferries kan derfor ikke hævde, at de franske myndigheders skøn over antallet af ledsagende personer ikke er baseret på objektive data (betragtning 429). Desuden er den antagelse, som Frankrig har lagt til grund, nemlig at personer under 19 år og over 75 år systematisk ledsages, ikke åbenbart i strid med den lovbestemte ordning for dækning af ledsageres transportudgifter, i modsætning til hvad Corsica Ferries har gjort gældende (betragtning 430). ⁽²⁶²⁾

⁽²⁶²⁾ Som det fremgår af artikel R.322-10-7 i CSS, som Corsica Ferries har henvist til, skal »udgifter til offentlig transport, der afholdes af en person, som ledsager en forsikret eller en ydelsesberettiget, når dennes tilstand nødvendiggør bistand fra tredjemand eller er under 16 år, godtgøres«. Det er under disse omstændigheder ikke åbenbart fejlagtigt at antage, at personer over 75 år eller under 19 år systematisk ledsages, eftersom disse to aldersgrupper er særligt tilbøjelige til at modtage bistand fra tredjemand under rejsen.

- (865) Dernæst forsøgte de franske myndigheder at anslå antallet af passagerer med helbredsproblemer, der rejste med skib til fastlandet. Med henblik herpå støttede de sig på to metoder. En første tilgang var empirisk at fastsætte antallet af passagerer med helbredsproblemer, der benytter søtransport, på grundlag af de 15 237 anmodninger om forhåndsgodkendelse af rejser i behandlingsøjemed, der blev indgivet til socialsikringsinstitutionerne af passagerer med helbredsproblemer mellem 2020 og 2021. Af disse 15 237 ansøgninger vedrørte 4 % søtransport (betragtning 157). En anden fremgangsmåde var fra det samlede anslåede antal passagerer med helbredsproblemer mellem Korsika og det franske fastland (65 000) at trække dem fra, der var rejst med fly (og for hvem CPAM var i besiddelse af oplysninger), for at komme frem til det antal passagerer med helbredsproblemer, der var rejst med skib. Denne metode anslog antallet af passagerer med helbredsproblemer, der var rejst med skib, til 30 % (betragtning 158). De franske myndigheder besluttede endelig at afstemme de to tilgange ud fra den betragtning, at 10 % af det samlede anslåede antal passagerer med helbredsproblemer (65 000) rejste med skib (betragtning 159).
- (866) I modsætning til, hvad Corsica Ferries hævder (betragtning 431), er de franske myndigheders endelige skøn ikke udtryk for en åbenbart urigtig vurdering. Dette skøn er baseret på to tilgange, begge er relevante og begge er baseret på konkrete og pålidelige data. Den omstændighed, at de præsenterede en betydelig forskel i skønnet over antallet af passagerer med helbredsproblemer, begrundede, at de franske myndigheder kunne anlægge en forsigtig og konservativ tilgang på en rimelig måde ved at fastsætte det endelige skøn over det gennemsnitlige antal passagerer, der rejste pr. skib, til 10 % af det samlede årlige anslåede antal passagerer med helbredsproblemer, dvs. på et niveau, der er meget lavere end gennemsnittet af de procentsatser, der er fastsat efter disse to metoder (gennemsnittet af 30 % og 4 % er 17 %). Corsica Ferries har på intet tidspunkt i sine bemærkninger forklaret, hvorfor de franske myndigheders anden tilgang (som resulterede i et skøn på 30 %) var ukorrekt eller uhensigtsmæssig. Ved at hævde, at de franske myndigheder skulle anvende et skøn på 4 % i overensstemmelse med den første fremgangsmåde, ser Corsica Ferries bort fra de franske myndigheders anden tilgang, der er lige så rimelig som den første, og fejlfortolker den metode, som de franske myndigheder har fulgt.
- (867) Endelig fordelte de franske myndigheder efterspørgslen pr. korsikansk havn på grundlag af fordelingen efter området for MCO-aktiviteter, som var de eneste offentlige data, som de franske myndigheder havde til rådighed, til at anslå afgangsstedet for passagerer med helbredsproblemer (betragtning 160). Kommissionen bemærker endvidere, at disse data afspejler den historiske fordeling af passagerer mellem de forskellige korsikanske havne (Tableau 11). De franske myndigheder fordelte også efterspørgslen pr. fastlandshavn på grundlag af data indsamlet fra lokale sygeforsikringer, som gav mere præcise data pr. departement (Bouches-du-Rhône, Var og Alpes-Maritimes) og dermed pr. fastlandshavn. Disse rimelige vurderinger er ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn.
- (868) Med hensyn til den kommende efterspørgsel fandt de franske myndigheder, at efterspørgslen ville forblive stabil i perioden 2023-2030 i forhold til 2019. Dette skøn, der tager hensyn til såvel befolkningens aldring på Korsika (og dermed stigningen i antallet af rejser i behandlingsøjemed) som udviklingen i de sundhedsydelse, der er til rådighed på Korsika (og dermed et fald i antallet af rejser i behandlingsøjemed), er ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn, for så vidt som det neutraliserer disse to modstridende antagelser. De interesserede parter har ikke fremsat nogen bemærkninger til dette punkt.
- (869) På grundlag af ovenstående mener Kommissionen, at de franske myndigheder har kvantificeret efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn.

7.3.2.1.2.2. Markedssvigt

7.3.2.1.2.2.1. Identifikation af tilbuddet på markedet i mangel af en kontrakt om offentlig trafikbetjening

- (870) Kommissionen henviser i denne forbindelse til argumenterne i betragtning 815-825, som også gælder for identificeringen af det tilgængelige udbud på markedet i forhold til den efterspørgsel, som passagerer med helbredsproblemer har udtrykt.

7.3.2.1.2.2.2. Analyse af markedssvigt

- (871) Kommissionen bemærker for det første, at de franske myndigheder har konkluderet, at der var et fuldstændigt markedssvigt mellem havnen i Propriano og havnen i Marseille, eftersom Corsica Ferries ikke ville tilbyde kommercielle tjenester mellem Marseille og Propriano.

(872) Kommissionen bemærker endvidere, at de franske myndigheder har anset Corsica Ferries' tilbud mellem Marseille og de fire andre havne på Korsika for ikke at overholde kravene, eftersom Corsica Ferries kun tilbød tre månedlige afgange fra/til L'Île-Rousse og Porto-Vecchio (i modsætning til de nødvendige tre ugentlige afgange) og to ugentlige afgange til/fra Ajaccio og Bastia, mens der er behov for mindst fem ugentlige afgange for at imødekomme brugernes efterspørgsel.

(873) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder ikke har begået en åbenbar fejl i analysen af markedssvigt, for så vidt som det er godtgjort, at udbuddet på markedet ikke var tilstrækkeligt til at dække hele efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer mellem havnen i Marseille og hver af de korsikanske havne.

7.3.2.1.2.3. Konklusion om, at der er behov for en offentlig tjeneste til befordring af passagerer med helbredsproblemer mellem Marseille og hver af de korsikanske havne

(874) Det fremgår af ovenstående, at Frankrig korrekt har påvist, at der forelå et behov for offentlig tjeneste mellem Marseille og hver af de korsikanske havne, eftersom den efterspørgsel efter transport, som Frankrig havde udtrykt og kvantificeret, ikke kunne dækkes af det identificerede tilbud på markedet.

7.3.2.1.3. Behov for søtransport af transporteret gods og ikketransporteret gods.

(875) I forbindelse med dette underafsnit vil Kommissionen undersøge, om behovet for søtransport af transporteret gods og ikketransporteret gods mellem havnen i Marseille og hver af de korsikanske havne opfylder i) et udtrykt behov fra disse brugere, som Frankrig behørigt har påvist, og ii) som ikke kunne opfyldes af det private initiativ, hvis Frankrig ikke havde indgået en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

7.3.2.1.3.1. Eksistensen af en efterspørgsel fra brugerne

7.3.2.1.3.1.1. Kvalitativ efterspørgsel

(1) Om passende midler, der anvendes til at fastslå brugernes kvalitative efterspørgsel

(876) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder har forsøgt at identificere brugernes efterspørgsel efter ikketransporteret fragt og fragt transporteret på lastbiler og trailere på flere måder.

(877) For det første afholdt de franske myndigheder flere offentlige høringer for at indsamle oplysninger om disse brugeres efterspørgsel.

(878) En indledende høring, høringen af brugerne (betragtning 93), opfordrede alle fragtttransportbrugere til at besvare et spørgeskema om brugen af søtransporttjenester mellem det franske fastland og Korsika. Med hensyn til de generelle kendetegn ved denne høring henviser Kommissionen i denne forbindelse til sin analyse i betragtning 744.

(879) Det spørgeskema, der blev sendt til fragtttransportbrugerne, indeholdt ca. 20 spørgsmål, der havde til formål at vurdere brugernes tilfredshed og behov i forbindelse med forbindelserne mellem Korsika og fastlandet for hver enkelt maritim forbindelse mellem havnen i Marseille og havnene på Korsika. Det fremgår af detaljerne i spørgsmålene i afsnit 3.4.3.1.1.1.1, at de gjorde det muligt for de franske myndigheder at indsamle oplysninger om brugernes profil og deres rejsevaner og -præferencer med hensyn til afgang- og ankomsttider, rejsebehov, vanskeligheder som følge af mangel på ledige pladser i havne eller på skibe, hyppigheden af søtransportydelse og de anvendte takster (betragtning 185). Desuden indeholdt spørgeskemaet en række spørgsmål vedrørende muligheden for at vælge mellem fastlandshavnene (betragtning 186).

(880) Af de samme grunde, der er anført i betragtning 746, mener Kommissionen, at spørgeskemaet var tilstrækkeligt åbent til at gøre det muligt at give udtryk for forskellige synspunkter. Svarmulighederne syntes klare, plausible og diversificerede. Corsica Ferries' bemærkninger til dette punkt (betragtning 401) er derfor ubegrundede. Bemærkningerne til den metodiske skævhed, der påvirker brugerhøringen, er heller ikke overbevisende af de årsager, der er forklaret i betragtning 747-749.

- (881) Kommissionen bemærker imidlertid, at på trods af den relevante høring, som de franske myndigheder havde afholdt, besvarede kun fem transportører spørgeskemaet, hvilket gjorde det uanvendeligt (betragtning 188).
- (882) De franske myndigheder indledte derfor en direkte høring (telefonisk) af en stikprøve på ca. 20 operatører, hvis samlede markedsandel for fragtrafikken mellem Korsika og det franske fastland var stort set repræsentativ (betragtning 189). Som led i denne høring spurgte de franske myndigheder brugerne om deres brug af søtransporttjenester på alle ruter med afgang fra havnene i Marseille, Toulon og Nice og ikke kun fra Marseille som oprindelig planlagt i forbindelse med høringen af brugerne (betragtning 189). Denne direkte høring gjorde det således muligt for de franske myndigheder at afhjælpe manglen på besvarelser af det spørgeskema, der blev indsendt under høringen af brugerne.
- (883) I modsætning til Corsica Ferries' argument (betragtning 402) er der ingen grund til at kritisere den metode, som de franske myndigheder har fulgt, på grund af manglende gennemsigtighed med hensyn til de stillede spørgsmål og de adspurgte operatørers identitet. For det første er den påståede mangel på gennemsigtighed ikke godtgjort, eftersom det spørgeskema, der blev forelagt telefonisk, var det samme som spørgeskemaet til brugerhøringen, som var offentligt og tilgængeligt for alle. Corsica Ferries var derfor bekendt med spørgsmålenes indhold. Hvad dernæst angår identifikationen af de adspurgte operatører, bemærkes, at disse oplysninger ikke synes at være relevante, eftersom de adspurgte operatører repræsenterede en væsentlig del af godstrafikken mellem Korsika og fastlandet. Den omstændighed, som ikke er bevist, at nogle af operatørerne kan have været aktionærer i et koncessioneret selskab, er under alle omstændigheder ikke tilstrækkelig til at udelukke disse operatører fra enhver offentlig høring, for så vidt som de forbliver brugere af maritime fragttjenester på samme måde som alle andre brugere og derfor frit kan udtrykke deres behov og præferencer i forbindelse med en offentlig høring.
- (884) En anden høring, havnehøringen, opfordrede ligeledes havnemyndighederne til at fremsætte deres bemærkninger om rutefarten med henblik på at informere de franske myndigheder om navnlig graden af konkurrence mellem søtransportydelse i forbindelse med rutefarten og disse havnes kapacitet med spørgsmål specielt rettet mod transport af fragt transporteret på lastbiler eller trailere og ikketransporteret fragt (betragtning 192-195). Med hensyn til kendetegnene ved denne høring henviser Kommissionen til sin undersøgelse i betragtning 752.
- (885) Det følger heraf, at de franske myndigheder gennemførte offentlige høringer, der gjorde det muligt at tage hensyn til brugernes interesser i overensstemmelse med punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne.
- (886) Endvidere pålagde de franske myndigheder en uafhængig økonomisk konsulent, virksomheden Gecodia, at foretage en supplerende undersøgelse af brugernes efterspørgsel sideløbende med de offentlige høringer for at supplere sidstnævnte (betragtning 90). Kommissionen mener, at en sådan undersøgelse er et passende middel til at fastslå brugernes efterspørgsel af de grunde, der er anført i betragtning 754.
- (887) Som følge af disse faktorer har Frankrig påberåbt sig flere forhold, som Kommissionen finder passende i henhold til punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne for at tage hensyn til interesserne hos brugerne af de pågældende tjenester.

(2) Frankrigs konklusioner om brugernes kvalitative efterspørgsel

- (888) Kommissionen vil undersøge Frankrigs konklusioner vedrørende i) sontringen mellem fragt transporteret på lastbiler og trailere og ikketransporteret fragt, ii) Marseilles karakter af geografiske alternativ til havnene i Toulon og Nice for brugere af ikketransporteret fragt og iii) for brugere af transporteret gods og iv) korsikanske havnes karakter af geografiske alternativer for brugere af transporteret gods og for ikketransporteret gods.
- a) Sontringen mellem transporteret gods og ikketransporteret gods
- (889) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder skelner mellem transporteret gods og ikketransporteret gods, hovedsagelig på grund af de håndteringsmæssige og logistiske begrænsninger, der kendetegner ikketransporteret gods, som kræver særligt havneudstyr og en særlig logistikkæde i modsætning til transporteret gods (betragtning 205-207). Disse betragtninger er rimelige og derfor ikke åbenbart fejlagtige. De viser også, at efterspørgslen efter transporteret gods også ledsages af en efterspørgsel efter transport af de chauffører, der ledsager deres lastbiler som passagerer om bord på skibet.

- (890) Kommissionen bemærker også, at denne sondring deles af alle havnemyndigheder (betragtning 197).
- (891) Kommissionen bemærker imidlertid, at Corsica Ferries anfægtede denne sondring i sit svar på høringen af operatørerne, idet selskabet anså den for at være kunstig (betragtning 236). Corsica Ferries var navnlig af den opfattelse, at denne sondring ikke afhang af det udbud, som selskaberne havde udviklet, men af størrelsen, organisationen og de enkelte transportørers eget valg. Det må imidlertid konstateres, at de franske myndigheder har fastslået, at der reelt sker en sådan sondring, netop på grundlag af de beviser, som Corsica Ferries har fremlagt (betragtning 889).
- (892) De franske myndigheder kunne derfor foretage en sådan sondring uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn.
- (893) Corsica Ferries anfører i sine bemærkninger (betragtning 393 og 447-450), at der bør skelnes mellem ledsaget transporteret gods og uledsaget transporteret gods. Hvis der ikke bliver foretaget en sådan sondring, vil skønnet over antallet af ledsagende chauffører, der rejser i forbindelse med rutefart til Korsika, uigenkaldeligt være behæftet med fejl. Corsica Ferries har til støtte for sine påstande henvist til BRG 1-undersøgelsen.
- (894) Kommissionen bemærker imidlertid, at BRG 1-undersøgelsen ikke indeholder konkrete oplysninger om eksistensen af en sådan sondring. Den angiver navnlig ikke på noget tidspunkt, hvilken metode de franske myndigheder skal følge for at skelne mellem ledsaget transporteret gods og uledsaget transporteret gods. BRG 1-undersøgelsen indeholder heller ingen tal for skønnet over de respektive mængder af ledsaget og uledsaget transporteret gods. Endelig henviser BRG 1-undersøgelsen ikke til andre undersøgelser eller instrukser, der karakteriserer eksistensen af en sådan sondring. Det følger f.eks. af konkurrencemyndighedens udtalelse, at der kun sondres mellem transporteret og ikketransporteret gods.⁽²⁶³⁾
- (895) I mangel af konkrete beviser kan konklusionerne i BRG 1-undersøgelsen således ikke anvendes til at påvise et åbenbart urigtigt skøn fra de franske myndigheders side. Kommissionen mener endvidere, at Corsica Ferries havde haft mulighed for at give specifikke oplysninger både under høringen af brugerne (gennem en åben høring) og under høringen af operatørerne for at give de franske myndigheder nyttige oplysninger om denne potentielle sondring mellem ledsaget transporteret gods og uledsaget transporteret gods, hvilket rederiet ikke gjorde (betragtning 236).
- b) Fastlandshavnenes karakter af geografiske alternativer for så vidt angår søtransport af ikketransporteret gods
- (896) For så vidt angår ikketransporteret gods, fastslog de franske myndigheder, at det kun er havnen i Marseille, der efterspørges.
- (897) Kommissionen bemærker, at denne konklusion navnlig er baseret på fire elementer: i) Kun havnen i Marseille råder over tilstrækkeligt udstyr og et tilstrækkeligt areal til at modtage ikketransporteret gods, eftersom det eneste alternativ, Toulon-Brégallon, har en alt for begrænset infrastruktur til at kunne modtage hele eller blot en ikke ubetydelig del af denne trafik. ii) Høringen af brugerne viser klart, at havnen i Marseille ikke udgør et brugbart alternativ til de øvrige havne på fastlandet. iii) Havnemyndighederne på fastlandet mener selv, at havnen i Marseille er den eneste, der kan håndtere denne trafik i stor skala. iv) En overførsel af den ikketransporterede fragt fra havnen i Marseille til andre havne på fastlandet ville medføre betydelige ekstraomkostninger og logistiske vanskeligheder, der ville påvirke strømmen af ikketransporteret gods (betragtning 210-214).
- (898) Kommissionen er af den opfattelse, at alle disse betragtninger begrundes, at der ikke er nogen geografisk valgmulighed mellem havnen i Marseille og havnene i Toulon og Nice, for så vidt angår søtransport af ikketransporteret gods.

⁽²⁶³⁾ Konkurrencemyndighedens udtalelse, jf. betragtning (20), punkt 295.

- (899) Det fremgår af oplysningerne fra havnemyndighederne, at havnen i Marseille har en meget stor kapacitet til at sikre trafikken til hver af havnene på Korsika (betragtning 199). Omvendt bemærkes, at selv om Toulon-Brégaillon-terminalen også kan modtage en sådan trafik, må det konstateres, at dens kapacitet er mere begrænset, da den kun har én kajplads. Kommissionen noterer sig også erklæringerne fra havnemyndighederne i Toulon om, at denne havns opland kun omfatter det meget nære bagland (betragtning 198). Høringen af brugerne viser også en fuldstændig mangel på valgfrihed mellem havnene i Marseille og Toulon (betragtning 190). Endelig bemærker Kommissionen den særlige organisering af logistikkæden for ikketransporteret gods, som indebærer, at transportvirksomhederne skal gennemføre regelmæssige transporter mellem havnen og deres logistikbaser, hvoraf de fleste ligger i den nordlige og vestlige del af Marseille, i løbet af en og samme dag (betragtning 206). En forlæggelse til Toulon ville uden tvivl medføre betydelige ekstraomkostninger for transportørerne, som med stor sandsynlighed ville blive sendt videre til de endelige forbrugere på Korsika. En sådan situation ville således forværre de økonomiske vanskeligheder, som erhvervsdrivende og forbrugere på Korsika allerede møder som følge af deres situation som øsamfund (betragtning 20-23).
- (900) Kommissionen bemærker, at dette punkt ikke drøftes af nogen af de interesserede parter.
- (901) Kommissionen konkluderer derfor, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at fastslå, at der kun var efterspørgsel efter søtransport af ikketransporteret gods mellem hver af de korsikanske havne og havnen i Marseille.
- c) Fastlandshavnenes karakter af geografiske alternativer i forbindelse med søtransport af transporteret gods
- (902) Med hensyn til transporteret gods har de franske myndigheder fastslået, at der er delvis valgfrihed mellem havnene i Toulon og Marseille. De er af den opfattelse, at nogle af de brugere, der transporterer transporteret gods, ikke ser noget alternativ til havnen i Marseille. De franske myndigheder begrundet denne konklusion med følgende faktorer.
- (903) *For det første* afslørede høringen af havnene kapacitetsbegrænsninger i havnene i Toulon og Nice (betragtning 217). Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at selv om de tre havne på fastlandet kan modtage transporteret gods, udtrykte havnemyndighederne i Toulon og Nice forbehold over for deres kapacitet (betragtning 199). Handels- og industrikammeret i Var påpeger således, at Toulon-Port de Commerce er den eneste terminal i havnen i Toulon, der er i stand til at modtage transporteret gods,⁽²⁶⁴⁾ og at denne terminal allerede har et betydeligt trængselsniveau (tæt på 80 % i gennemsnit) hele året (knyttet til lokale offentlige politikker), og navnlig om sommeren (trafik begrænset til ca. 10 anhangere om dagen). Havnen i Nice anfører på sin side, at selv om den uden begrænsninger kan modtage transporteret gods, er passagertrafikken fortsat en prioritet frem for enhver anden aktivitet.
- (904) Det fremgår af disse forhold, at Corsica Ferries' bemærkninger om, at der ikke er overbelastning i Toulon havn (betragtning 437), er ubegrundede i lyset af de erklæringer fra handels- og industrikammeret i Var, som blev delt med de franske myndigheder under høringen af havnene. De franske myndigheder kan ikke kritiseres for at have støttet sig til disse oplysninger for at analysere graden af valgfrihed mellem havnene i Toulon og Marseille, navnlig når oplysningerne fra handels- og industrikammeret i Var var klare og utvetydige.
- (905) Henset til disse faktorer var den omstændighed, at havnen i Toulon kunne modtage mere end det dobbelte af den nuværende trafik af transporteret gods i 2014, ikke relevant i den foreliggende sag. På samme måde er den omstændighed, at Corsica Ferries har bekræftet disse oplysninger over for handels- og industrikammeret i Var, heller ikke relevant, eftersom det ikke fremgår heraf, at de franske myndigheder har fejlførtolket de svar, som handels- og industrikammeret i Var havde givet, da de konsulterede havnene.
- (906) *For det andet* støttede de franske myndigheder sig til resultaterne af brugerhøringen for at forklare, at der var delvis valgfrihed (betragtning 218). Disse resultater viser således, at de adspurgte stort set udelukker enhver sammenligning mellem havnene i Marseille og Toulon og Nice (betragtning 190 og 191).

⁽²⁶⁴⁾ Brégaillon-terminalerne modtager ikke passagerer, og Seyne-sur-Mer-terminalen er forbeholdt krydstogtskibe.

- (907) Corsica Ferries bestrider imidlertid troværdigheden af de svar, der blev modtaget i forbindelse med telefonhøringen af brugerne af transport af gods, for så vidt som de adspurgte var aktionærer i Corsica Linea og derfor i denne egenskab befandt sig i en interessekonflikt med hensyn til høringen af brugerne (betragtning 441). Selskabet tilføjer også, at de indsendte svar var generelle og udokumenterede påstande fra en stikprøve blandt de adspurgte med usikker repræsentativitet (betragtning 440).
- (908) Kommissionen bemærker for det første, at de interviewede brugere besvarede de spørgsmål, der blev stillet dem i forbindelse med brugerhøringen. Corsica Ferries har ikke bestridt relevansen af de spørgsmål, der blev rejst i forbindelse med høringen af brugerne.⁽²⁶⁵⁾ Det kan derfor ikke antages, således som Corsica Ferries har gjort gældende, at de adspurgte har fremsat »generelle og udokumenterede påstande«. Desuden kunne den stikprøve af brugere, der blev interviewet, ikke anses for ikke at være repræsentativ i betragtning af de fragtængder, de repræsenterede (betragtning 189).
- (909) Kommissionen er dernæst af den opfattelse, at den omstændighed, at en bruger af søtransport kan være aktionær i Corsica Linea, ikke i sig selv kan bevirke, at denne bruger udelukkes fra en offentlig høring, der har til formål at fastlægge behovene og præferencerne hos brugerne af en given transporttjeneste. Rent faktisk kan alle brugere af en given tjeneste som brugere af denne tjeneste deltage i en sådan offentlig høring. I den foreliggende sag bemærker Kommissionen på grundlag af de oplysninger, som Frankrig har fremlagt, at mens nogle brugere var aktionærer i Corsica Linea,⁽²⁶⁶⁾ var andre ikke aktionærer.⁽²⁶⁷⁾
- (910) Kommissionen bemærker endvidere, at de adspurgte brugere – ud over, at de var de største transportører af gods – benyttede alle ruterne mellem Korsika og det franske fastland, herunder ruterne mellem Toulon/Nice og de havne på Korsika, som Corsica Linea netop ikke besejler. Desuden vedrørte den offentlige høring ikke anvendelsen af godstransporttjenester, der udelukkende blev leveret af Corsica Linea, men godstransporttjenester, der blev leveret af alle de rederier, der sejlede mellem Korsika og det franske fastland. Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at brugernes behov ikke nødvendigvis er knyttet til rederiernes interesser: De fleste af de adspurgte brugere ønskede f.eks., at der blev udviklet et Ro-Ro-transporttilbud, der bedre ville opfylde deres specifikke behov, selv om ingen af de tre rederier, der sejlede mellem Korsika og det franske fastland, havde et sådant tilbud (betragtning 191). Kommissionen bemærker, at høring af brugerne under alle omstændigheder er et af de elementer blandt flere, som de franske myndigheder har anvendt som begrundelse for, at havnene i Toulon og Marseille delvist kan udgøre brugbare alternativer ved søtransport af transporteret gods.
- (911) For det tredje påpeger de franske myndigheder, at en flytning af trafikken med transporteret gods fra havnen i Marseille til andre havne på fastlandet ville medføre betydelige ekstraomkostninger for brugerne af transporteret gods, hvis logistiske baser hovedsagelig ligger vest for Marseille og i Rhone-korridoren (betragtning 219).
- (912) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at de franske myndigheder har fremlagt en række oplysninger, der viser, at de logistiske baser hovedsagelig er placeret vest for Marseille og i Rhone-korridoren (betragtning 213), hvor havnen i Marseille i princippet er lettere tilgængelig end de øvrige havne på fastlandet. Dette synes også bekræftet af analyserne fra Corsica Linea (betragtning 544) og La Méditerranéenne (betragtning 593-595 samt Corsica Ferries' klage (betragtning 433). Det følger heraf, at Corsica Ferries' påstand om, at de franske myndigheder aldrig har fremlagt beviser til støtte for deres oplysninger (betragtning 442), er ubegrundet.
- (913) Kommissionen bemærker endvidere, at de franske myndigheder har fremlagt specifikke oplysninger om størrelsen af de meromkostninger, som en forlægning af en væsentlig del af de transportvirksomheder, der normalt benytter havnen i Marseille, til havnen i Toulon, ville medføre. Dette tal er blandt andet udarbejdet på grundlag af data offentliggjort af Comité National Routier. De interesserede parter har ligeledes fremlagt lignende oplysninger, som alle anerkender, at der ville opstå sådanne yderligere omkostninger, selv om skønnet varierer mellem 5 % af de samlede produktionsomkostninger ifølge Corsica Ferries (betragtning 443) og 11 % ifølge Corsica Linea (betragtning 544). La Méditerranéenne mener ikke, at det ville være økonomisk rationelt for langt størstedelen af de transportvirksomheder, der ligger tættere på Marseille end Toulon at flytte til havnen i Toulon, og bekræfter ligeledes, at der ville blive tale om yderligere vejomkostninger (betragtning 595 og 596).

⁽²⁶⁵⁾ Corsica Ferries' kritik vedrører manglen på spørgeskemaer på ruterne fra Toulon og Nice.

⁽²⁶⁶⁾ [...].

⁽²⁶⁷⁾ For eksempel [...].

- (914) Selv om Corsica Ferries erkender, at der ville blive tale om yderligere vejomkostninger, gør selskabet imidlertid gældende, at disse meromkostninger opvejes af den lavere fragtrate, som Corsica Ferries anvender til Toulon havn i forhold til konkurrenternes til Marseilles havn (betragtning 443).
- (915) Kommissionen bemærker, at BRG 2-undersøgelsen anvender den gennemsnitlige fragtrate, der blev konstateret i Toulon i 2023 (32,4 EUR pr. løbende meter), mens den anvender fragtraten på 42,5 EUR pr. løbende meter i Marseille, hvilket er den maksimale fragtrate i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019 (betragtning 62). En sådan analyse synes imidlertid ikke at være korrekt af flere grunde. For det første er dette studie baseret på data fra 2023, som derfor ligger efter tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening. For det andet er undersøgelsen baseret på dårlige parametre: Den sammenligner på den ene side den markedspris, som Corsica Ferries faktisk anvendte i Toulon havn, og på den anden side den maksimale lovbestemte takst, der gælder for Marseille havn i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019. For at sammenligningen kan være relevant, skal analysen for begge havne baseres på de maksimale overfartspriser, der gælder i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, eftersom rederierne kunne nå dette loft i det hypotetiske scenarie, hvor kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke eksisterede. Endelig er den overfartspris, der anvendes i BRG 2-undersøgelsen for Toulon, som anført af de franske myndigheder (betragtning 650), en pris, der ikke omfatter afgifter og håndteringsomkostninger, og ikke den pris, som brugerne faktisk betaler.
- (916) Kommissionen konkluderer derfor på grundlag af de oplysninger, som Frankrig og alle interesserede parter har fremlagt, at flytningen af brugerne af transporteret gods til Toulon havn, selvom deres logistiske baser hovedsagelig ligger i nærheden af havnen i Marseille eller i Rhone-korridoren, ville medføre yderligere vejomkostninger for disse brugere. Det er ikke blevet påvist, at disse ekstraomkostninger klart kunne opvejes af en lavere overfartspris fra Toulon. De franske myndigheder kunne derfor konkludere, at denne faktor kunne begrænse valgfriheden mellem havnene i Marseille og Toulon.
- (917) Kommissionen bemærker endvidere, at det fremgår af svarene fra havnene i Toulon og Nice, at deres opland er begrænset til deres lokale bagland, mens Marseille havn har en national kundekreds, hvilket er i overensstemmelse med de franske myndigheders konklusioner (betragtning 197, 198 og 219). La Mériidionale fremlægger yderligere oplysninger i denne forbindelse (betragtning 593), som er i overensstemmelse med de franske myndigheders konklusioner. Corsica Ferries' bemærkninger i denne forbindelse (betragtning 442) må derfor forkastes.
- (918) Endelig bemærker Kommissionen i denne sammenhæng, at det af hensyn til de korsikanske slutbrugere (butikker, privatpersoner, virksomheder osv.), som er afhængige af og nyder godt af godstransporttjenesterne (transport af varer til virksomhederne osv.), er nødvendigt at begrænse omkostningerne ved at være øsamfund, hvilket særdeles tydeligt fremgår af de forskellige undersøgelser og statistikker om leveomkostningerne på Korsika (betragtning 20-23). Det skal også bemærkes, at Korsika importerer betydelig flere varer, end det eksporterer, hvilket viser, at Korsika er afhængigt af fastlandet (betragtning 19). Som følge heraf kan en stigning i priserne på varer, der importeres til Korsika, yderligere påvirke øens og dens indbyggeres økonomi. Yderligere omkostninger til vejtransport, vil derfor have en endnu større indvirkning på varernes pris for de endelige forbrugere på Korsika.
- (919) Endelig fandt de franske myndigheder, at analysen af episoder med vedvarende prischok, der ramte havnen i Marseille, ikke havde ført til en betydelig overførsel af trafik fra havnen i Marseille til havnene i Toulon og Nice (betragtning 220). Dette punkt tenderer til at understrege den manglende valgfrihed mellem de to havne og bestrides ikke af de interesserede parter.
- (920) Det fremgår således af ovenstående, at de franske myndigheder ikke har begået en åbenbar fejl ved at antage, at havnene i Toulon og Marseille delvis udgør brugbare alternativer set ud fra brugernes synspunkt, og at der således er en særlig efterspørgsel fra brugerne af transporteret gods på havnen i Marseille.

- (921) Corsica Ferries' bemærkninger i betragtning 433 og 434 påvirker ikke denne konklusion. Corsica Ferries har på intet tidspunkt godtgjort, hvorledes et vogntog med transporteret gods befinder sig i samme situation som en passager, der rejser med sin bil. Endvidere kan den omstændighed, at Corsica Ferries transporterer lige så mange ledsagende chauffører fra havnen i Marseille som fra Toulon havn, ikke rejse tvivl om den delvise valgfrihed, som Frankrig har anerkendt mellem de to havne med hensyn til transport af transporteret gods. Frankrig bestrider således ikke, at havnene i Toulon og Marseille hver især leverer halvdelen af den transporterede fragt til Korsika: Frankrig har alene gjort gældende, at brugerne af transporteret gods foretrækker de havne, der er tættest på deres logistikbaser, og at nogle af de brugere, hvis logistikområder ligger tæt på havnen i Marseille, derfor ikke overvejer noget alternativ til denne havn.
- d) De korsikanske havnes karakter af geografiske alternativer i forbindelse med søtransport af transporteret gods og ikketransporteret gods
- (922) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder med hensyn til valget af korsikansk afgangs-/ankomsthavn for brugerne af transport af transporteret gods og ikketransporteret gods ikke har foretaget en specifik analyse af de korsikanske havnes karakter af geografiske alternativer set ud fra brugernes synspunkt.
- (923) På grundlag af de oplysninger, som de franske myndigheder fremlagde under den formelle undersøgelses-procedure, og som de havde til rådighed på tidspunktet for tildelingen af foranstaltningerne, bemærker Kommissionen imidlertid, at denne undladelse i det foreliggende tilfælde ikke kunne påvirke de franske myndigheders undersøgelse af, om der forelå et behov for offentlig tjeneste.
- (924) Kommissionen minder *for det første* om afstandene og strækningerne mellem hver af de korsikanske havne, som i princippet ofte udelukker enhver geografisk valgmulighed. Den henviser i denne forbindelse til betragtning 36, 774, 785 og 856.
- (925) *For det andet* tager Kommissionen også hensyn til den store overbelastning af Korsikas havne som helhed, som Korsikas handels- og industrikammer har påpeget (betragtning 201). Dette har navnlig advaret om situationen i havnene i Bastia, Ajaccio og Porto-Vecchio, hvis kapacitet er mættet, eller som er udsat for stor overbelastning. Disse ulemper medfører, at antallet af varer, der efterlades ved kajen, øges, at trafikbetingelserne for lastbiler påvirkes, og at der opstår leveringsforsinkelser, som er skadelige for brugerne af søtransport af gods (betragtning 208). Frankrig kan derfor med føje gøre gældende, at disse forhold kan begrænse overførslen af trafik til den ene eller den anden havn, navnlig havnene i Bastia, Ajaccio og Porto-Vecchio, og gøre det nødvendigt både for brugerne af tjenesten og de offentlige myndigheder at sprede skibstrafikken ud på de forskellige havne på Korsika.
- (926) *For det tredje* bemærker Kommissionen, at lange afstande, trafikforhold og vejinfrastrukturens karakteristika på Korsika (betragtning 16-19) også medfører yderligere vejomkostninger for brugerne af søtransport af gods, hvilket igen kan øge importomkostningerne for enkeltpersoner og erhvervsdrivende på Korsika. Kommissionen bemærker endvidere, at det er i øens brugeres og beboeres interesse at begrænse trafikken med tunge lastbiler på Korsika, navnlig på grund af den høje risiko for ulykker og omkostningerne ved at bo på en ø.
- (927) Af alle disse grunde er Kommissionen af den opfattelse, at det ikke var åbenbart forkert at antage, at brugerne af søtransport af gods ikke vilkårligt kunne vælge mellem de forskellige havne på Korsika. Ingen af de interesserede parter har bestridt dette.

7.3.2.1.3.1.2. Kvantitativ efterspørgsel

- (928) *Hvad for det første* angår kvantificeringen af den delvise valgfrihed mellem Toulon og Marseilles havne med hensyn til transporteret gods, anfører Kommissionen, at den i åbningsafgørelsen har udtrykt tvivl om de kilder, som de franske myndigheder anvendte som basis for at antage, at brugere, hvis mængder udgjorde 80 % af den historiske efterspørgsel efter transporteret gods mellem havnen i Marseille og de korsikanske havne, ikke betragtede havnen i Toulon som et brugbart alternativ til Marseilles havn. Kommissionen havde opfordret Frankrig og interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til dette punkt.

- (929) I deres bemærkninger fremlagde de franske myndigheder tre analyser for at bekræfte deres oprindelige skøn over graden af valgfrihed mellem havnene i Marseille og Toulon på grundlag af efterspørgslen (betragtning 337-346). Alle interesserede parter, der havde fremsat bemærkninger, har også besvaret dette punkt (betragtning 444, 445, 543, 591-596).
- De franske myndigheders første analyse var baseret på data om placeringen af transportvirksomhedernes hovedsæde, lagre og logistiske baser. Ifølge Frankrig retfærdiggør den umiddelbare nærhed af havnen i Marseille, at transportvirksomhederne foretrækker Marseilles havn. 80 % af den samlede transporterede gods mellem Marseille og Korsika mellem 2018 og 2021 kom rent faktisk fra transportvirksomheder i nærheden af Marseille. Ifølge Frankrig begrundes dette således den begrænsede valgfrihed mellem de to havne til ca. 20 %.
 - Den anden analyse bestod i at identificere placeringen af de logistiske baser for et stort antal af Corsica Lineas og La Méridionales kunder. Det fremgår af denne analyse, at 83 % af den mængde fragt på lastbiler og trailere, der transporteres af Corsica Linea, og 88 % af mængden af fragt på lastbiler og trailere, der transporteres af La Méridionale, kan knyttes til en logistikbase tæt på havnen i Marseille. Denne analyse bekræfter således resultaterne af den første analyse.
 - Den tredje analyse indeholdt detaljerede oplysninger om et stort antal transportvirksomheder, som tidligere har anvendt de to havne til søtransport af transporteret gods, og angav for hver transportør afstanden mellem logistikområdet og havnen i Marseille og Toulon og den andel af transporteret gods (i løbende meter), der blev transporteret gennem Marseille og/eller Toulon i perioden 2017-2019 og 2021.
- (930) Kommissionen bemærker, at de to første analyser udelukkende fokuserer på den historiske trafik af transporteret gods mellem Marseille og Korsika. De analyserer kun oprindelsen af transporteret gods i Marseilles havn, men tillader ikke den konklusion, at en transportør, hvis base ligger tættest på havnen i Marseille, kun benytter Marseille havn og ikke Toulon havn. De går ud fra, at transportvirksomhederne nødvendigvis benytter Marseilles havn, hvis deres hovedkvarter, lagre eller logistiske baser ligger tæt på Marseille, uden at undersøge den faktiske udnyttelse af havnene, selv om det netop er den antagelse, som de franske myndigheder skal bevise. Kommissionen finder derfor, at disse to analyser ikke godtgør den påståede grad af »manglende alternativ« på 80 % mellem Marseille og Toulon for transporteret gods.
- (931) På den anden side kan der tages hensyn til den tredje analyse, der viser transportvirksomhedernes faktiske brug af de to havne. Kommissionen mener i øvrigt også, at oplysningerne i denne analyse er tilstrækkeligt repræsentative, da de dækker ca. 65 % af mængden af transporteret gods mellem Korsika og havnene i Marseille og Toulon i årene 2017-2019 og 2021 (betragtning 341).
- (932) Kommissionen bemærker på grundlag af denne analyse, at størstedelen af transportørerne rent faktisk kun benytter den havn, der ligger tættest på deres logistiske base, jf. betragtning 344. Det fremgår navnlig af denne analyse, at ca. 79 % af den historiske trafik med transporteret gods (i løbende meter), der stammer fra en logistikbase tæt på Marseille, udføres eller kun ville være blevet udført i havnen i Marseille, hvis der ikke havde været kapacitetsbegrænsninger. Kommissionen finder derfor, at den antagelse, som de franske myndigheder har lagt til grund for vurderingen af efterspørgslen efter transport af transporteret gods, nemlig at 80 % af den historiske efterspørgsel er rettet specifikt mod Marseille, og at Toulon ikke anses for at udgøre et alternativ, ikke forekommer åbenbart fejlagtig.
- (933) Corsica Ferries' påstand (betragtning 444) om, at det omfang af valgfrihed for transporteret gods, som de franske myndigheder har valgt, ikke er baseret på objektive og verificerbare data, må derfor afvises. Under alle omstændigheder underbygges denne påstand ikke af nogen relevant kvantitativ analyse. Desuden er hverken Kommissionen eller de franske myndigheder bundet af Korsikas regionalråds tidligere konklusioner vedrørende disse havnes karakter af brugbare alternativer med hensyn til transporteret gods, som antydtes af Corsica Ferries (betragtning 445), hvis de franske myndigheder på grundlag af objektive og verificerbare data kan påvise, at de antagelser, der ligger til grund for vurderingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, er berettigede, hvilket er tilfældet i den foreliggende sag.

- (934) Hvad for det andet angår vurderingen af efterspørgslen efter transporteret gods og ikketransporteret gods, bemærker Kommissionen for det første, at anvendelsen af historiske data som grundlag for at anslå den forventede efterspørgsel efter søtransport mellem Marseille og Korsika er en gyldig tilgang (betragtning 223 og 228). De franske myndigheder har således støttet sig til historiske data for en periode på 10 år (2010-2019), da den anslø den fremtidige udvikling i efterspørgslen frem til 2030.
- (935) De parametre, som de franske myndigheder har valgt, er således ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn.
- (936) Hvad for det tredje angår vurderingen af efterspørgslen fra ledsagere af transporteret gods, bemærker Kommissionen, at Frankrig har fundet, at efterspørgslen fra ledsagende transportansvarlige var proportionel med den transporterede mængde transporteret gods. Frankrig har beregnet den fremtidige efterspørgsel mellem 2023 og 2030 på grundlag af forholdet ledsager/løbende meter mellem 2018 og 2021 (betragtning 230).
- (937) I modsætning til Corsica Ferries' påstande (betragtning 446-454) er en sådan tilgang, der er baseret på konkrete, historiske og objektive data, ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn.
- (938) For det første var de franske myndigheder ikke forpligtet til at sondre mellem ledsaget og uledsaget transporteret gods af de grunde, der er anført i betragtning 894 og 895.
- (939) For det andet har de franske myndigheder ikke anvendt forholdet mellem ledsager og transporterede løbende meter som forventet i 2030 til at anslå efterspørgslen mellem 2023 og 2030, men er gået ud fra det gennemsnitlige historiske forhold mellem ledsagere og transporteret mængde i løbende meter som udregnet mellem 2018 og 2021, og fra den fremtidige efterspørgsel efter transporteret gods til at vurdere antallet af ledsagere hvert år mellem 2023 og 2030.
- (940) For det tredje har de franske myndigheder ikke anvendt et forkert forhold, men kun et forhold afrundet til to decimaler, hvor Corsica Ferries havde tre decimaler. Frankrig kan således ikke kritiseres for at have anlagt et åbenbart urigtigt skøn, blot fordi det afrundede det pågældende forhold. Under alle omstændigheder er den deraf følgende overvurdering af efterspørgslen (11 % for ruten Marseille-Ajaccio og 7 % for ruten Marseille-Bastia) ikke karakteristisk for et åbenbart urigtigt skøn.
- (941) Endelig bemærkes, at den vækstrate på 2,3 %, som de franske myndigheder har anvendt til at anslå behovet for transporteret gods fra 2019 og frem, og for perioden 2023-2030, er resultatet af den gennemsnitlige ændring i væksten i godstrafikken mellem 2010 og 2019 på alle fem ruter mellem Marseille og Korsika. Selv om de franske myndigheder kunne beregne vækstraten for den historiske trafik for hver rute, skal det bemærkes, at denne mulighed kun var en af flere metoder. Corsica Ferries har ikke forklaret, hvorfor den metode, som de franske myndigheder har anvendt, ikke var åbenbart egnet til at beregne den fremtidige efterspørgsel på hver af ruterne. Selskabet forklarer heller ikke, hvordan en alternativ metode kunne have ført til et andet resultat.
- (942) Corsica Ferries kan heller ikke hævde, at vækstraten på 2,3 % ikke er baseret på nyere objektive data, og kan heller ikke med føje hævde, at historiske data mellem 2018 og 2023 tværtimod viser et fald i trafikken. For det første er denne vækstrate på 2,3 % resultatet af den gennemsnitlige årlige vækst i fragttrafikken mellem 2010 og 2019, dvs. før covid-19-pandemien (2020-2021) og Ruslands angrebskrig mod Ukraine (2022). De oplysninger, som de franske myndigheder har anvendt, vedrører således den sidste periode, hvor søtransportmarkedet mellem Korsika og fastlandet fungerede normalt. Dette argument modsiger i øvrigt en anden bemærkning fra Corsica Ferries om, at de franske myndigheder burde have analyseret oplysninger om fragttrafikken siden 2014, før Corsica Linea kom ind på markedet (betragtning 394). Rederiet modsiger ligeledes sine egne svar, der blev afgivet under høringen af operatørerne, og hvoraf det fremgår, at Corsica Ferries forberedte sig på at tilbyde en betydelig større kapacitet i perioden 2023-2030, ikke blot end den kapacitet, selskabet havde mellem 2016 og 2019, men også højere end den samlede efterspørgsel efter fragt, der blev registreret i 2019, og hvoraf det fremgik, at Corsica Ferries forudså en stigning i trafikken i de kommende år. ⁽²⁶⁸⁾

⁽²⁶⁸⁾ Som anført i Tableau 3 voksede fragtmængden mellem Korsika og fastlandet til 2,2 mio. løbende meter. Som angivet i Tableau 20 havde Corsica Ferries til hensigt at markedsføre en transportkapacitet på næsten 3,3 mio. løbende meter mellem 2023 og 2030 (uden foranstaltningerne), hvilket bekræfter, at Corsica Ferries syntes at foregribe en vækst i trafikken.

7.3.2.1.3.2. Markedssvigt

7.3.2.1.3.2.1. Identifikation af tilbuddet på markedet i mangel af en kontrakt om offentlig trafikbetjening

- (943) Kommissionen henviser i denne forbindelse til argumenterne i betragtning 815-825, som også gør det muligt at identificere det tilgængelige udbud på markedet i forhold til brugernes efterspørgsel efter transporteret gods og ikketransporteret gods.

7.3.2.1.3.2.2. Analyse af markedssvigt

- (944) Kommissionen bemærker for det første, at de franske myndigheder har konkluderet, at der var et fuldstændigt markedssvigt mellem havnen i Propriano og havnen i Marseille, eftersom Corsica Ferries ikke ville tilbyde kommercielle tjenester på denne rute.
- (945) Kommissionen bemærker endvidere, at de franske myndigheder har anset Corsica Ferries' tilbud mellem Marseille og de fire andre havne på Korsika for ikke at overholde kravene, eftersom Corsica Ferries kun tilbød tre månedlige afgange fra/til L'Île-Rousse og Porto-Vecchio (i modsætning til de nødvendige tre ugentlige afgange) og to ugentlige afgange til/fra Ajaccio og Bastia, mens der er behov for mindst fem ugentlige afgange for at imødekomme brugernes efterspørgsel.
- (946) Kommissionen bemærker, at de franske myndigheder ikke har begået en åbenbar fejl ved analysen af markedssvigtet, for så vidt som det er godtgjort, at udbuddet på markedet ikke er tilstrækkeligt til at dække hele brugernes samlede efterspørgsel efter transporteret gods og ikketransporteret gods mellem Marseilles havn og hver af havnene på Korsika.

7.3.2.1.3.3. Konklusion om behovet for en offentlig tjeneste til transport af transporteret gods og ikketransporteret gods mellem Marseille og hver af havnene på Korsika

- (947) Det følger af ovenstående, at Frankrig korrekt har påvist, at der var behov for en offentlig tjeneste til transport af transporteret gods og ikketransporteret gods mellem Marseille og hver af havnene på Korsika, eftersom den efterspørgsel efter transport, som Frankrig havde udtrykt og kvantificeret, ikke kunne dækkes af det identificerede udbud på markedet.

7.3.2.2. Proportionaliteten af den statslige intervention

- (948) Da de franske myndigheder uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn har begrundet behovet for statslig indgriben på grund af flere reelle behov for offentlig tjeneste inden for søtransport mellem Korsika og det franske fastland, skal det nu undersøges, om denne intervention står i et rimeligt forhold til de friheder, der er nødvendige for et velfungerende indre marked.

7.3.2.2.1. Proportionaliteten af det retlige interventionsinstrument

- (949) Kommissionen bemærker, at der ifølge de franske myndigheder ikke fandtes noget andet retligt instrument end en kontrakt om offentlig tjeneste til at garantere en tjeneste, der kunne opfylde de behov for offentlig tjeneste, som de franske myndigheder havde identificeret (betragtning 249-253). De franske myndigheder hævder navnlig, at markedssvigtet allerede er karakteriseret under ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, og at en sådan ordning ville vise sig at være utilstrækkelig til at opfylde behovet for en offentlig tjeneste. De hævder også, at de forpligtelser til offentlig tjeneste, der kan pålægges, er begrænsede i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, navnlig for så vidt angår afgang- og ankomsttider, som ikke desto mindre er kendetegnende for den efterspørgsel, der udtrykkes af både passagerer (betragtning 112) og fragttransportbrugere (betragtning 190 og 191).

- (950) Kommissionen er af den opfattelse, at sådanne betragtninger ikke udgør et åbenbart urigtigt skøn. Som de franske myndigheder med rette har påpeget, findes der allerede en ordning om offentlig tjeneste for søtransport mellem Korsika og fastlandet. Formålet med høringen af operatørerne var desuden at fastslå, hvilken forsyning markedet ville være parat til at etablere inden for rammerne af ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019. Et sådant tilbud viste sig imidlertid at være utilstrækkeligt, hvorfor det var nødvendigt at oprette en supplerende ordning, der ville sikre leveringen af tjenester, som ville være tilstrækkelige til at opfylde behovet for offentlig tjeneste. ⁽²⁶⁹⁾
- (951) De franske myndigheder havde derfor intet andet valg end at styrke ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019 og i denne forbindelse at sikre daglige sejlfrekvenser mellem Marseille og havnene i Ajaccio og Bastia og ugentlige til havnene i L'Île-Rousse og Porto-Vecchio samt en obligatorisk ugentlig besejling til Propriano. At indføre strengere betingelser inden for rammerne af ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, selv om de franske myndigheder allerede har konstateret et markedssvigt i denne sammenhæng, ville nødvendigvis have gjort det endnu vanskeligere for operatørerne at udøve deres frie udførelse af søtransporttjenester mellem Korsika og fastlandet, da alle operatører, der ønskede at tilbyde tjenester mellem Marseille og de korsikanske havne, ville have været forpligtede til at overholde de skærpede krav i ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019 for at kunne tilbyde sådanne tjenester. Kommissionen bemærker, at anvendelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der tildeles gennem en offentlig udbudsprocedure, tværtimod under disse omstændigheder er mindre indgribende i udøvelsen af den frie udveksling af tjenesteydelser, for så vidt som den kan mindske de begrænsninger, der pålægges operatørerne i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, og give mulighed for konkurrence på markedet.
- (952) Kommissionen bemærker endvidere, at det heller ikke var muligt at yde kompensation i henhold til ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019, da en sådan kompensation ikke kun kunne have været begrænset til ruterne mellem Marseille og Korsika, men måtte have været udvidet til at omfatte alle ruter mellem fastlandet og Korsika for at sikre, at ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste af 2019 ikke var diskriminerende. ⁽²⁷⁰⁾ Som de franske myndigheder har påpeget (betragtning 252), ville en sådan mulighed ikke blot have belastet de offentlige myndigheders budget betydeligt, selv om medlemsstaternes budget ikke er ubegrænset, men det ville heller ikke have givet garanti for, at de tjenester, der var nødvendige for at opfylde de identificerede behov for offentlig tjeneste, rent faktisk ville blive leveret. ⁽²⁷¹⁾ Rent faktisk pålægger ordningen om forpligtelse til offentlig tjeneste operatører, der vælger at levere tjenester, forpligtelser, men pålægger ikke levering af selve tjenesterne.
- (953) Det skal endvidere bemærkes, at cabotageforordningen ikke tillader en ordning om offentlig tjeneste at fastsætte forpligtelser med hensyn til afgang- og ankomsttider, ⁽²⁷²⁾ selv om et sådant krav følger af den identificerede kvalitative efterspørgsel.
- (954) Det følger heraf, at de franske myndigheder i denne situation kunne anvende en kontrakt om offentlig tjeneste for at opfylde de forskellige identificerede behov for offentlig tjeneste. De interesserede parter fremsætter ikke bemærkninger til dette punkt.

7.3.2.2.2. Proportionaliteten af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat for at opfylde behovet for offentlig tjeneste

- (955) Da de offentlige myndigheder kunne anvende kontrakter om offentlig trafikbetjening, er det nu nødvendigt at undersøge proportionaliteten af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, for at opfylde det behov for offentlig tjeneste, som Frankrig har identificeret.
- (956) *For det første* bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder fandt det nødvendigt at indgå en kontrakt om offentlig tjeneste vedrørende søtransport af passagerer med helbredsproblemer, transporteret gods og dermed forbundne transportansvarlige ledsagere (for den del af brugerne, der ikke overvejer noget alternativ til havnen i Marseille) og af ikketransporteret gods mellem havnen i Marseille og hver af havnene på Korsika. Med hensyn til ruten Marseille-Propriano mener Frankrig desuden, at kontrakten om offentlig tjeneste også skal omfatte søtransport af passagerer (betragtning 255).

⁽²⁶⁹⁾ Se i denne forbindelse dom af 20. februar 2001, *Analir*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, præmis 66.

⁽²⁷⁰⁾ Idem, præmis 38.

⁽²⁷¹⁾ Idem, præmis 65.

⁽²⁷²⁾ Se afsnit 5.3.1 i fortolkningsmeddelelsen til cabotageforordningen.

- (957) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at disse forpligtelser udelukkende skyldes det markedssvigt, som de franske myndigheder har påpeget (afsnit 3.4.3.2.2 og 3.4.2.2.2). Formålet med kontrakterne om offentlig trafikbetjening er derfor begrænset til det identificerede behov for offentlig tjeneste. De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.
- (958) *For det andet* har de franske myndigheder defineret de ankomst- og afgangstider, der skal overholdes for hver rute, der er omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som forpligtelser til offentlig tjeneste. Disse forpligtelser skyldes også den efterspørgsel, som de franske myndigheder har identificeret, både hvad angår transport af passagerer (som foretrækker natoverfarter) og fragtttransport (som kræver tidlige leverancer på Korsika og tilstrækkeligt lange ophold om dagen til, at transportører kan nå frem og tilbage mellem havnen og logistikbaserne/leveringsstederne). Derfor forekommer forpligtelserne med hensyn til afgang- og ankomsttider ikke at være uforholdsmæssige. De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.
- (959) *For det tredje* bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder har fastlagt en række forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende de hyppigheder, der skal anvendes i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 257-261).
- (960) Først og fremmest bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder har fastsat de årlige minimumsfrekvenser, der skal overholdes. Disse afgange skal sikre regelmæssig og tilstrækkelig besejling af Korsika fra/til havnen i Marseille hele året. Koncessionshaverne skal således gennemføre 365 sejlads frem og tilbage om året på ruterne Marseille-Ajaccio og Marseille-Bastia og 156 sejlads frem og tilbage på de tre andre ruter.
- (961) Kommissionen bemærker, at disse frekvenser opfylder det identificerede behov for offentlig tjeneste. Det fremgår af høringen af brugerne, at passager- og fragtttransportbrugerne var tilfredse med de frekvenser, der var gældende i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening 2021-2022, og som var identiske med dem, som de franske myndigheder har defineret i kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2023-2030 (betragtning 69). Kommissionen har ligeledes generelt anført, at Korsikas status som øsamfund kræver regelmæssige afgange til det franske fastland, navnlig for så vidt angår passagerer med helbredsproblemer, som til enhver tid kan have behov for sådanne tjenester afhængigt af deres helbredstilstand. Dette er også tilfældet for transport af gods (både transporteret gods og ikke transporteret gods), da erhvervsdrivende og privatpersoner på Korsika har behov for regelmæssige forsyninger, idet øens butikker har begrænset lagerkapacitet (betragtning 22). På denne måde er resultaterne af høringen af brugerne i overensstemmelse med Korsikas socioøkonomiske karakteristika.
- (962) Endelig bemærker Kommissionen, at antallet af afgange er højere for havnene i Ajaccio og Bastia, som er de vigtigste havne på Korsika med hensyn til passager- og fragtttrafik (afsnit 2.3.1 og 2.3.2), og som også er de to byer med de største byområder på Korsika, mens der er færre afgange til de tre andre havne, som skaber mindre trafik.
- (963) Forpligtelsen til at gennemføre en række årlige sejlads frem og tilbage er opdelt i to forpligtelser til offentlig tjeneste, som på den ene side består i at sikre et minimumsantal af faste afgange begge veje pr. uge og på den anden side i at sikre fleksible afgange frem og tilbage (som kan omlægges) ud over faste ugentlige afgange, men inden for grænserne af antallet af faste sejlads pr. år. Kommissionen forstår, at omlægningen af sejlads, der besluttet af Korsikas kontor for transport, er et fleksibelt redskab til at tilpasse udbuddet til efterspørgslen. Hvis Korsikas kontor for transport f.eks. finder, at den forventede efterspørgsel efter en afgang på en bestemt dag er meget lav, kan den beslutte at flytte afgang til en spidsbelastningsperiode, forudsat at operatøren overholder de ugentlige frekvenser, der kræves af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Kommissionen har i denne forbindelse anført, at det tekniske overvågningsudvalg for kontrakter om offentlig trafikbetjening (betragtning 290), der ledes af Korsikas kontor for transport, mødes ugentligt for bl.a. at undersøge efterspørgslen efter trafik.

- (964) Forpligtelserne til offentlig tjeneste vedrørende de minimumsfrekvenser, der skal overholdes, har således både til formål at sikre, at transporttjenesterne er regelmæssige (ved hjælp af de ugentlige minimumsfrekvenser, der skal præsteres i henhold til hver kontrakt om offentlig trafikbetjening), og at optimere den maritime trafik til Korsika (ved at kunne omlægge afgange).
- (965) Kommissionen bemærker, at de ugentlige minimumsfrekvenser, der skal overholdes, svarer til brugernes efterspørgsel (betragtning 112 og 190 og 191). Frankrig indførte som forpligtelse til offentlig tjeneste daglige afgange i højsæsonen på ruterne Marseille-Ajaccio og Marseille-Bastia (næsten dagligt i lavsæsonen) og tre afgange i begge retninger om ugen for de tre andre ruter. Disse frekvenser afpasses således efter sæsonen (lav- eller højsæson) og den pågældende rute (Ajaccio og Bastia med et betydeligt antal afgange, mens de tre andre korsikanske havne har færre afgange).
- (966) Det fremgår således af samtlige disse forhold, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved fastlæggelsen af de minimumsfrekvenser, der kræves i forbindelse med hver enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening. De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.
- (967) Kommissionen bemærker endvidere, at der i kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruterne Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia og Marseille-L'Île-Rousse ud over antallet af årlige afgange, der skal overholdes, også forudses supplerende afgange. Formålet med disse afgange er at kunne reagere på ekstraordinære stigninger i efterspørgslen i løbet af et år og så vidt muligt undgå at afvise passagerer. Kommissionen bemærker, at disse supplerende afgange, som kun vedrører fragtttransport, imødekommer en efterspørgsel fra fragtttransportbrugere, som navnlig klager over manglen på steder til indskibning af fragt på skibe i Marseilles havn (betragtning 190 og 191), hvilket bekræftes af historiske trafikdata. Kommissionen bemærker også, at havnemyndighederne på Korsika har rapporteret om det voksende fænomen med anhangere, der parkeres på kajen i de korsikanske havne, og opfordret de offentlige myndigheder til at planlægge supplerende afgange for at sprede trafikken (betragtning 201). Kommissionen bemærker endvidere, at antallet af supplerende afgange pr. år er relativt begrænset, og at disse afgange er valgfrie og udelukkende iværksættes efter skøn fra Korsikas kontor for transport, forudsat at foruddefinerede betingelser er opfyldt (betragtning 287) og verificeret i det tekniske overvågningsudvalg for kontrakter om offentlig trafikbetjening (betragtning 290). Disse supplerende afgange er planlagt for de tre ovennævnte ruter, da der er størst sandsynlighed for, at de vil komme ud for sådanne spidsbelastninger.
- (968) I lyset af disse faktorer er Kommissionen af den opfattelse, at gennemførelsen af supplerende afgange, der er planlagt og reguleret på betingelser, som er fastlagt på forhånd i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og som omfatter ruterne Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia og Marseille-L'Île-Rousse, imødekommer en efterspørgsel fra brugere og leverandører af søtransporttjenester. Det følger heraf, at Frankrig ikke anlagde et åbenbart urigtigt skøn ved at indføre sådanne forpligtelser til offentlig tjeneste.
- (969) Corsica Ferries' bemærkninger om dette punkt kan ikke rejse tvivl om denne konklusion. I modsætning til, hvad der anføres (betragtning 470), forbyder cabotageforordningen ikke Frankrig at indføre omlægning af afgange og supplerende afgange på de betingelser, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. For det første er omlægning af afgange en del af de årlige frekvensforpligtelser, der pålægges operatørerne, og som netop er et resultat af efterspørgsel fra brugerne, som ikke dækkes af udbuddet på markedet. På samme måde imødekommer supplerende afgange en efterspørgsel fra brugere og tjenesteudbydere og indføres for at reagere på et behørigt registreret ekstraordinært højdepunkt i trafikken. Desuden gennemføres omlægninger af afgange og supplerende afgange på foruddefinerede betingelser. Disse afgange iværksættes navnlig, hvis der er et ekstraordinært behov for offentlig tjeneste (supplerende afgange) eller denne er utilstrækkelig (omlægning af afgange). De fremstår således som et redskab til tilpasning til ændringer i behovet for offentlige tjenester under gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som har en varighed på otte år. Det kan derfor ikke fastslås, at disse sejladsere frem og tilbage gennemføres »uden betingelser eller begrundelser«. Den omstændighed, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke definerer de dage, hvor omlægning af afgange og supplerende afgange skal gennemføres, er i øvrigt uden betydning, eftersom disse afgange pr. definition er fleksible og gennemføres i overensstemmelse med de identificerede behov for den offentlige tjeneste.

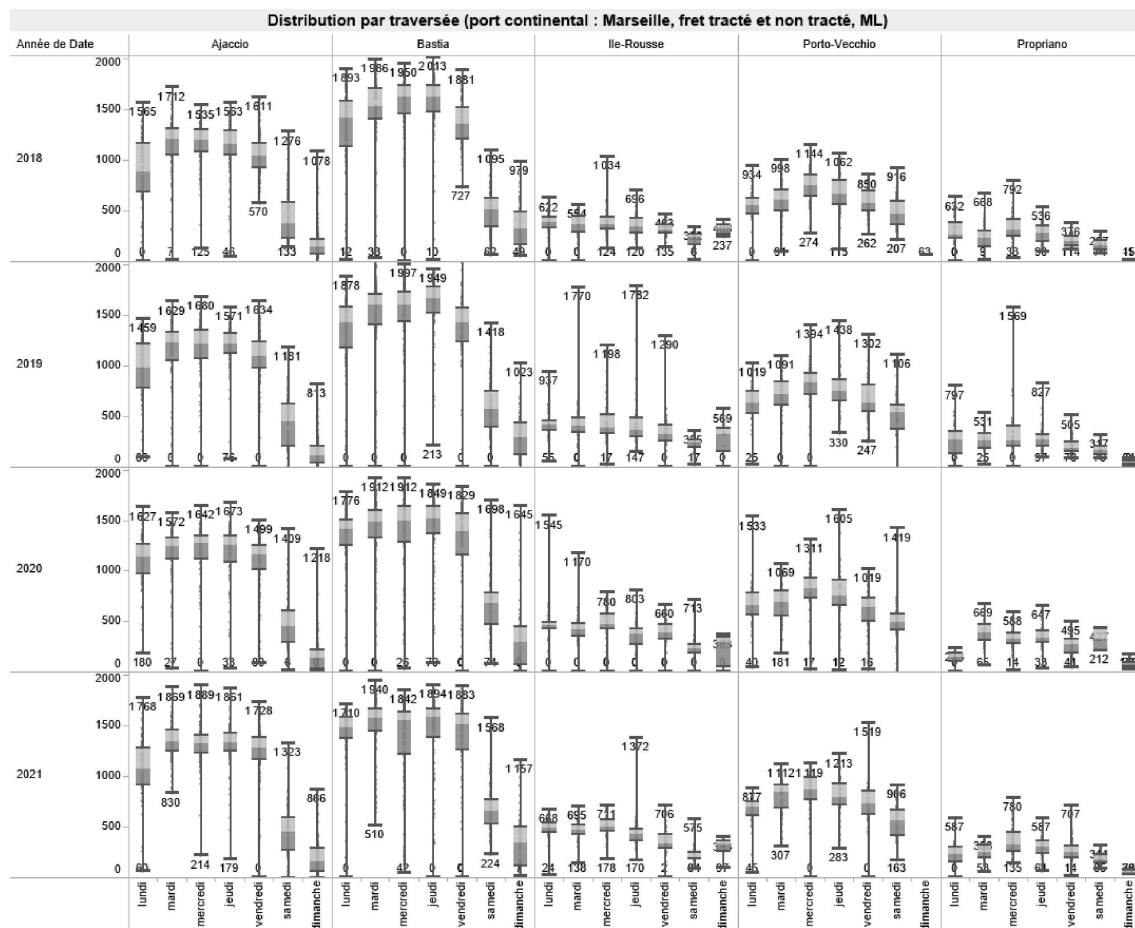
- (970) Desuden er Corsica Ferries' argument om, at disse afgange forekommer unødvendige, eftersom de fastsatte ugentlige minimumsfrekvenser allerede er tilstrækkelige til at opfylde behovet for en offentlig tjeneste, også irrelevant (betragtning 471). Et sådant argument tager netop ikke hensyn til brugernes efterspørgsel, historiske trafikdata og begrundelsen for disse afgange. Argumentet om, at koncessionshaverne allerede har planlagt omlagte og supplerende afgange på forhånd, kan heller ikke fastholdes. På den ene side er omlægning af afgange pr. definition afgange, der er fastlagt på forhånd af koncessionshaveren (som skal overholde det antal afgange pr. år, der pålægges af kontrakterne om offentlig trafikbetjening), men som kan omlægges af Korsikas kontor for transport i forhold til behovet for at optimere trafikken. For det andet, som det fremgår af bemærkningerne fra Frankrig, Corsica Linea og La Méditerranéenne, var de supplerende afgange derimod vejledende og planlagt af koncessionshaverne, idet Korsikas kontor for transport under alle omstændigheder fortsat var enekompetent til at træffe afgørelse om deres gennemførelse.
- (971) Endelig kan Corsica Ferries' bemærkninger om koncessionshavernes manglende opfyldelse af de forpligtelser til offentlig tjeneste, som Frankrig har fastsat (betragtning 472), ikke rejse tvivl om proportionaliteten af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i forhold til behovet for den identificerede offentlige tjeneste.
- (972) Det følger af ovenstående, at de franske myndigheder ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved fastlæggelsen af årlige og ugentlige forpligtelser til antallet af afgange samt til supplerende og omlagte afgange.
- (973) Endelig bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder fandt det nødvendigt og rimeligt i forhold til behovet for en offentlig tjeneste at fastsætte minimumskapacitetsforpligtelser for de fartøjer, der skulle opfylde forpligtelserne i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 262-263). Disse forpligtelser vedrører både fragt- og passagertransport.
- (974) Med hensyn til fragtttransport har de franske myndigheder fastsat en mindste lastkapacitet i hver af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som de har beregnet på grundlag af det gennemsnitlige forventede antal løbende meter i juli 2030. Dette tal svarer til den måned, hvor den forventede fragtttrafik vil være størst under gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 266). Det skal i denne forbindelse bemærkes, at Kommissionen, som anført i betragtning 331, i åbningsafgørelsen udtrykte tvivl om proportionaliteten af denne mindste fragtkapacitet i forhold til de identificerede behov for offentlig tjeneste.
- (975) Denne tvivl deles af Corsica Ferries. Rederiet anfører i sine bemærkninger, at den minimale fragtkapacitet burde have været beregnet på grundlag af den anslåede gennemsnitlige efterspørgsel mellem 2023 og 2030 for at opfylde det identificerede behov for offentlig tjeneste (betragtning 469) og ikke på grundlag af den forventede efterspørgsel i juli 2030. ⁽²⁷³⁾ På den anden side anser Frankrig ligesom Corsica Linea og La Méditerranéenne denne tvivl for ubegrundet (afsnit 5.2.1.2 og 5.3.1.1.3.1, betragtning 347-357, 546-547 og 606-611).
- (976) Kommissionen bemærker for det første, at de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt, viser, at efterspørgslen efter fragtttrafik pr. overfart varierer betydeligt pr. måned og pr. ugedag på alle ruter mellem Marseille og Korsika (Figur 3 og Figur 4). På ruten Marseille-Ajaccio kan trafikefterspørgslen pr. overfart i løbet af en given måned f.eks. variere fra 20 løbende meter til 1 680 løbende meter (værdier for marts 2019). Tilsvarende kan trafikefterspørgslen pr. overfart i løbet af en given uge variere fra 0 løbende meter til 1 680 løbende meter (værdier for onsdage i 2019). ⁽²⁷⁴⁾

⁽²⁷³⁾ Der mindes om, at den gennemsnitlige efterspørgsel pr. overfart, der forventes for perioden 2023-2030, beregnes som behovet for den årlige offentlige tjeneste (Tableau 21) divideret med de årlige afgange frem og tilbage, der er forudsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (Tableau 23).

⁽²⁷⁴⁾ Som de franske myndigheder har forklaret, afspejler denne variation i efterspørgslen efter fragtttrafik transportvirksomhedernes faktiske efterspørgsel, hvilket betyder, at søtransporten normalt finder sted på den dato, som transportvirksomhederne anmoder om, og at rederierne kun har ringe margen til at ændre datoen for den transportydelse, som brugerne har anmodet om. Med hensyn til fragt skal en stor del af fragtttransporten til Korsika forsyne Korsikas store indkøbscentre og supermarkeder, med navnlig friske produkter. Disse varer er letfordærlige og skal derfor leveres på et bestemt tidspunkt. Derfor fremsættes anmodninger om reservation af pladser om bord på skibe med meget kort varsel, oftest på afgangsdagen og tidligst nogle få dage i forvejen. For visse varer (ikkeletfordærlige varer, store industrimasiner, flyttegods) kan anmodningen om reservation indgives mere end en uge i forvejen, men ifølge de franske myndigheder er denne situation meget sjælden.

Figur 3:

Ikketransporteret gods og transporteret gods på ruterne Korsika-Marseille. Spredning af trafik pr. ugedag (løbende meter)



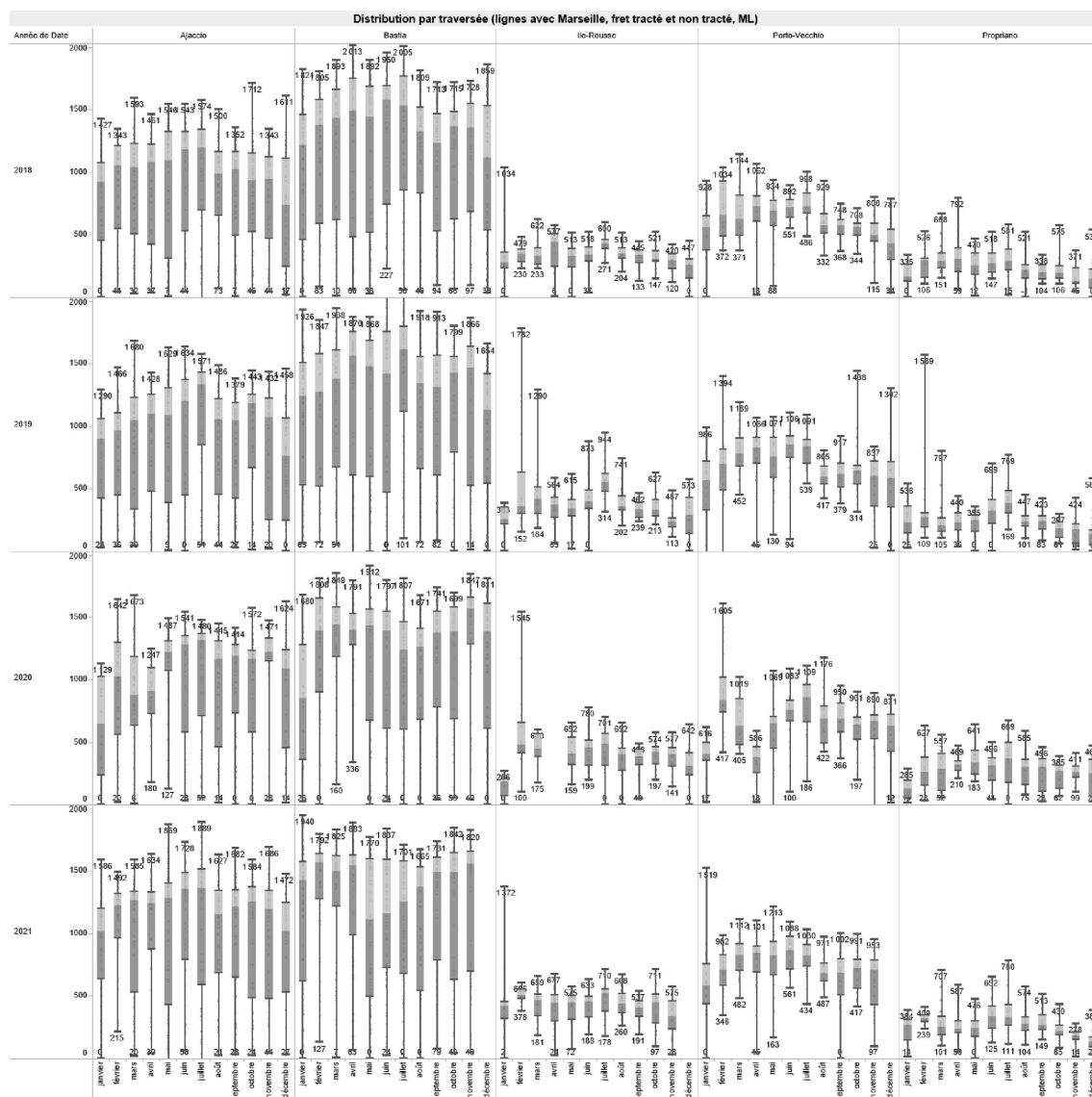
Kilde: bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 27. juli 2023.

Signaturforklaring:

- *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Fordeling ved gennemsejling (fastlandshavn: Marseille, transporteret og ikketransporteret gods, ML)
- *Année de Date* – År og dato
- *Lundi* – Mandag
- *Mardi* – Tirsdag
- *Mercredi* – Onsdag
- *Jeudi* – Torsdag
- *Vendredi* – Fredag
- *Samedi* – Lørdag
- *Dimanche* – Søndag

Figur 4

Ikketransporteret gods og transporteret gods (sammenlægning af de to segmenter, herunder alternativ andel) på ruterne Korsika-Marseille. Spredning af trafik pr. måned (løbende meter)



Kilde: bemærkninger fra de franske myndigheder fremsendt den 27. juli 2023.

Signaturforklaring:

- *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Fordeling pr. overfart (ruter til Marseille, transporteret og ikketransporteret, ML)
- *Année de Date* – År og dato
- *Janvier* – Januar
- *Février* – Februar
- *Mars* – Marts
- *Avril* – April
- *Mai* – Maj
- *Juin* – Juni

- *Juillet* – Juli
- *Août* – August
- *Septembre* – September
- *Octobre* – Oktober
- *Novembre* – November
- *Décembre* – December

- (977) I betragtning af denne store spredning i efterspørgslen efter fragttrafik er de franske myndigheder af den opfattelse, at den minimumskapacitet pr. overfart, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke er uforholdsmæssig. Som det især fremgår af Tableau 31, ville den anslåede efterspørgsel efter godstrafik ikke blive opfyldt for et betydeligt antal afganges vedkommende (herunder også omlagte afganges), såfremt den minimale fragtkapacitet pr. sejlads var blevet beregnet på grundlag af den gennemsnitlige efterspørgsel pr. sejlads ifølge historiske data, som Corsica Ferries har fremlagt. Ifølge de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt, ville den overskydende efterspørgsel i forhold til den forudsete minimumskapacitet vedrøre en ud af to afganges på ruterne mellem Marseille og Ajaccio, Bastia og Porto Vecchio, hvor efterspørgslen ville overstige minimumskapaciteten (en ud af fire afganges på ruterne mellem Marseille og Propriano og L'Île-Rousse), hvilket er et betydeligt antal.
- (978) Kommissionen bemærker også, at en sådan metode ville betyde, at en betydelig del af det identificerede behov for offentlig tjeneste i forbindelse med fragt ikke ville kunne opfyldes. På grundlag af oplysningerne fra de franske myndigheder er det sandsynligt, at mellem 17 % og 25 % af det årlige behov for godstransport ikke ville kunne dækkes. Dette ville forværre de allerede eksisterende kapacitetsbegrænsninger på ruterne mellem Marseille og de korsikanske havne som påpeget af brugerne og tjenestestederne (betragtning 350).
- (979) Det skal desuden bemærkes, at den minimale fragtkapacitet, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke engang er tilstrækkelig til under alle omstændigheder at dække den efterspørgsel efter fragt, som de franske myndigheder forventer. Navnlig på ruterne Marseille-Ajaccio og Marseille-Bastia har de franske myndigheder skønnet, at det på grundlag af historiske trafikdata (2019) var sandsynligt, at efterspørgslen kunne overstige den minimumslastkapacitet, som var fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening for en række overfarter. Denne risiko er i øvrigt en af de faktorer, der begrundet behovet for at fastsætte supplerende afganges i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (980) Endelig bemærker Kommissionen generelt, at det er legitimt for en medlemsstat at sikre, at forpligtelserne til offentlig tjeneste fastsættes på en sådan måde, at den offentlige tjeneste selv dagligt kan dække den forventede efterspørgsel, som La Mériidionale med rette påpeger (betragtning 609). Det følger rent faktisk af artikel 14 TEUF, at Unionen og medlemsstaterne skal sørge for, at tjenesteydelser af almen økonomisk interesse ydes på grundlag af principper og vilkår, der gør det muligt for dem at opfylde deres opgaver. Den løsning, som Corsica Ferries har foreslået, indebærer en betydelig risiko for ikke at lade de tjenesteydere, der varetager tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, som er pålagt dem i forbindelse med kontrakterne om offentlig trafikbetjening, udføre deres opgaver med hensyn til de identificerede behov for offentlig tjeneste. Kommissionen henviser også til den relevante bemærkning fra La Mériidionale om de mulige driftsmæssige begrænsninger for operatørerne, som medlemsstaterne skal tage hensyn til ved fastlæggelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste (betragtning 609).
- (981) Af disse grunde bemærker Kommissionen, at minimumsforpligtelserne vedrørende fragtkapacitet i kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke er åbenbart uforholdsmæssige i forhold til de identificerede behov for offentlig tjeneste.
- (982) I modsætning til Corsica Ferries' påstand (betragtning 475) var det ikke hensigtsmæssigt at medtage supplerende afganges i beregningen af den minimale fragtkapacitet pr. overfart. Formålet med forpligtelserne til offentlig tjeneste vedrørende minimumslastkapacitet er at sikre en tilstrækkelig transporttjeneste med hensyn til kapacitet inden for rammerne af de årlige frekvenser, der kræves i henhold til kontrakterne (dvs. basistrafik), og inden for rammerne af den forventede efterspørgsel, idet der ses bort fra usædvanlig efterspørgsel ved spidsbelastning. Det eneste formål med supplerende afganges, som er valgfrie og derfor muligvis aldrig vil blive gennemført, er at klare ekstraordinære spidsbelastninger i efterspørgslen. Aktiveringen af disse supplerende afganges sker derfor kun under ekstraordinære omstændigheder og som led i en veldefineret proces, der kræver, at der på forhånd fastslås et yderligere behov. De franske myndigheder kunne derfor gyldigt definere de minimale lastekapaciteter for at sikre, at operatøren vil være i stand til at opfylde de grundlæggende trafikbehov, uden at dette vil berøre redskabet til sikring af fleksibilitet i form af supplerende afganges, som gør det muligt for operatørerne undtagelsesvis at reagere på uventede spidsbelastninger.

- (983) Med hensyn til passagertransport har de franske myndigheder i kontrakterne om offentlig trafikbetjening fastsat en minimal transportkapacitet for hver af de identificerede passagerkategorier, der kræver offentlig søtransport (fastboende og ikkefastboende på ruten Marseille-Propriano, passagerer med helbredsproblemer og ledsagere af transporteret gods på alle ruter).
- (984) Hvad for det første angår de minimale transportkapaciteter for fastboende og ikkefastboende passagerer pr. sejlads, der er omfattet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruten Marseille-Propriano, bemærker Kommissionen, at denne kapacitet blev beregnet på grundlag af den samlede forventede passagerefterspørgsel i 2030 (den største efterspørgsel under gennemførelsen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening), som er lidt højere end i 2019 (+ 1 %). Denne konstatering er ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn.
- (985) Med hensyn til minimumskapaciteten til befordring af passagerer med helbredsproblemer pr. overfart har de franske myndigheder dernæst skønnet, at efterspørgslen fra passagerer med helbredsproblemer ville være konstant mellem 2023 og 2030 på grundlag af det anslåede trafikniveau i 2019 (betragtning 161). Denne konstatering er ikke behæftet med et åbenbart urigtigt skøn, da forpligtelserne til at stille transportkapacitet til rådighed fastsættes på et konstant grundlag, der svarer til et konservativt skøn over udviklingen i trafikken.
- (986) Hvad endelig angår mindstekapaciteterne for transport af ledsagende chauffører pr. overfart, skal det erindres, at de franske myndigheder har antaget, at passagertallet pr. løbende meter af transporteret gods for hver færgerute svarer til den gennemsnitlige værdi, der blev observeret i perioden 2018-2021 (betragtning 230). Den forventede efterspørgsel fra ledsagere i 2030 hænger således direkte sammen med den anslåede mængde transporteret gods i 2030.
- (987) Kommissionen mener, at det historiske forhold mellem ledsagere pr. løbende meter transporteret gods er en gyldig metode til at anslå antallet af ledsagere, der er knyttet til den offentlige tjeneste vedrørende transport af transporteret gods. Da Kommissionen mener, at de minimumslastkapaciteter, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke står i misforhold til det identificerede behov for offentlig tjeneste (betragtning 981), gælder det samme argument nødvendigvis for dem, der vedrører antallet af ledsagere.
- (988) Corsica Ferries' bemærkninger vedrørende koncessionshavernes uforholdsmæssige forpligtelse til systematisk at kunne modtage mere end 12 passagerer pr. sejlads, undtagen ved brugen af Ro-Ro-skibe (betragtning 476 til 479), må forkastes. Som anført i betragtning 829, 874 og 947 finder Kommissionen, at de franske myndigheder ikke har begået en åbenbar fejl ved at karakterisere behovet for offentlig tjeneste i forbindelse med personbefordring. Som anført i betragtning 984-986 mener Kommissionen desuden, at forpligtelserne til offentlig tjeneste med et minimum for passagerkapaciteten står i et rimeligt forhold til den offentlige tjeneste, der skal opfyldes. Den minimale lastkapacitet blev derfor ikke defineret med henvisning til, hvilken type fartøj der skulle anvendes, men kun med henvisning til den offentlige tjeneste, der skulle udføres. Desuden indeholder kontrakterne om offentlig trafikbetjening ingen krav med hensyn til, hvilken type fartøjer der skal anvendes. Det skal f.eks. bemærkes, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruterne L'Île-Rousse og Porto-Vecchio ikke engang kræver en minimumspassagerkapacitet på over 12 passagerer. Under disse omstændigheder kan det derfor ikke hævdes, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening pålægger en uforholdsmæssig anvendelse af Ro-Pax-fartøjer i stedet for Ro-Ro-skibe.

7.3.2.2.3. Konklusion om proportionaliteten af den statslige intervention og de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening

- (989) Det følger af ovenstående, at anvendelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening og de deri indeholdte forpligtelser til offentlig tjeneste ikke er åbenbart uforholdsmæssige i forhold til behovet for offentlig tjeneste og således udgør den mindst restriktive tilgang til de friheder, der er nødvendige for et velfungerende indre marked.

7.3.3. Eksistensen af en overdragelsesakt, som præciserer forpligtelser til offentlig tjenester og metoderne til beregning af kompensationen

- (990) Ifølge punkt 15 og 16 i SGEI-rammebestemmelserne skal ansvaret for udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse være overdraget virksomheden ved en eller flere akter, hvis form den enkelte medlemsstat selv kan fastlægge. Disse akter skal bl.a. angive:

- indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste
- virksomheden og eventuelt det omhandlede geografiske område

- arten af eventuelle særlige rettigheder eller enerettigheder, som den bevilgende myndighed har indrømmet virksomheden
- en beskrivelse af kompensationsmekanismen og parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen
- de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.

(991) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at:

- indholdet af forpligtelserne til offentlig tjeneste er defineret i artikel 17, 18, 23 og bilag 1 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Deres varighed på 8 år er fastsat i artikel 3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- Der henvises til den virksomhed, der er udpeget som koncessionshaver, på side 2 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvor den er opført som kontraherende part. Det geografiske anvendelsesområde for kontrakterne om offentlig trafikbetjening er specificeret i artikel 1.
- Kontrakterne om offentlig trafikbetjening indeholder ikke særlige eller eksklusive rettigheder.
- Beskrivelsen af kompensationsmekanismen og parametrene for beregning, overvågning og revision af kompensationen er fastsat i artikel 30-39 og bilag 9 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- Ordningerne for tilbagebetaling af eventuel overkompensation og midlerne til at undgå en sådan overkompensation er fastsat i artikel 40 i kontrakterne og offentlig trafikbetjening.

(992) Kommissionen er derfor af den opfattelse, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening er i overensstemmelse med punkt 15-16 i SGEI-rammebestemmelserne. De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.

7.3.4. Overdragelsesperiodens varighed

(993) Ifølge punkt 17 i SGEI-rammebestemmelserne bør overdragelsesaktens gyldighedsperiode kunne begrundes ud fra objektive kriterier som behovet for at afskrive ikkeoverdragelige faste aktiver. I princippet bør varigheden af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse ikke overstige det tidsrum, der kræves for at afskrive de vigtigste af de aktiver, som er nødvendige for at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

(994) Kommissionen bemærker for det første, at cabotageforordningen ifølge den fortolkende meddelelse om cabotageforordningen ikke fastsætter en maksimal varighed for kontrakter om offentlig tjeneste. I meddelelsen hedder det, at kontrakter om offentlig tjeneste af en varighed på mere end fem år (i tilfælde af koncessionskontrakter i henhold til koncessionsdirektivet) eller seks år kan opfylde proportionalitetskravene, forudsat at i) de er begrundet i objektive kriterier såsom behovet for at genvinde investeringer i driften af cabotagesejlsads under normale driftsvilkår (f.eks. investeringer i skibe eller infrastruktur), og ii) ikke fører til afskærmning af markedet.⁽²⁷⁵⁾

⁽²⁷⁵⁾ Kommissionen påpeger, at som anført i meddelelsen om Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport inden for cabotageejlsads skal varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening begrænses til en rimelig periode, der normalt ikke er for lang, normalt i seks år (meddelelse fra Kommissionen C(2004) 43 – EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3, punkt 9). Ikke desto mindre hedder det i den fortolkende meddelelse vedrørende anvendelsen af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport, at: »erfaringer siden 2003 [...] har vist, at grænsen på seks år i visse tilfælde afskrækker rederne fra at byde, fordi de finder varigheden for kort til at tjene investeringerne hjem gennem driften af tjenesten.« Ligeledes har de offentlige myndigheder argumenteret, at kontrakter af kort varighed kan afskrække rederne fra at foretage mere solide investeringer, hvilket hæmmer innovationen og de mulige forbedringer af kvaliteten i tjenesten. [...] "Af denne grund mener Kommissionen, at kontrakter om offentlig tjeneste med en varighed på over fem år (hvis der er tale om en koncessionskontrakt ifølge koncessionsdirektivet) eller seks år kan opfylde proportionalitetskravet, såfremt 1) de er berettigede på grundlag af objektive kriterier såsom behovet for et tjene de investeringer hjem, som er foretaget i driften af cabotageejlsads på normale markedsvilkår (f.eks. investeringer i fartøjer eller infrastruktur), og 2) de ikke medfører, at konkurrenter holdes ude af markedet. Uden at det berører en analyse af de enkelte tilfælde, kunne kontrakter af maksimalt 12 års varighed ifølge Kommissionens erfaring og de oplysninger, den har fået af de offentlige myndigheder, være berettiget med henblik på at muliggøre såvel afskrivning af en betydelig del af omkostningerne ved en gennemsnitlig, ny færgesom et ordentligt fungerende marked.

- (995) Desuden bestemmes det i artikel 18, stk. 2, i koncessionsdirektivet om tildeling af koncessionskontrakter, at »de investeringer, der tages hensyn til med henblik på udregningen [af kontraktens varighed], omfatter både de oprindelige investeringer og eventuelt yderligere investeringer under koncessionens levetid«.
- (996) Varigheden på syv år (og et fakultativt år) begrundes af de franske myndigheder med målet om at gøre det muligt for koncessionshaveren at afskrive omkostninger til køb eller leasing af skibe og deres overholdelse af de gældende regler, navnlig med hensyn til sikkerhed og den grønne omstilling. Denne periode vil være nødvendig for at stimulere koncessionshaverens investeringer i koncessionsperioden.
- (997) Selv om Kommissionen bemærker, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke direkte pålægger nogen investering, påpeger den ikke desto mindre, at koncessionshaverne er nødt til at indsætte skibe (indkøbte eller chartrede), hvilket udgør en betydelig kapitalbyrde. Kommissionen bemærker også de betydelige investeringer for at opfylde de seneste miljøstandarder, der er gennemført ved direktiv (EU) 2023/959/EU ⁽²⁷⁶⁾ og forordning (EU) 2023/1805 ⁽²⁷⁷⁾. Som anført i betragtning 571 anslår Corsica Linea, at det vil koste 12 mio. EUR at bringe dets fartøjer til at opfylde miljøstandarderne.
- (998) Med hensyn til den manglende markedsafskærmning bemærker Kommissionen, at Korsikas regionalråd har besluttet at anvende en åben udbudsprocedure og »linje-for-linje«-aftaler om offentlig tjeneste. I stedet for at tildele en enkelt kontrakt for syv år (og et fakultativt år) besluttede Korsikas regionalråd at tildele fem særskilte kontrakter for samme varighed for lignende tjenesteydelser, hvilket fremmer mangfoldigheden af aktører, der kan tilbyde søtransporttjenester mellem det franske fastland og Korsika. Formålet med denne varighed var desuden at gøre udbuddet mere attraktivt for potentielle ansøgere og dermed stimulere konkurrencen. I mangel af en sådan periode bemærker Kommissionen, at det ville have været vanskeligt for potentielle kandidater at udvikle en økonomisk aktivitet, der kunne tjene de nødvendige investeringer ind igen. Kommissionen bemærker også, at søfarten til Korsika fra Nice og Toulon fortsat varetages af klageren. Endelig bemærker Kommissionen, at der er mere end seks års varighed inden for rammerne af andre offentlige uddelegeringer af skibsruiter som offentlig tjeneste i Europa (f.eks. seks plus fire år i Kroatien ⁽²⁷⁸⁾ og 12 år i Italien ⁽²⁷⁹⁾). På grundlag af disse elementer finder Kommissionen, at aftalernes varighed i den foreliggende sag sandsynligvis ikke vil fastlåse markedet.
- (999) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at varigheden af de 7-årige kontrakter om offentlig trafikbetjening, der kan forlænges med et år, opfylder proportionalitetskravene, navnlig under hensyntagen til de investeringer, der er nødvendige inden for rammerne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og i betragtning af, at en sådan varighed sandsynligvis ikke vil fastlåse markedet.

7.3.5. Overensstemmelse med direktiv 2006/111/EF

- (1000) I henhold til punkt 18 i SGEI-rammebestemmelserne af 2012 vil støtte kun blive betragtet som forenelig med det indre marked, jf. artikel 106, stk. 2, TEUF, i de tilfælde, hvor Kommissionens direktiv 2006/111/EF er gældende, og myndighederne overholder direktivet (**»gennemsigtighedsdirektivet«**). ⁽²⁸⁰⁾ Støtte, der ikke overholder dette direktiv, anses for at påvirke udviklingen af samhandelen i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesse som omhandlet i artikel 106, stk. 2, TEUF.
- (1001) I henhold til gennemsigtighedsdirektivets artikel 2, litra d), forstås ved begrebet virksomhed, der er underlagt forpligtelsen til at føre særskilte regnskaber, bl.a. enhver virksomhed, der har fået overdraget at udføre en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i henhold til artikel 106, stk. 2, TEUF, og som modtager kompensation for offentlig tjeneste i enhver form i forbindelse med denne tjenesteydelse, og som udfører andre aktiviteter.

⁽²⁷⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959, *ibid*.

⁽²⁷⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805, *ibid*.

⁽²⁷⁸⁾ Kommissionens afgørelse af 12. juli 2018 i sagerne nr. SA.48119 (2017/N) og SA.49523 (2017/N) – Kroatien – tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse – offentlig kystskibsfart på færgeruterne nr. 431, 432, 632 og 635, C (2018) 4375 final (EUT C 339 af 21.9.2018, s. 1).

⁽²⁷⁹⁾ Afgørelse (EU) 2022/448.

⁽²⁸⁰⁾ Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemsigtigheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsigtighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

- (1002) Kommissionen bemærker i den foreliggende sag, at Corsica Linea og La Mériidionale skal betragtes som virksomheder, der er underlagt forpligtelsen til at føre særskilte regnskaber som omhandlet i gennemsigthedsdirektivet.
- (1003) De bestemmelser i gennemsigthedsdirektivet, der finder anvendelse på virksomheder, der er underlagt forpligtelsen til at føre særskilte regnskaber, er følgende:
- (1004) I henhold til artikel 1, stk. 2, i gennemsigthedsdirektivet, drager medlemsstaterne omsorg for, at finans- og organisationsstrukturen i de virksomheder, der skal føre særskilte regnskaber, kommer korrekt til udtryk i de særskilte regnskaber på en sådan måde, at det klart fremgår:
- hvordan omkostningerne og indtægterne er forbundet med de forskellige aktiviteter
 - efter hvilke detaljerede metoder omkostningerne og indtægterne henføres til eller fordeles på de forskellige aktiviteter.
- (1005) I henhold til gennemskuelighedsdirektivets artikel 4, stk. 1, »træffer medlemsstaterne [i øvrigt] alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de virksomheder, der skal føre særskilte regnskaber:
- holder den interne bogføring vedrørende de forskellige aktiviteter adskilt
 - tildeler eller fordeles alle omkostninger og indtægter korrekt på grundlag af konsekvent anvendte og objektive begrundede omkostningsregnskabsprincipper
 - klart har fastlagt efter hvilke omkostningsregnskabsprincipper, de adskilte regnskaber føres.«
- (1006) I det foreliggende tilfælde konstaterer Kommissionen, at det fremgår af artikel 30 i kontrakterne om udførelse af offentlig trafikbetjening, at koncessionshavernes interne regnskaber vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og aktiviteter, der ikke er af almindelig økonomisk interesse, er adskilte, og at disse regnskaber viser de indtægter og udgifter, der er forbundet med disse forskellige aktiviteter (betragtning 293).
- (1007) Som beskrevet i afsnit 7.3.8 bemærker Kommissionen desuden på nuværende tidspunkt, at de franske myndigheder har fordelt og bogført omkostninger og indtægter i forbindelse med leveringen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og kommercielle aktiviteter på grundlag af klart definerede, konsekvent anvendte og objektive begrundede regnskabsprincipper. De nærmere principper for bogføring og fordeling af indtægter og udgifter mellem de forskellige aktiviteter fremgår ligeledes af kontrakterne om offentlig trafikbetjening:
- (1008) Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er derfor i overensstemmelse med gennemsigthedsdirektivet. De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.

7.3.6. Overholdelse af EU's udbudsregler

- (1009) I henhold til punkt 19 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 kan støtte kun anses for forenelig med det indre marked efter artikel 106, stk. 2, i TEUF, hvis den ansvarlige myndighed, når den overdrager den pågældende virksomhed at udføre tjenesteydelsen, overholder eller forpligter sig til at overholde gældende EU-udbudsregler. Herunder skal den overholde gældende krav til gennemsigthed, ligebehandling og ikkeforskelsbehandling, der direkte fremgår af traktaten og den afledte EU-ret, der måtte finde anvendelse. Støtte, der ikke overholder disse regler og bestemmelser, anses for at påvirke udviklingen af samhandelen i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesser som omhandlet i artikel 106, stk. 2, TEUF.

- (1010) Dette krav gentages i den fortolkende meddelelse om cabotageforordningen.⁽²⁸¹⁾ Desuden opstiller denne meddelelse også betingelser for valget af procedure for tildeling af kontrakter.⁽²⁸²⁾ Den giver således udtryk for, at et offentligt udbud i princippet er den bedste måde at undgå forskelsbehandling på. En tildelingsprocedure, der omfatter forhandling med alle tilbudsgivere, kan være forenelig med princippet om ikkeforskelsbehandling, forudsat at forhandlingerne mellem den ordregivende myndighed og de tilbudsgivende virksomheder er upartiske, retfærdige og gennemsigtige. Som anført i den fortolkende meddelelse om cabotageforordningen er Kommissionen af den opfattelse, at direkte tildeling af en kontrakt ikke er i overensstemmelse med principperne om ikkeforskelsbehandling og gennemsigtighed i artikel 4 i cabotageforordningen. Ej heller opfylder udbudsprocedurer, der er tilrettelagt således, at de uberettiget begrænser antallet af potentielle tilbudsgivere, kravet om ikkeforskelsbehandling og gennemsigtighed.
- (1011) I den fortolkende meddelelse om cabotageforordningen præciseres det endvidere, at for at sikre overholdelsen af de ovennævnte principper bør perioden mellem indledningen af udbudsproceduren og datoen for første levering af transporttjenesterne være af passende og rimelig længde. For korte perioder, som ikke i tilstrækkelig grad afspejler det pågældende behov for cabotagesejlads (f.eks. markedets størrelse og krav til kvalitet eller frekvens), kan begunstige den reder, der allerede besejler ruten, i strid med princippet om ligebehandling.
- (1012) Kommissionen har således undersøgt, om den kompetente myndighed, da den overdrog leveringen af tjenesteydelsen til de berørte virksomheder, overholdt de EU-regler, der finder anvendelse på området for offentlige kontrakter, i det foreliggende tilfælde koncessionsdirektivet.
- (1013) Corsica Ferries har i sin klage påberåbt sig to tilsidesættelser af koncessionsdirektivet. Hvad angår det første traktatbrud, har Corsica Ferries gjort gældende, at selskabet stod over for hindringer, som umuliggjorde dets kandidatur, navnlig de meget korte frister for proceduren (betragtning 522).⁽²⁸³⁾ Corsica Ferries har endvidere gjort gældende, at de franske myndigheder med urette ændrede mindstekravene til udbudsproceduren med henblik på at udvælge bud, der ikke var i overensstemmelse med de tekniske krav i bilag 1 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening, navnlig for så vidt angår omlægning af afgang og supplerende afgang.
- (1014) Hvad angår det andet traktatbrud (betragtning 523), har Corsica Ferries gjort gældende, at varigheden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke var begrundet, idet koncessionshaverne ikke var blevet pålagt at foretage investeringer. Kommissionen henviser i denne forbindelse til beslutningens punkt 7.3.4.

7.3.6.1. Varigheden af udbudsproceduren

- (1015) I dette afsnit vil Kommissionen undersøge, om udbudsprocedurens varighed er i overensstemmelse med koncessionsdirektivet ud fra to vinkler: i) perioden mellem indledningen af proceduren (den 6. maj 2022) og den faktiske ikrafttræden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening (1. januar 2023) og ii) perioden mellem tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening (21. december 2022) og deres ikrafttræden (1. januar 2023).
- (1016) Koncessionsdirektivet fastsætter⁽²⁸⁴⁾ en frist på mindst 30 dage for indgivelse af ansøgninger og tilbud fra datoen for offentliggørelsen af koncessionsbekendtgørelsen. Denne minimumsfrist blev overholdt i den foreliggende sag (fristen for indsendelse af ansøgninger var den 25. juli 2022).

⁽²⁸¹⁾ Punkt 5.4.1.

⁽²⁸²⁾ Punkt 5.4.2.

⁽²⁸³⁾ Corsica Ferries hævder ligeledes, at kravet om at indsætte Ro-Pax-skibe udgjorde en adgangshindring (betragtning 517). Ikke desto mindre bemærker Kommissionen, at de selskaber, der mellem 2015 og 2022 drev ruter til Korsika, herunder Corsica Ferries, har store skibe, der er i overensstemmelse med bestemmelserne i de gældende kontrakter om offentlig trafikbetjening. Desuden mener Kommissionen, at de kapacitetsbetingelser, der kræves i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, er begrundet i et behov for offentlig tjeneste som nævnt i afsnit 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 og 7.3.2.1.3.3. Disse betingelser kan derfor ikke have udgjort en hindring for adgangen til markedet.

⁽²⁸⁴⁾ Koncessionsdirektivet, artikel 39.

- (1017) Koncessionsdirektivet fastsætter imidlertid ikke nogen minimums- eller maksimumsperiode mellem tildelingen af en koncession og koncessionens ikrafttræden. Det skal derfor undersøges, om fristerne for den pågældende procedure kan være i strid med gennemsigtighedsprincippet, ligebehandlingsprincippet og princippet om forbud mod forskelsbehandling.
- (1018) Kommissionen vil nedenfor undersøge Corsica Ferries' påstande om, at de frister, der er fastsat i proceduren, udgjorde en adgangshindring for nytilkomne i lyset af den eksisterende retspraksis⁽²⁸⁵⁾ og praksis inden for søfartssektoren.
- (1019) Kommissionen bemærker, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2021-2022 udløb den 31. december 2022. Ikrafttrædelsen af de nye kontrakter om offentlig trafikbetjening den 1. januar 2023 blev bekendtgjort i januar 2022 som led i den høring af operatører, som Korsikas regionalråd gennemførte, og som Corsica Ferries deltog i. Udbudsbekendtgørelsen blev offentliggjort af Korsikas kontor for transport den 6. maj 2022, dvs. otte måneder før ikrafttræden af kontrakterne om offentlig trafikbetjening for 2023-2030.
- (1020) Kommissionen bemærker også, at ingen af de potentielle ansøgere efter offentliggørelsen af udbudsbekendtgørelsen den 6. maj 2022 anmodede om en ændring af tidsplanen, selv om den var kendt fra procedures begyndelse (se betragtning 374).
- (1021) Corsica Ferries er af den opfattelse, at denne tidsplan var en hindring, der gjorde det umuligt for Corsica Ferries at ansøge og afgive tilbud. Rederiet har navnlig anført, at reservationer inden for søtransport er åbne mindst seks måneder i forvejen, hvilket gør det umuligt at indsætte skibe med en minimumskapacitet til transport af passagerer og kahytter inden for de frister, der er fastsat i udbuddet for nye leverandører. For at kunne omfordele den flåde, der var tildelt ruterne Toulon-Korsika, Nice-Korsika og Italien-Korsika til ruterne Marseille-Korsika, skulle rederiet derfor have lukket reservationerne på disse ruter mindst seks måneder i forvejen.
- (1022) Kommissionen noterer sig bemærkningerne fra La Mériidionale og Corsica Linea, hvoraf det fremgår, at en meget kortere frist end den, som Corsica Ferries har nævnt, er tilstrækkelig til at åbne reservationerne. Underskriverne af kontrakterne om offentlig trafikbetjening forklarer, at for så vidt angår godstransport, som er hovedformålet med kontrakterne om offentlig trafikbetjening, foretages langt de fleste reservationer nogle dage i forvejen eller samme dag for faste kunder. For passagertransport trådte kontrakterne om offentlig trafikbetjening i kraft i lavsæsonen med mindre trafik. Selskabet La Mériidionale har f.eks. anført, at det den 21. december 2022 åbnede reservationer for delkontrakt 1 og 3 (Ajaccio og Porto-Vecchio), uden at dette forhindrede det i at påbegynde normal drift.
- (1023) Kommissionen bemærker, at den foreløbige tidsplan for proceduren blev bekendtgjort af Korsikas kontor for transport i Korsikas parlamentariske forsamlings resolution 22/050 af 28. april 2022. I overensstemmelse med denne tidsplan var datoen for modtagelse af ansøgninger den 25. juli 2022, forhandlingerne skulle finde sted fra august 2022, tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, udvælgelsen af den eller de udvalgte ansøgere og meddelelsen til denne eller disse ansøgere i oktober 2022.
- (1024) I betragtning af denne tidsplan var den anslåede periode mellem tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening og deres ikrafttræden (1. januar 2023) lidt over to måneder, dvs. mere end det dobbelte af den periode, der var baggrund for retspraksis i SNCM II (se betragtning 372).
- (1025) Kommissionen bemærker også, at Korsikas tekniske kontor og Korsikas regionalråd den 25. juli 2022, hvor ansøgningerne blev modtaget, fandt, at kun Corsica Linea og La Mériidionale, enten i eget navn eller som en gruppe, havde ansøgt, idet den bemærkede, at der ikke var nogen nye ansøgere som kandidater. Som følge heraf var Korsikas tekniske kontor og Korsikas regionalråd fra den 25. juli 2022 i stand til at antage, at en forskydning af den oprindelige tidsplan og en afkortning af perioden mellem tildelingen af kontrakterne om offentlig trafikbetjening og deres ikrafttræden ikke havde nogen udelukkelsesvirkning over for potentielle nytilkomne.
- (1026) I lyset af ovenstående, navnlig tidsplanen for udbudsproceduren, den omstændighed, at der ikke blev modtaget nogen anmodning om ændring af tidsplanen, og reservationspraksis i søtransportsektoren, finder Kommissionen, at alle ansøgere havde rimelig tid til at i) forberede deres ansøgning og tilbud og ii) indsætte deres flåde på de ruter, de ansøgte om.

⁽²⁸⁵⁾ Domme af 1. marts 2017, SNCM II, *ibid.*

7.3.6.2. Minimumskrav og omlægning af afgange og supplerende afgange

- (1027) I dette afsnit vil Kommissionen undersøge, om tildelingsproceduren er i overensstemmelse med koncessionsdirektivet for så vidt angår i) minimumskravernes omfang, ii) kontrakterne om offentlig trafikbetjenings overholdelse af minimumskraverne og iii) overholdelsen af principperne om ligebehandling og ikkeforskelsbehandling for så vidt angår omlægning af afgange og supplerende afgange.

7.3.6.2.1. Mindstekravernes omfang

- (1028) Hvad angår mindstekraverne bestemmes det i koncessionsdirektivets artikel 37, at det valgte tilbud skal opfylde de minimumskrav, der er fastsat af den ordregivende myndighed, og at disse krav ikke må ændres under forhandlingerne. I artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne (betragtning 270) fastsættes følgende »minimumskaraktistika«:

- »[de] maksimumstariffer, der gælder for personer med fast bopæl på Korsika og for godstransport
- fartøjernes lastekapacitet
- afgange pr. time og hyppighed af tjenesterne
- aftalens varighed
- [den] maksimale finansielle kompensation udbetalt af Korsikas tekniske kontor«.

- (1029) I bilag 1 (Teknisk bilag til tjenesterne, betragtning 285) til høringsreglerne anføres det, at de maritime tjenesters karakteristika udgør »minimumskapaciteter«.

- (1030) I sine bemærkninger til åbningsafgørelsen præciserede Frankrig, at minimumskraverne var fastsat i artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne (betragtning 379), og at bilag 1 kun indeholder minimumskraverne vedrørende i) skibes lastekapacitet og ii) tjenesternes tidsmæssige afgange og hyppighed (betragtning 380).

- (1031) Kommissionen bemærker, at artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne udgør en liste, hvor minimumskaraktistikaene kun er opført uden yderligere oplysninger om deres respektive definition eller minimumsværdier. For at forstå det nøjagtige omfang af minimumskaraktistikaene er det nødvendigt at konsultere andre dokumenter i høringsdossieret (se betragtning 379).

- (1032) Hvad angår minimumskaraktistikaene for i) fartøjernes lastekapacitet og ii) afgange og hyppighed af tjenester, er disse nærmere beskrevet i bilag 1, »Teknisk bilag til tjenester«, som definerer i) mindste passager- og fragtkapacitet og ii) minimumshyppighed og tidsintervaller. Ifølge Corsica Ferries udgør alle de elementer, der er nævnt i bilag 1, minimumskaraktistika, navnlig henset til Conseil d'États (øverste domstol i forvaltningsretlige sager) dom af 24. juni 2019 ⁽²⁸⁶⁾. Selv om det tilkommer Den Europæiske Unions Domstol at fortolke EU-retten, skal det i denne henseende bemærkes, at denne dom stadfæstede forvaltningsdomstolen i Bastias kendelse af 19. marts 2019 ⁽²⁸⁷⁾, som i forbindelse med proceduren for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende passager- og fragtttransport mellem Korsika og fastlandet for perioden 2019-2020 synes at have konkluderet, at kun de tekniske krav, der var fastsat i et bilag, og som vedrørte et af konventionens minimumskaraktistika, der var opregnet i den relevante artikel i høringsreglerne, også skulle anses for minimumskaraktistika.

- (1033) Ifølge Corsica Ferries opfyldte de bydendes tilbud ikke minimumskraverne i koncessionsdirektivet vedrørende omlægning af afgange og supplerende afgange som defineret i bilag 1.

⁽²⁸⁶⁾ Statsrådets dom af 24. juni 2019, *La Méridionale*, nr. 429407, præmis 3.

⁽²⁸⁷⁾ Forvaltningsdomstolen i Bastia, 19. marts 2019, *La Méridionale*, nr. 1900289, præmis 12.

- (1034) Omlægning af afgange er imidlertid ikke nævnt i artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne eller i bilag 1. De kan derfor ikke anses for at være en del af mindstekravene i koncessionsdirektivets forstand. Hvad angår de supplerende afgange, henvises der i bilag 1 kun til det maksimale antal, som den tildelende myndighed kan gennemføre i lyset af behovet for at udføre den offentlige tjeneste på visse ruter. Bilag 1 omhandler imidlertid ikke andre karakteristika ved supplerende afgange, som for eksempel fastsættelsen af datoerne for disse. ⁽²⁸⁸⁾
- (1035) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at omlægning af afgange og supplerende afgange ikke var en del af minimumskravene som omhandlet i koncessionsdirektivet.

7.3.6.2.2. Kontrakterne om offentlig trafikbetjenings overholdelse af minimumskravene

- (1036) Corsica Ferries hævder også, at de franske myndigheder har ændret på mindstekravene.
- (1037) Med hensyn til den påståede ændring af minimumskaraktistikaene under forhandlingerne anfører de franske myndigheder, at de ikke er blevet ændret. Efter at have kontrolleret de underskrevne kontrakter om offentlig trafikbetjening konstaterer Kommissionen, at minimumskaraktistikaene er identiske med dem, der er fastsat i høringsreglernes artikel 2, stk. 4, og i udbudsmaterialet.
- (1038) For så vidt angår de antagne tilbuds overensstemmelse med mindstekravene konstaterer Kommissionen efter kontrol ⁽²⁸⁹⁾, at de opfylder de krav, der er fastsat i artikel 2, stk. 4, i høringsreglerne og i udbudsmaterialet.
- (1039) Desuden opfyldte alle antagne bud de tekniske krav i bilag 1. Kun ét fartøj tilhørende Corsica Linea, Paglia Orba, havde kun en enkelt kahyt for bevægelseshæmmede i stedet for to som fastsat i bilag 1. Selv hvis det antages, at det tekniske krav vedrørende antallet af kabytter for bevægelseshæmmede var et minimumskrav i henhold til koncessionsdirektivet, var dette fartøj imidlertid et sekundært skib, der skulle anvendes som erstatning for et hovedskib (betragtning 384). Desuden forpligtede ansøgeren sig til at erstatte dette fartøj med et af de syv fartøjer, der kan betjene ruten, hvis to kabytter for bevægelseshæmmede skulle være nødvendige. Det skal erindres, at artikel 20 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening giver mulighed for at udskifte fartøjer under gennemførelsen. Samtidig forpligtede Corsica Linea sig til at udføre arbejder, der gjorde det muligt at etablere endnu en kabine for bevægelseshæmmede. Dette arbejde er afsluttet, og Paglia Orba har nu to kabiner for bevægelseshæmmede.

7.3.6.2.3. Overholdelse af principperne om ligebehandling og ikkeforskelsbehandling for så vidt angår omlægning af afgange og supplerende afgange

- (1040) Corsica Ferries hævder, at det var økonomisk problematisk at overholde kravene i bilag 1 med hensyn til omlægning af afgange og supplerende afgange. Ifølge Corsica Ferries ville dette have tvunget selskabet til at indsatte et fartøj, der udelukkende havde til formål at gennemføre disse afgange, eftersom de til enhver tid skulle kunne gennemføres med en adviseringsfrist på mindst en uge.
- (1041) Kommissionen bemærker, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening og bilag 1 hertil indeholder tre kategorier af afgange: »planmæssige«, »omlagte« og »supplerende« afgange.
- (1042) Omlægning af afgange er omfattet af artikel 17 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvori bestemmes: »For at optimere tilrettelæggelsen af trafikken forbeholder samfundet sig muligheden for at omlægge afgange under overholdelse af det samlede antal afgange pr. år, der er fastsat i bilag 1. En sådan omlægning finder sted inden for rammerne af det tekniske udvalg som omhandlet i denne aftales artikel 10.2.«
- (1043) Kommissionen bemærker, at omlægning af afgange ikke er supplerende afgange, der føjes til det samlede antal årlige rotationer, men er en del af dette samlede antal.

⁽²⁸⁸⁾ Som nævnt i betragtning 1055 har det forhold, at koncessionshaverne foreslår datoer for sådanne afgange, ingen indflydelse på, at valget af de faktiske datoer i sidste ende overlades til koncessionsgiveren.

⁽²⁸⁹⁾ Den kontraktversion af bilag 1 for delkontrakt nr. 4, som de franske myndigheder fremsendte til Kommissionen, manglede to sider. Kommissionen kunne imidlertid hente og bekræfte de manglende oplysninger i andre udbudsdokumenter, der ligger til grund for kontrakten (bilag 2 og 3).

- (1044) Supplerende afgange er defineret i artikel 18 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, hvori det hedder: »I lyset af behovet for at udføre den offentlige tjeneste kan koncessionsgiver blive nødt til at anmode koncessionshaver om at gennemføre supplerende afgange på ad hoc-basis inden for det antal, der er fastsat i bilag 1 (Supplerende afgange) [...]«.
- (1045) Kommissionen bemærker, at der kun er planlagt yderligere afgange for tre delkontrakter (10 afgange for delkontrakt 1, 30 afgange for delkontrakt 2 og 10 afgange for delkontrakt 5).
- (1046) De franske myndigheder har anført, at det hverken fremgår af høringsdokumenterne eller af den ordregivende myndigheds svar på de spørgsmål, som ansøgerne stillede under udbudsproceduren, at ansøgerne var forpligtet til at indsætte yderligere fartøjer til omlagte afgange og supplerende afgange. De franske myndigheder har endvidere anført, at gennemførelsen af omlagte afgange og supplerende afgange i overensstemmelse med artikel 17 og 18 i udkastene til kontrakter om offentlig trafikbetjening kræver, at det tekniske udvalg, der er omhandlet i artikel 10.2 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, medvirker. Dette udvalg giver den koncessionshaver, der berøres af gennemførelsen af disse afgange, mulighed for at rapportere om de vanskeligheder, der kan opstå som følge af en sådan gennemførelse.
- (1047) Kommissionen bemærker, at gennemførelsen af de supplerende afgange ikke var en nyskabelse, eftersom de tidligere kontrakter om offentlig trafikbetjening (kontrakter om offentlig trafikbetjening 2021-2022), som Corsica Ferries havde ansøgt om, også omfattede yderligere afgange i samme antal for de tre delkontrakter. Desuden havde de operatører, der var interesserede i at ansøge, mulighed for at konsultere oplysninger om perioder med stor efterspørgsel, som kunne kræve supplerende afgange.
- (1048) Kommissionen noterer sig også kendelse af 20. juli 2022 afsagt af forvaltningsdomstolen i Bastia (betragtning 274), hvori domstolen med hensyn til supplerende afgange fastslog, at: *»[...] under disse omstændigheder, og selv om de oplysninger om perioder med stor efterspørgsel på søtransport, der kan begrunde en anmodning om supplerende afgange, er kendt af de økonomiske aktører, og SAS Corsica Ferries i øvrigt har mulighed for at konsultere de oplysninger, der er stillet til rådighed for offentligheden, navnlig af det regionale transportobservatorium for Korsika, således som det i øvrigt fremgår af punkt 4.1 i høringsreglerne, fremgår det ikke af instruksen, at de oplysninger om omlægning af afgange og supplerende afgange, der er indeholdt i høringsdossieret, ikke er tilstrækkelige til, at ansøgerne kan vurdere omfanget af de koncessionshavernes forpligtelser og afgive et bud. Den påståede manglende overholdelse af reglerne om offentliggørelse og indkaldelse af tilbud kan derfor ikke skade det sagsøgende selskab. Det følger heraf, at det påberåbte anbringende er irrelevant«.* ⁽²⁹⁰⁾
- (1049) Kommissionen bemærker, at svarene på spørgsmål fra potentielle ansøgere vedrørende afgange ikke indeholdt yderligere oplysninger om bestemte aspekter af høringsdossieret, men de henviste generelt ansøgerne til udbudsdokumenterne, som blev anset for at være tilstrækkelig klare. ⁽²⁹¹⁾ Alle ansøgere havde imidlertid adgang til de samme oplysninger gennem afsnittet »Spørgsmål og svar« under overholdelse af principperne om gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og ligebehandling.
- (1050) Kommissionen er af den opfattelse, at udbudsdokumenterne på ingen måde antydede, at det var nødvendigt at have et fartøj specifikt til supplerende eller omlagte afgange. Dette bekræftes af de tidligere kontrakter om offentlig trafikbetjening og de afgivne bud. Desuden var dette ikke rentabelt ud fra et praktisk og økonomisk synspunkt, da kompensationen for offentlig tjeneste ikke dækker omkostningerne ved at holde skibe, som i de fleste tilfælde ville have ligget stille ⁽²⁹²⁾.
- (1051) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at høringsreglerne var tilstrækkelig klare på dette punkt, til at ansøgerne kunne afgive bud.
- (1052) Kommissionen bemærker endvidere, at omlagte og supplerende afgange er tænkt som instrumenter til at tilpasse den offentlige tjeneste til den faktiske efterspørgsel eller de faktiske vejrforhold i henhold til langsigtede kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for rammerne af en mekanisme svarende til en optionsklausul som omhandlet i artikel 43, stk. 1, litra a), i koncessionsdirektivet.

⁽²⁹⁰⁾ Forvaltningsdomstolen i Bastia, kendelse af 20. juli 2022, betragtning 12.

⁽²⁹¹⁾ Corsica Ferries mener, at Korsikas kontor for transport i sine svar havde anført, at bilag 1 var et minimumskrav (betragtning 529). Korsikas kontor for transport henviste imidlertid kun til udbudsdokumenterne.

⁽²⁹²⁾ Hvis det havde været nødvendigt med særlige fartøjer til omlagte og supplerende afgange, ville dette resultere i et yderligere beløb svarende til omkostningerne for disse fartøjer, som ikke er foreneligt med loftet for kompensation for omkostningerne ved forpligtelser til offentlig tjeneste.

- (1053) Kommissionen bemærker, at høringsdokumenterne ikke forbød ansøgerne at fremsætte forslag, og at de antagne bud var i overensstemmelse med bestemmelserne i høringsreglerne og udkastet til kontrakt om omlægning af afgang og supplerende afgang.
- (1054) Den omstændighed, at Corsica Linea og Corsica Linea /La Méridionale i fællesskab har foreslået datoer for gennemførelsen af de supplerende afgang på grundlag af deres erfaring med fragtbehov og de krav, som Korsikas kontor for transport har fremlagt i høringsdossieret, betyder ikke, at afgangene nødvendigvis vil blive gennemført på disse datoer og således udelukke, at Korsikas kontor for transport kan anmode om afgang på andre datoer. Datoerne for disse supplerende afgang fastsættes fortsat af det tekniske udvalg, jf. kontraktens artikel 10.2, og meddeles koncessionshaveren en uge i forvejen.
- (1055) Det program, der foreslås af koncessionshaveren, forpligter derfor ikke den ordregivende myndighed, som træffer afgørelse om datoen for en afgang på grundlag af behov. Denne konstatering blev påvist ved eksemplet med de supplerende afgang, der faktisk blev gennemført i 2023 for parti 1, som er det eneste parti, for hvilket der fandt supplerende afgang sted (betragtning 389). Af de 30 foreslåede supplerende afgang blev 28 gennemført. Heraf blev 3 supplerende afgang gennemført på datoer, der ikke var fastsat i det foreløbige program. Desuden udløste Korsikas kontor for transport ikke supplerende afgang for fem af de »foreløbige« datoer. Kommissionen bemærker endvidere, at Korsikas kontor for transport i 2023 ikke udløste nogen omlagt afgang.
- (1056) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at de antagne bud er i overensstemmelse med bestemmelserne i høringsreglerne og udkastet til kontrakterne om offentlig trafikbetjening vedrørende omlægning af afgang og supplerende afgang, og at der ikke var tale om nogen favorabel behandling med hensyn til den tidsplan for afgang, som Corsica Linea og Corsica Linea - La Méridionale som gruppe havde foreslået.

7.3.6.3. Konklusion

- (1057) På grundlag af disse omstændigheder kan Kommissionen ikke konkludere, at Corsica Ferries har været udsat for adgangsbarrierer, der ville have forhindret selskabet i at fremsætte et tilbud og have gjort selskabet til genstand for forskelsbehandling.

7.3.7. Ingen forskelsbehandling med hensyn til metoden til beregning af kompensationen

- (1058) I punkt 20 i SGEI-rammebestemmelserne lyder det: »Hvis en myndighed overdrager flere virksomheder at udføre samme tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, bør kompensationen beregnes på grundlag af samme metode for alle virksomheder«.
- (1059) Da leveringen af den offentlige tjeneste på hver af ruterne tilskrives en enkelt virksomhed eller gruppe af virksomheder (dvs. Corsica Linea, La Méridionale eller Corsica Linea - La Méridionale som gruppe, se Tableau 13), finder Kommissionen, at der ikke kan være tale om forskelsbehandling i denne sag som omhandlet i punkt 20 i SGEI-rammebestemmelserne. Under alle omstændigheder bemærker Kommissionen, at kompensationen er beregnet efter de samme principper for hver kontrakt om offentlig trafikbetjening (afsnit 3.7.2).
- (1060) Desuden indeholder den fortolkende meddelelse om cabotageforordningen også specifikke bestemmelser om anvendelsen af princippet om forbud mod forskelsbehandling på cabotagesejlads. Det fastsættes således, at medlemsstaterne ikke må pålægge et givet rederi specifikke forpligtelser, som ville forhindre andre EU-redere i at komme ind på markedet, eller pålægge andre forpligtelser, der ville have samme virkning.⁽²⁹³⁾ I meddelelsen gøres der navnlig opmærksom på to typer kontraktbestemmelser vedrørende dels betingelserne for overtagelse af skibe fra tidligere operatører af offentlig tjeneste⁽²⁹⁴⁾, dels betingelserne vedrørende besætning⁽²⁹⁵⁾.
- (1061) I det foreliggende tilfælde pålægger kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke forpligtelser, der specifikt er rettet imod et bestemt rederi, og de pålægger navnlig ikke forpligtelser vedrørende overtagelsen af den afgående operatørs skibe eller vedrørende besætningen.

⁽²⁹³⁾ Punkt 5.3.2.

⁽²⁹⁴⁾ Punkt 5.3.2.1.

⁽²⁹⁵⁾ Punkt 5.3.2.2.

- (1062) De interesserede parter har ikke fremsat bemærkninger til dette punkt.
- (1063) Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er derfor i overensstemmelse med punkt 20 i SGEI-rammebestemmelserne og artikel 4, stk. 1, i cabotageforordningen.

7.3.8. *Kompensationens størrelse*

- (1064) I henhold til punkt 21 i SGEI-rammebestemmelserne må compensationen (...) ikke overstige, hvad der er nødvendigt til at dække de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder en rimelig fortjeneste.
- (1065) I punkt 22 bestemmes, at compensationen skal beregnes på grundlag af enten forventede omkostninger og indtægter eller faktiske omkostninger og indtægter eller en kombination af begge, alt afhængigt af hvilke incitamenters til forøgelse af effektiviteten medlemsstaterne i overensstemmelse med punkt 40 og 41 som udgangspunkt ønsker at skabe.
- (1066) I punkt 23 præciseres det, at hvis compensationen helt eller delvis er baseret på de forventede omkostninger og indtægter, skal dette nævnes i overdragelsesakten. Disse forventninger skal være baseret på plausible og observerbare parametre vedrørende det økonomiske miljø, som tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse leveres i. Hvor det er relevant, bør de basere sig på knowhow fra branchens tilsynsmyndigheder eller andre enheder, der er uafhængige af virksomheden. Medlemsstaterne skal angive, hvilke kilder de bygger disse forventninger på. Omkostningsoverslaget skal afspejle de effektivitetsgevinster, som leverandøren af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse forventes at opnå i hele overdragelsesaktens gyldighedsperiode.
- (1067) Som anført i artikel 30 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 293) må den maksimale finansielle kompensation, som Korsikas kontor for transport betaler til koncessionshaveren for dennes forpligtelser til offentlig tjeneste, ikke overstige, hvad der er nødvendigt for at dække nettoomkostningerne ved at levere tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse under hensyntagen til en rimelig fortjeneste.
- (1068) I den foreliggende sag beregnes compensationen for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse på forhånd ved hjælp af omkostningsfordelingsmetoden som angivet i koncessionshaverens planlagte driftsregnskab for hvert parti (bilag 9), som udgør en integreret del af kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Kompensationsbeløbet i bilag 9 kan ikke forhøjes efterfølgende, men er underlagt effektivitetsincitamenters (betragtning 301 og 302) og efterfølgende kontrol (betragtning 319), som indeholder en tilbagebetalingsmekanisme i tilfælde af overkompensation.
- (1069) I forbindelse med tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening kontrollerede de franske myndigheder, at de finansielle tilbud fra Corsica Linea og La Mériionale var baseret på objektive og plausible antagelser og opfyldte forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder minimumskapaciteten med hensyn til fragt- og passagertransport og forpligtelserne vedrørende takster for fragt- og passagertransport.
- (1070) Kommissionen lægger derfor til grund, at punkt 21 til 23 i SGEI-rammebestemmelserne er opfyldt.

7.3.8.1. *Nettoomkostninger ved forpligtelserne til offentlig tjeneste*

- (1071) I henhold til punkt 24 i SGEI-rammebestemmelserne skal beregningen af, hvilke nettoomkostninger, der er afholdt eller forventes at være nødvendige for at kunne opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, ske ved hjælp af metoden »net avoided cost«, hvis det kræves af EU-lovgivningen eller den nationale lovgivning, og så vidt det er muligt også i andre tilfælde.
- (1072) Selv om Kommissionen anser »net avoided cost«-metoden for at være den mest nøjagtige til at bestemme omkostningerne ved en forpligtelse til offentlig tjeneste, kan der i henhold til punkt 27 i SGEI-rammebestemmelserne være tilfælde, hvor det er umuligt eller uhensigtsmæssigt at anvende denne metode. I så fald kan Kommissionen, når det begrundes behørigt, acceptere, at der anvendes en anden metode til at beregne nettoomkostningerne ved forpligtelser til offentlig tjeneste, f.eks. omkostningsfordelingsmetoden.
- (1073) I det foreliggende tilfælde har de franske myndigheder anvendt omkostningsfordelingsmetoden (se betragtning 307-309), hvilket ifølge Corsica Ferries ikke er berettiget (betragtning 493-498).

- (1074) *For det første* skal det erindres, at begge metoder (dvs. net avoided cost-metoden og omkostningsfordelingsmetoden) i overensstemmelse med rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse er gyldige metoder til beregning af det passende kompensationsbeløb, hvis de anvendes korrekt. Begge metoder er baseret på antagelser om yderligere indtægter og omkostninger i direkte forbindelse med leveringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og er derfor underlagt sammenlignelige metodologiske begrænsninger, i modsætning til hvad Corsica Ferries hævder.
- (1075) *For det andet* kræver net avoided cost-metoden, at virksomhedens omkostninger og indtægter fastsættes i et hypotetisk scenario, hvor der ikke foreligger en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Corsica Lineas og La Méditerranéennes aktiviteter på ruterne mellem Korsika og fastlandet afhænger imidlertid af, at der foreligger en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. I forbindelse med høringen af operatørerne anførte de, at de i mangel af en kontrakt om offentlig tjeneste ikke ville tilbyde kommercielle forbindelser mellem Korsika og det franske fastland (betragtning 234). I modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende, finder Kommissionen på grundlag af oplysningerne i betragtning 817-825 og 870, at de franske myndigheder ikke har begået en åbenbar fejl ved at tage hensyn til Corsica Lineas og La Méditerranéennes udtalelser i forbindelse med høringen af operatørerne. Der kunne derfor ikke anvendes noget relevant hypotetisk scenario, hvor rederierne ville operere på ruterne mellem Korsika og fastlandet på et kommercielt grundlag uden tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, hvilket betyder, at net avoided cost-metoden ikke kunne anvendes.
- (1076) Corsica Ferries' argumenter (betragtning 493-498) må derfor afvises.
- (1077) Med hensyn til omkostningsfordelingsmetoden består denne metode i henhold til punkt 28 og 29 i SGEI-rammebestemmelserne i at beregne de nettoomkostninger, der er nødvendige for at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, som forskellen mellem en udpeget leverandørs omkostninger og indtægter i forbindelse med opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste som specificeret og anslået i overdragelsesakten. De omkostninger, der kan tages hensyn til i den forbindelse, er alle nødvendige omkostninger ved driften af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.
- (1078) Det fremgår af punkt 31 i SGEI-rammebestemmelserne, at hvis den virksomhed, der har fået overdraget en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, også udfører aktiviteter, der ikke er omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, kan de omkostninger, der skal tages i betragtning, omfatte alle de direkte omkostninger, der er nødvendige for at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og et passende bidrag til de indirekte omkostninger, der er fælles for både tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og de øvrige aktiviteter. Omkostninger, der knytter sig til eventuelle andre aktiviteter end tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, skal omfatte alle direkte omkostninger og et passende bidrag til de fælles omkostninger. Ved fastsættelsen af det passende bidrag til de fælles omkostninger kan markedsprisen for brug af ressourcerne bruges som benchmark, hvis de foreligger. Hvis der ikke foreligger en markedspris, kan det passende bidrag til de fælles omkostninger fastsættes med reference til den fortjeneste, som virksomheden med rimelighed ⁽²⁹⁶⁾ kan forventes at få på de aktiviteter, der ikke vedrører tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, eller ved hjælp af andre mere egnede metoder.
- (1079) I den foreliggende sag udøver operatører af offentlig tjeneste også kommercielle aktiviteter. I overensstemmelse med punkt 31 i SGEI-rammebestemmelserne er det derfor nødvendigt at kontrollere, at alle de direkte omkostninger, der er forbundet med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, samt et passende bidrag til de indirekte fælles omkostninger tages i betragtning ved beregningen af kompensationen.
- (1080) Det skal endvidere bemærkes, at Domstolen i BUPA-dommen under henvisning til kompensationens nødvendighed og proportionalitet anførte, at i betragtning af »den skønsbeføjelse, medlemsstaten har i forbindelse med fastlæggelsen af en SIEG-opgave og betingelserne for gennemførelsen heraf, herunder i forbindelse med bedømmelsen af de merudgifter, som opfyldelsen heraf indebærer, hvilke udgifter afhænger af komplicerede økonomiske forhold, er rækkevidden af den kontrol, Kommissionen har beføjelse til at udøve, begrænset til spørgsmålet, om der er begået en åbenbar fejl [...]«, og at »[...] efterprøvelsen af forholdsmæssigheden af kompensation for opfyldelsen af en SIEG-opgave [...] er begrænset til en bedømmelse af, om den planlagte kompensation er nødvendig for, at den pågældende SIEG-opgave kan opfyldes på acceptable økonomiske vilkår [...], eller omvendt, om den pågældende foranstaltning er åbenbart uhensigtsmæssig i forhold til det mål, som forfølges [...]«. ⁽²⁹⁷⁾

⁽²⁹⁶⁾ Der sker en forhåndsvurdering af den rimelige fortjeneste (baseret på den forventede fortjeneste og ikke den reelt opnåede fortjeneste) for ikke at fjerne virksomhedens incitamenter til at søge produktivitetsgevinster i forbindelse med de aktiviteter, der ikke vedrører tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

⁽²⁹⁷⁾ Rettens dom af 12. februar 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, præmis 220 og 222.

- (1081) Som anført i betragtning (308) henføres de direkte omkostninger til passager- og fragttjenester til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på grundlag af antallet af passagerer eller mængden af fragt (i løbende meter), som koncessionshaverne skal garantere i henhold til kapacitetsforpligtelserne i medfør af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, mens de fælles omkostninger, som tegner sig for størstedelen af koncessionshaverens driftsomkostninger, allokere til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i forhold til den kapacitet (udtrykt i mængden i m³), der er reserveret på skibet til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Denne tilgang resulterer i en fordeling på ca. [60-75] % af de samlede omkostninger inden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på alle ruter (se Tableau 30) med undtagelse af den offentlige tjeneste mellem Marseille og Propriano, hvor 100 % af de samlede omkostninger henføres til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.
- (1082) Med hensyn til fordelingen af omkostningerne på ruten mellem Marseille og Propriano er en fuldstændig kontering af omkostningerne til SGEI berettiget, da hele den tjeneste, der leveres af Corsica Linea, betragtes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Dette skyldes, at der blev konstateret et fuldstændigt markedssvigt på denne rute (betragtning 170 og 239).
- (1083) For så vidt angår de omkostninger, der er direkte forbundet med passager- og fragttjenester, og som kun vedrører nogle få omkostningsposter (som dækker ca. [10-25] % af de samlede omkostninger pr. rute), tildelte operatørerne af offentlig tjeneste for de øvrige ruter ca. [0-20] % af de direkte omkostninger til personbefordring og [80-100] % af de direkte omkostninger vedrørende fragt til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Kommissionen har kontrolleret, at disse specifikke fordelingsnøgler var berettigede i lyset af SGEI-forpligtelserne ved at beregne forholdet mellem på den ene side antallet af passagerer og den fragtmængde (i løbende meter), der er knyttet til SGEI som defineret i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, og på den anden side det samlede antal passagerer og fragtmængden (i løbende meter) som defineret i koncessionshaverens forventede driftsregnskab for Corsica Linea og La Mériidionale for hvert parti (bilag 9). Kommissionen bemærker, at dette forhold svarer til de specifikke fordelingsnøgler, der anvendes på direkte omkostninger, og konkluderer derfor, at disse nøgler er berettigede.
- (1084) For så vidt angår fællesomkostninger, som vedrører størstedelen af omkostningerne (ca. [70-90] % af de samlede omkostninger pr. rute), afsatte operatørerne af offentlig tjeneste ca. [60-75] % af disse omkostninger til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. For at verificere, om denne fordelingsnøgle er berettiget, tog Kommissionen hensyn til følgende elementer.
- (1085) *For det første* bemærker Kommissionen, at forpligtelserne i kontrakterne om offentlig trafikbetjening hovedsagelig vedrører fragtforspligtelser. På grundlag af de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt under den formelle undersøgelsesprocedure, og som viser kapaciteten af de fartøjer, der anvendes (i m³) på ruterne med kontrakter om offentlig trafikbetjening, opdelt efter kapaciteten til fragt- og passagertransport, bemærker Kommissionen, at fragtkapaciteten for de fartøjer, der anvendes af Corsica Linea og La Mériidionale som en procentdel af fartøjernes samlede kapacitet (i m³) i gennemsnit er på 73 %.
- (1086) Da fragtrafikken som beskrevet i betragtning 976 ikke følger et fast mønster, mener Kommissionen, at det er rimeligt at fordele et fartøjs fælles omkostninger på grundlag af fragtkapaciteten for det skib, som operatøren har reserveret til den offentlige tjeneste, for at kunne dække efterspørgslen på et hvilket som helst tidspunkt, herunder i spidsbelastningsperioder, hvor fartøjernes fragtkapacitet generelt er næsten fuldt udnyttet. ⁽²⁹⁸⁾ Af disse grunde er det berettiget at anvende en fælles omkostningsfordelingsnøgle på ca. [60-75] % på alle ruter (idet der tages hensyn til, at reserveringen af nogle få pladser til passagerer med helbredsproblemer, som udgør mindretallet af søtransporten af passagerer, er ubetydelig og under alle omstændigheder vil øge den andel af de fælles omkostninger, der kan henføres til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse).
- (1087) Desuden bemærker Kommissionen, at fordelingsnøgler vil være underlagt efterfølgende kontrol, som vil tage hensyn til den faktiske anvendelse af skibene til tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og kommercielle tjenesteydelser (betragtning 314). Det betyder, at hvis antallet af kommercielle passagerer eller mængden af transporteret kommerciel fragt er større end de forventede mængder, der er angivet i de foreløbige driftsregnskaber (bilag 9), vil fordelingsnøglerne og dermed støttebeløbet blive justeret (mens støttebeløbet ikke kan forhøjes efterfølgende (betragtning 314)).

⁽²⁹⁸⁾ Kommissionen bemærker, at i tilfælde af stor efterspørgsel vil de fartøjer, som Corsica Linea og La Mériidionale benytter på ruterne mellem Marseille og Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse og Porto-Vecchio, blive anvendt næsten fuldt ud (ca. 90 % af fragtfartøjernes kapacitet vil blive udnyttet i spidsbelastningsperioder).

- (1088) *For det andet* efterprøvede Kommissionen, om fordelingen af fælles omkostninger også kunne anses for at være tilstrækkelig i forhold til den rimelige fortjeneste, som virksomheden ville skulle opnå på aktiviteter, der ikke var omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, dvs. kommercielle aktiviteter. På grundlag af de anslåede driftsregnskaber for hver delkontrakt (bilag 9) finder Kommissionen, at den forventede fortjeneste på kommercielle tjenester ikke overstiger en rimelig fortjeneste. Navnlig er den forventede fortjeneste på kommercielle tjenester (målt som driftsmargen) relativt begrænset (i gennemsnit [...] %) og overstiger ikke markedsbenchmarket på 7,8 %, som blev fastsat af de franske myndigheder på grundlag af en uafhængig analyse af rentabiliteten for en stikprøve af sammenlignelige rederier (betragtning 311).
- (1089) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at de principper, som de franske myndigheder har fastlagt for gennemførelsen af omkostningsdelingsmetoden, er gyldige og i overensstemmelse med punkt 28-31 i SGEI-rammebestemmelserne. Disse principper gør det muligt at henføre alle de omkostninger, der er direkte nødvendige for at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse samt et passende bidrag til de indirekte fælles omkostninger. Desuden mener Kommissionen, at de franske myndigheder har fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at de specifikke fordelingsnøgler ikke er åbenbart fejlagtige, da deres anvendelse resulterer i en del af de omkostninger, der henføres til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, som er berettiget og afspejler et passende bidrag fra de fælles indirekte omkostninger til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.
- (1090) Kommissionen konkluderer, at omkostningsdelingsmetoden er blevet anvendt korrekt af de franske myndigheder, og at Corsica Ferries' påstande (betragtning 484-491) om, at omkostningsfordelingsnøglerne ikke er objektive og ville tildele en uforholdsmæssig stor del af omkostningerne til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, skal afvises.

7.3.8.2. Indtægter

- (1091) I henhold til punkt 32 i SGEI-rammebestemmelserne skal de indtægter, der skal tages i betragtning, mindst omfatte alle indtægter fra tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse som specificeret i overdragelsesakten samt uforholdsmæssigt store fortjenester, der genereres af særlige eller eksklusive rettigheder, selv i forbindelse med andre aktiviteter, jf. rammebestemmelsernes punkt 45.
- (1092) I overensstemmelse med punkt 32 i SGEI-rammebestemmelserne kræver kontrakter om offentlig trafikbetjening, at indtægter, der er direkte forbundet med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, tages i betragtning ved beregningen af kompensationsbeløbet (betragtning (293)). Disse indtægter fremgår af bilag 9 til kontrakterne om offentlig trafikbetjening (som indeholder koncessionshaverens foreløbige driftsregnskab) og beregnes på grundlag af de forpligtelser vedrørende fragtttransport og personbefordring, der er indeholdt i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, samt de gældende takster og antallet af afgang, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.
- (1093) I modsætning til, hvad Corsica Ferries hævder (betragtning 499-502), giver den offentlige tjeneste ikke koncessionshaverne eksklusive rettigheder, og derfor bør den fortjeneste, der er forbundet med kommercielle tjenester, ikke tages i betragtning ved beregningen af kompensationen, jf. punkt 45 i SGEI-rammebestemmelserne. Som anført i betragtning 728-988 mener Kommissionen, at der er tale om en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse for så vidt angår søtransport af passagerer og fragt mellem Marseille og Frankrig, som fastsat af de franske myndigheder. Desuden forbyder kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke andre operatører at tilbyde kommercielle tjenester mellem Marseille og Korsika i henhold til den ensidige ordning om offentlig tjeneste. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening giver derfor ikke koncessionshaverne nogen eksklusivitet eller særlige rettigheder.
- (1094) Endelig synes Corsica Ferries at fejlfortolke Kommissionens holdning til, hvorvidt kontrakter om offentlig trafikbetjening giver operatører af offentlig trafikbetjening eneret (betragtning 501). Den omstændighed, at det franske konkurrenceråd og konkurrencemyndigheden tidligere var i stand til at anerkende, at de modtagerne af tidligere kontrakter om offentlig tjeneste *de facto* havde eneret på markedet, kan heller ikke på nogen måde være belæg for, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening giver koncessionshaverne særlige eller eksklusive rettigheder i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Desuden fandt Kommissionen ikke i sin beslutning om statsstøtte ydet i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening 2007-2013, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening gav koncessionshaverne ⁽²⁹⁹⁾ særlige eller eksklusive rettigheder i modsætning til, hvad Corsica Ferries synes at antyde.

⁽²⁹⁹⁾ Afgørelse 2013/435/EU.

- (1095) Under alle omstændigheder fastsætter punkt 45 i SGEI-rammebestemmelserne kun princippet om, at der i tilfælde, hvor operatøren af offentlig trafikbetjening tildeles eksklusive rettigheder, tages hensyn til uforholdsmæssigt store overskud, der genereres af særlige eller eksklusive rettigheder, selv om de er knyttet til andre aktiviteter. Som nævnt i betragtning 1088 overstiger den forventede fortjeneste på kommercielle tjenester imidlertid ikke en rimelig fortjeneste.
- (1096) Endelig kan operatører af offentlig tjeneste, jf. artikel 32 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 296), ikke frit disponere over overskuddet fra de aktiviteter, der ikke er omfattet af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. De er forpligtet til at geninvestere overskuddet fra disse aktiviteter med henblik på at nå målene om at forbedre miljøkvaliteten af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Uudnyttede overskud vil blive tilbagebetalt fuldt ud til koncessionsgiveren ved aftalens udløb. Selv om kontrakterne om offentlig trafikbetjening gav koncessionshaverne en eneret (hvilket ikke er tilfældet), og selv om denne eneret resulterede i en uforholdsmæssig stor fortjeneste (hvilket ikke er tilfældet), er de franske myndigheders tilgang derfor i overensstemmelse med punkt 46 i SGEI-rammebestemmelserne, som kræver, at det kommercielle overskud helt eller delvist skal allokere til finansieringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Dette sikres gennem de forpligtelser, der er fastsat i artikel 32 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

7.3.8.3. Rimelig fortjeneste

- (1097) Bestemmelserne om en rimelig fortjeneste er fastsat i punkt 33 til 38 i SGEI-rammebestemmelserne.
- (1098) Ved »rimelig fortjeneste« forstår i henhold til punkt 33 den forrentning af kapitalen, som en gennemsnitsvirksomhed vil betinge sig, hvis den skal levere en given tjeneste af almindelig økonomisk interesse i hele kontraktperioden, og som tager hensyn til virksomhedens risiko. Denne risiko afhænger af den pågældende sektor, typen af tjenesteydelse og kompensationsmekanismens karakteristika. I henhold til punkt 34 kan der i behørigt begrundede tilfælde anvendes andre fortjenesteindikatorer end forrentning af kapitalen til at fastlægge, hvad der udgør en rimelig fortjeneste, f.eks. gennemsnitlig forrentning af egenkapitalen i kontraktperioden, afkast af investeret kapital, afkastningsgrad eller fortjeneste ved driften.
- (1099) Uanset hvilken indikator der vælges, skal medlemsstaten i henhold til rammebestemmelsernes punkt 35 forelægge Kommissionen dokumentation for, at den forventede fortjeneste ikke overstiger, hvad en gennemsnitsvirksomhed betinger sig, hvis den skal udføre tjenesteydelsen, f.eks. i forhold til afkast i forbindelse med lignende kontrakter, der er tildelt på konkurrencevilkår.
- (1100) Som anført i betragtning 310 fastsættes det i artikel 39 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at den rimelige fortjeneste forholdsmæssigt svarer til det løbende overskud før skat og renter af omsætningen i forbindelse med aktiviteter af almindelig økonomisk interesse, herunder også kompensationen, jf. bilag 9 (driftsmargenen). For hver rute må den rimelige fortjeneste ikke overstige 2,13 % i hele kontraktens løbetid.
- (1101) Denne maksimale fortjeneste stammer fra de finansielle tilbud, der blev foreslået af koncessionshaverne til kontrakter om offentlig trafikbetjening (bilag 9), og er af de franske myndigheder blevet sammenlignet med den gennemsnitlige driftsmargen for andre rederier i Europa (betragtning 311). Det fremgår ligeledes af kontraktbestemmelserne om rimelig fortjeneste, at den maksimale fortjeneste under ingen omstændigheder kan opjusteres, medmindre kontrakten afbrydes, og der foretages en supplerende uafhængig undersøgelse, som kan begrunde en revision af denne sats.
- (1102) Kommissionen bemærker for det første, at indikatoren for driftsmargenen i stedet for kapitalafkastet er en rimelig og behørigt begrundet indikator til at anslå fortjenesteniveauet i den foreliggende sag.

- (1103) De franske myndigheder har forklaret, at det i det foreliggende tilfælde ikke er muligt at beregne kapitalafkastet, som i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse defineres som den interne forrentning, som virksomheden opnår af sin investerede kapital i projektets løbetid, for rederier, der lejer eller charterer skibe, fordi der ikke er nogen indledende investering i de specifikke tjenesteydelser i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Kommissionen bemærker endvidere, at regnskabsdata (f.eks. driftsmargen) også er blevet anvendt i tidligere beslutninger om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse til at anslå niveauet for en rimelig fortjeneste.⁽³⁰⁰⁾
- (1104) Corsica Ferries bestrider beregningen af et rimeligt overskud på grundlag af de løbende indtægter før skat (eller driftsmargen), da dataene vedrørende omkostningerne ved tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ifølge selskabet ikke er let tilgængelige i modtagerens resultatopgørelse, men tværtimod kræver en omtvistelig fordeling af de forskellige omkostningsposter mellem aktiviteter, der er omfattet af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, og aktiviteter, der ikke er omfattet heraf (betragtning 504). Kommissionen bemærker imidlertid, at operatører af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse skal fremlægge en detaljeret oversigt over deres anslåede og faktiske omkostninger i bilag 9. Desuden mener Kommissionen, at principperne for omkostningsdeling og de specifikke omkostningsfordelingsnøgler i bilag 9 for at komme frem til de anslåede omkostninger i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse er berettigede og rimelige, jf. betragtning 1079-1089.
- (1105) Som anført i åbningsafgørelsen er anvendelsen af en sammenlignende undersøgelse til at anslå niveauet for en rimelig fortjeneste desuden en hensigtsmæssig metode.⁽³⁰¹⁾ Kommissionen bemærker endvidere, at Corsica Ferries ikke har bestridt relevansen af resultaterne af denne markedsundersøgelse i sine bemærkninger.
- (1106) I betragtning af at kontrakterne om offentlig trafikbetjening giver en maksimal fortjeneste på 2,13 %, dvs. et niveau, der er betydeligt lavere end anslået i den sammenlignende undersøgelse, som de franske myndigheder har bestilt, og at denne fortjeneste i princippet ikke kan forhøjes efterfølgende, finder Kommissionen, at den fortjeneste, der er fastsat i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, ikke overstiger et rimeligt niveau, og at kontrakterne om offentlig trafikbetjening derfor er i overensstemmelse med punkt 33-38 i SGEI-rammebestemmelserne.

7.3.8.4. Effektivitetsincitamenter

- (1107) I henhold til punkt 39 i SGEI-rammebestemmelserne skal medlemsstaternes kompensationsmetode indeholde incitamenter til, at tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse er af høj kvalitet og udføres effektivt, medmindre det kan begrundes behørigt, at dette ikke er muligt eller hensigtsmæssigt.
- (1108) Stk. 40 og 41 overlader medlemsstaterne et skøn med hensyn til, hvilken form sådanne incitamenter skal have. I stk. 42 og 43 fastsættes det imidlertid, at enhver effektivitetsfremmende mekanisme skal være baseret på objektive og målbare kriterier, der er fastlagt i overdragelsesakten, og være underlagt en gennemsigtig efterfølgende vurdering foretaget af en enhed, der er uafhængig af leverandøren af tjenesteydelserne af almindelig økonomisk interesse. Effektivitetsgevinster skal endvidere opnås, uden at det forringer kvaliteten af den leverede tjenesteydelse, og uden at EU-lovgivningens standarder overtrædes.
- (1109) Som anført i betragtning 302 er den effektivitetsmekanisme, der anvendes på kompensationen for driftsomkostninger, defineret i artikel 35.3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. I praksis indgår effektivitetsmekanismen i indekseringen af kompensationen for driftsomkostninger, da kompensationsbeløbet vil stige mindre end den faktiske inflation. Desuden kræves det i artikel 35.4 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at den faktiske kompensation skal betales på grundlag af den årlige rapport, som leverandørerne af den offentlige tjeneste indsender til Korsikas kontor for transport. I overensstemmelse med artikel 46 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal årsrapporten indeholde det ajourførte driftsregnskab i samme format som

⁽³⁰⁰⁾ Se f.eks. Kommissionens afgørelse 2012/321/EU af 25. januar 2012 om foranstaltning SA.14588 (C 20/09) – gennemført af Belgien til fordel for De Post – La Poste (nu »bpost«) (EUT L 170 af 29.6.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj>), afgørelse af 1. august 2014 i sag SA.35608 – Hellenic post – Kompensation til finansiering af posttjenester med befordringspligt (EUT C 348 af 3.10.2014, s. 48) og afgørelse af 29. januar 2016, SA.41702 – Irland – Risk Equalisation Scheme (EUT C 104 af 18.3.2016, s. 2).

⁽³⁰¹⁾ Denne metode blev anvendt i Kommissionens afgørelse (EU) 2022/348 af 17. juni 2021 om foranstaltningerne SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Italien og Regione Toscana til fordel for Toremar og dets køber Moby (EUT L 64 af 2.3.2022, s. 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj>).

driftsprognosen (bilag 9), idet der tages hensyn til indeksreguleringen af omkostningerne, ledsaget af et notat, der sammenligner og forklarer forskellene mellem faktiske og forventede indtægter og udgifter. Ifølge de franske myndigheder vil kontrollen blive udført af en ekstern revisor, der udvælges af Korsikas kontor for transport efter en udbudsprocedure. Det faktiske kompensationsbeløb er derfor baseret på en gennemsigtig efterfølgende vurdering foretaget af en enhed, der er uafhængig af leverandøren af tjenesteydelserne af almindelig økonomisk interesse.

- (1110) Kommissionen bemærker endvidere, at mekanismen for efterfølgende kontrol af kompensationsbeløbet som defineret i artikel 35, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening også omfatter visse effektivitetsincitamenter. I artikel 35.1 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening bestemmes det, at i tilfælde af overkompensation (navnlig hvis kapaciteten af de fartøjer, der er reserveret til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, anvendes til kommercielle tjenester), kan koncessionshaverne tilbageholde halvdelen af den overskydende compensation, dog højst 5 % af compensationen. Det forhold, at operatører af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i givet fald har lov til at tilbageholde en del af overkompensationen, tilskynder operatører af offentlig trafikbetjening til at udnytte fartøjets kapacitet så effektivt som muligt. Det tilskynder navnlig til udnyttelse af den kapacitet, der i princippet er forbeholdt tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, til kommercielle tjenester, hvis denne kapacitet ellers forbliver uudnyttet, hvorved omkostningerne ved tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse reduceres.
- (1111) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at punkt 40-43 i SGEL-rammebestemmelserne er opfyldt.
- (1112) Corsica Ferries hævder, at effektivitetsmekanismen som defineret i artikel 35.3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke opfylder sit formål, fordi kompensationsformlen som defineret i artikel 35.3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening er åbenbart ukorrekt (betragtning 512 og 513). Corsica Ferries har navnlig gjort gældende, at anvendelsen af indekseringsformlen vil medføre, at der ydes offentlig compensation til de koncessionshavende selskaber, hvis indekserede beløb vil blive overvurderet i forhold til inflationen. Kommissionen er af den opfattelse, at denne påstand er ubegrundet.
- (1113) Som de franske myndigheder har forklaret, er værdierne i koncessionshavernes foreløbige driftsregnskab (bilag 9) for hvert parti baseret på de nominelle værdier for 2023. Hvert år ajourføres den nominelle compensation for driftsomkostninger for at afspejle de faktiske værdier (dvs. inflationskorrigeret) på grundlag af den formel, der er defineret i artikel 35.3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Formlen i artikel 35.3 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening sikrer imidlertid, at den compensation, der faktisk udbetales i løbet af et år, stiger mindre end inflationen.
- (1114) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at kravene til effektivitetsmekanismen i punkt 39-43 i SGEL-rammebestemmelserne er opfyldt, og at Corsica Ferries' påstand er ubegrundet.

7.3.8.5. Bestemmelser, der finder anvendelse på virksomheder, som tillige udøver andre aktiviteter end tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, eller som udfører flere tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse

- (1115) Endelig fremgår det af punkt 44 i rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, at dersom en virksomhed udøver anden virksomhed tillige med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, skal omkostninger og indtægter i forbindelse med dels tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse dels andre aktiviteter opføres særskilt i dens interne regnskaber, jf. de i punkt 31 fastsatte principper. Hvis en virksomhed har fået overdraget at udføre flere tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, dvs. fra forskellige ordregivere og tjenesteydelser af forskellig art, skal det i virksomhedens interne regnskaber være muligt at kontrollere, om der i forbindelse med de enkelte tjenesteydelser er forekommet overkompensation.
- (1116) Som nævnt i betragtning (293) fastsættes det i artikel 30 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at den koncessionshavendes interne regnskaber særskilt skal angive omkostninger og indtægter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og de omkostninger og indtægter, der er forbundet med andre aktiviteter, under hensyntagen til nøglerne til fordeling af alle direkte omkostninger, der er nødvendige for udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og et passende bidrag til de indirekte omkostninger, der er fælles for både tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og de kommercielle aktiviteter. Kommissionen bemærker, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening i bilag 9 indeholder fordelingsnøglerne for hver af de koncessionshavendes udgiftsposter. I henhold til artikel 46 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal de koncessionshavende hvert år udarbejde en årlig aktivitetsrapport (herunder det ajourførte bilag 9), der særskilt viser de faktiske indtægter og omkostninger i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og dem, der vedrører kommercielle aktiviteter, som vil blive undersøgt af Korsikas kontor for transport.
- (1117) Kommissionen mener derfor, at punkt 44 i SIEG-rammebestemmelserne er overholdt.

7.3.8.6. Overkompensation

- (1118) I henhold til punkt 49 i SGEI-rammebestemmelserne skal medlemsstaterne sikre, at virksomhederne ikke modtager en kompensation, der overstiger det beløb, der er fastsat i rammebestemmelserne. De fremlægger dokumentation efter anmodning fra Kommissionen. De foretager regelmæssigt kontrol eller sikrer, at der foretages en kontrol ved overdragelsesperiodens udløb og under alle omstændigheder mindst hvert tredje år.
- (1119) Som beskrevet i betragtning 312-317 vil de franske myndigheder foretage en årlig efterfølgende kontrol af det kompensationsbeløb, der udbetales til koncessionshaverne, for at sikre, at der ikke sker overkompensation som følge af den faktiske udnyttelse af fartøjerne.
- (1120) For det første skal det bemærkes, at kompensationen for hvert parti, der er beregnet på forhånd i driftsregnskabet (bilag 9), er baseret på det mindste antal årlige afgang eller basistrafikken, der kræves i henhold til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse (dvs. inklusive omlægning af afgang, men eksklusive yderligere afgang).
- (1121) Med hensyn til basistrafikken beregnes kompensationen på grundlag af konteringsnøgler, der vil blive fastfrosset i hele kontraktens løbetid (betragtning 307, undtagen hvis der efter den efterfølgende kontrol er en uoverensstemmelse mellem den konteringsnøgle, der er fastsat i bilag 9, og den konteringsnøgle, der følger af den faktiske drift af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Denne mekanisme gør det således muligt om nødvendigt at nedsætte kompensationen for drifts-, investerings- og brændstofomkostninger efterfølgende i forhold til den faktiske anvendelse af fartøjerne. Det betyder, at hvis kapaciteten af det fartøj, der er forbeholdt aktiviteter af almindelig økonomisk interesse, rent faktisk anvendes til den kommercielle tjeneste, vil fordelingsnøglerne i bilag 9 og dermed kompensationen blive justeret.
- (1122) Desuden vil der ikke blive kompenseret for ikkeudførte overfarter (betragtning 315).
- (1123) Korsikas kontor for transport foretager efterfølgende kontrol af beregningen af kompensationen på grundlag af koncessionshavernes årsrapport, som omfatter den ajourførte driftskonto i samme format som driftsprognosen (bilag 9), ledsaget af et notat, der sammenligner og forklarer forskellene mellem faktiske og forventede indtægter og udgifter. Der sker refusion fra den koncessionshavende til Korsikas regionalråd, hvis der er en forskel mellem kompensationsbeløbet på kontoen for forventet driftsresultat og det beløb, der følger af den ajourførte driftskonto.
- (1124) For supplerende afgang anses hele tjenesten for at være en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Som anført i betragtning 306 fastsættes det i artikel 38.1 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening, at kompensationen for en eventuel yderligere afgang er det laveste af følgende beløb: i) det forventede kompensationsbeløb pr. afgang som angivet i bilag 9 (forventet driftsregnskab) og ii) det beløb, der følger af den ajourførte driftskonto, som omfatter de faktiske nettoomkostninger ved drift af en yderligere afgang, og som indgår i årsrapporten. Kommissionen mener, at denne tilgang er rimelig for at undgå overkompensation.
- (1125) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at de franske myndigheders fremgangsmåde er hensigtsmæssig for at udelukke risikoen for overkompensation.
- (1126) Med hensyn til tilbagebetaling af en eventuel overskydende kompensation kan koncessionshaverne i henhold til kontrakterne om offentlig trafikbetjening artikel 35.1 tilbageholde halvdelen af den overskydende kompensation, der er udbetalt, op til højst 5 % af kompensationen. Corsica Ferries hævder, at dette ville føre til overkompensation (betragtning 505).
- (1127) Kommissionen mener, at denne påstand må forkastes. Som anført i betragtning 1110 skaber det forhold, at operatører af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse har lov til at tilbageholde en del af den eventuelle overkompensation, et incitament for operatører af offentlig trafikbetjening til at udnytte fartøjets kapacitet på den mest effektive måde. Med hensyn til ikke gennemførte overfarter skal det bemærkes, at en afgang kun kan annulleres af Korsikas kontor for transport i tilfælde af force majeure eller uforudseelige hændelser efter aftale med koncessionshaverne (betragtning 291). Det forhold, at koncessionshaverne ikke overhovedet kompenseres for de faste omkostninger i forbindelse med en annulleret afgang, kan derfor snarere anses for at skyldes forsigtighedshensyn. Under alle omstændigheder begrænses det beløb, som operatører af offentlig trafikbetjening kan beholde i tilfælde af overkompensation, til 5 % af kompensationen.

- (1128) Som anført i betragtning 503-511 fremfører Corsica Ferries yderligere argumenter for at påvise, at betingelserne i kontrakterne om offentlig trafikbetjening er utilstrækkelige til at udelukke enhver risiko for overkompensation. Disse argumenter skal forkastes.
- (1129) Corsica Ferries har for det første anført, at rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse kræver, at der ved beregningen af kompensationen kun tages hensyn til overskuddet i forbindelse med kommercielle aktiviteter, hvis tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse giver operatørerne særlige eller eksklusive rettigheder, og hvis denne fortjeneste overstiger en rimelig fortjeneste. Som anført i betragtning 1016-1096 foreligger disse to omstændigheder imidlertid ikke i den foreliggende sag.
- (1130) For det andet er de anvendte omkostningsfordelingsnøgler, jf. betragtning 1079-1089, objektive og tilstrækkeligt begrundede til at minimere risikoen for overkompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.
- (1131) For det tredje er begrebet »driftsnøgle« eksplicit og skal forstås i lyset af de generelle principper for omkostningsfordeling, som de franske myndigheder har fastlagt og præsenteret for tilbudsgiverne i forbindelse med udbudsproceduren for kontrakter om offentlig trafikbetjening (betragtning 308). Under alle omstændigheder defineres begrebet nærmere i artikel 35, stk. 1 og artikel 37, stk. 1, i kontrakterne om offentlig trafikbetjening som »en fordelingsnøgle, der ville følge af den faktiske udnyttelse (faktiske omkostninger og indtægter, faktisk drift af fartøjerne osv.)«.
- (1132) For det fjerde og i modsætning til, hvad Corsica Ferries har gjort gældende, udgør den kommercielle fortjeneste, der genereres af modtagerne af foranstaltningerne, og som i henhold til artikel 32 i kontrakterne om offentlig trafikbetjening (betragtning 296) skal geninvesteres for at forfølge målene om at forbedre miljøkvaliteten af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, ikke ulovlig investeringsstøtte. For det første udgør kommercielle overskud ikke statsmidler. For det andet er omkostningsfordelingsnøglerne som nævnt ovenfor veldefinerede, således at en eventuel krydssubsidiering af investeringer finansieret af kommercielle fortjenester kan udelukkes.
- (1133) Endelig må Corsica Ferries' argument om, at koncessionshaverne nyder godt af en urealiseret gevinst på skibene ved udløbet af kontrakterne om offentlig trafikbetjening, idet afskrivninger og leasingafdrag, som CFI kompenserer uforholdsmæssigt for, overstiger skibenes økonomiske afskrivning i samme periode, forkastes. Selv om Kommissionen medgiver, at der kan være en forskel mellem et aktivs økonomiske levetid i et konkret tilfælde og den periode, hvor et aktiv afskrives af en virksomhed, er det ikke åbenbart forkert ved beregningen af kompensationsbeløbet som i den foreliggende sag at anvende afskrivninger, der følger af anvendelsen af de samme afskrivningsprincipper, som virksomheden anvender i regnskabsmæssig henseende, og som er i overensstemmelse med søfartssektorens praksis.
- (1134) Under den formelle undersøgelsesprocedure har de franske myndigheder navnlig bekræftet, at metoden til beregning af afskrivningen af skibe i den endelige udgave af bilag 9 er den lineære afskrivningsmetode, og at afskrivningsperioden er blevet fastsat af kandidaterne på grundlag af et skibs levetid i sektoren for søtransport af gods og passagerer, som i gennemsnit er på 30 år.

7.3.8.7. Konklusion om kompensationsbeløbet

- (1135) På grundlag af overvejelserne i betragtning 1071-1133 finder Kommissionen, at de franske myndigheder har opfyldt betingelserne i afsnit 2.8 i SGEI-rammebestemmelserne for kompensationsbeløbet, som navnlig vedrører nettoomkostningerne, omkostningsfordelingsmetoden, den rimelige fortjeneste, effektivitetsincitamentet og overkompensationen.

7.3.9. Yderligere krav, som kan være nødvendige, for at udviklingen af samhandelen ikke påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesse

- (1136) Som det er anført i punkt 51 i SGEI-rammebestemmelserne, er opfyldelsen af kravene i punkt 2.1-2.8 som regel tilstrækkelig til, at støtten ikke fordrejer konkurrencen i strid med Unionens interesse.

- (1137) I henhold til punkt 52 i SGEI-rammebestemmelserne kan der i visse undtagelsestilfælde dog stadig være nogle alvorlige konkurrenceforvridninger på det indre marked, og støtten kan påvirke handelen i en sådan grad, at det strider mod Unionens interesse. I så fald vil Kommissionen i overensstemmelse med punkt 53 i SGEI-rammebestemmelserne undersøge, om det er muligt at begrænse sådanne fordrejninger ved at pålægge medlemsstaten betingelser eller ved at kræve tilsagn fra medlemsstaten.
- (1138) I punkt 54 i SGEI-rammebestemmelserne hedder det, at alvorlige konkurrencefordrejninger, der kan være i strid med Unionens interesser, kun bør forekomme under ekstraordinære omstændigheder. Kommissionen skal udelukkende gribe ind over for forvridninger som følge af støtte, der har negativ virkning for andre medlemsstater og det indre markeds funktion, f.eks. fordi de fratager virksomheder inden for vigtige erhvervssektorer muligheden for at opnå et sådant omfang i deres aktiviteter, at de kan fungere effektivt.
- (1139) Punkt 55-59 i SGEI-rammebestemmelserne omhandler fem situationer, hvor Kommissionen bør foretage en tilbundsgående analyse af konkurrencefordrejninger som omhandlet i punkt 52 i SIEG-rammebestemmelserne.
- (1140) Ifølge punkt 55 i SGEI-rammebestemmelserne kan sådanne fordrejninger f.eks. forekomme, hvis overdragelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse har en varighed, der ikke kan begrundes ud fra objektive kriterier (såsom behovet for at afskrive ikkeoverdragelige anlægsaktiver) eller samler en række opgaver (normalt omfattet af særskilte overdragelsesakter uden tab af sociale fordele og uden yderligere omkostninger med hensyn til effektivitet og produktivitet i forbindelse med leveringen af tjenesteydelser). I sådanne tilfælde undersøger Kommissionen, om den offentlige tjenesteydelse ville kunne leveres med samme resultat, men på en mindre konkurrenceforvridende måde, f.eks. gennem en begrænsning af overdragelsesakten med hensyn til løbetid eller anvendelsesområde eller ved hjælp af særskilte overdragelsesakter.
- (1141) I den foreliggende sag finder Kommissionen, at overdragelsesaktsens varighed er begrundet ud fra objektive kriterier (afsnit 7.3.4). Desuden opfylder kontrakterne om offentlig trafikbetjening et klart identificeret behov for offentlig tjeneste og fastsætter forholdsmæssige forpligtelser til offentlig tjeneste for at opfylde disse behov. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening kunne således ikke have et mere begrænset anvendelsesområde. Endelig har de franske myndigheder en kontrakt om offentlig tjeneste for hver skibsrute, der er berørt af behovet for offentlig tjeneste inden for fragt- og passagertransport, således at de har fastsat særskilte overdragelsesakter. Det er derfor ikke nødvendigt i den foreliggende sag at foretage en tilbundsgående analyse af konkurrencefordrejninger på grundlag af punkt 55 i SGEI-rammebestemmelserne.
- (1142) I henhold til punkt 56 i SGEI-rammebestemmelserne kan det desuden være nødvendigt med en nærmere vurdering i de tilfælde, hvor en medlemsstat overdrager leveringen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse til en udbyder af offentlige tjenesteydelser uden forudgående udvælgelsesprocedure på et ikkemonopoliseret marked, hvor næsten ens tjenesteydelser allerede leveres eller kan forventes at blive leveret i nær fremtid, da der ikke tidligere fandtes nogen tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Denne negative påvirkning af handelsudviklingen kan være mere udtalt i de tilfælde, hvor tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse udbydes til en pris, der ligger under nuværende eller eventuelt kommende udbyderes omkostninger, hvorved de holdes uden for markedet. Kommissionen kan derfor, samtidig med at den fuldt ud respekterer medlemsstatens vide skønsmargen, når det drejer sig om at definere tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, kræve, at der foretages ændringer, f.eks. af tildelingen af støtte, hvis den med rimelighed kan bevise, at den samme tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse kan leveres på samme betingelser for brugerne, men med færre konkurrenceforvridninger og færre omkostninger for staten.
- (1143) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder ikke har indgået kontrakter om offentlig trafikbetjening uden en offentlig udbudsprocedure. Punkt 56 i SGEI-rammebestemmelserne finder derfor ikke anvendelse i den foreliggende sag. Under alle omstændigheder finder Kommissionen, at de franske myndigheder klart har påvist en række behov for offentlig tjeneste på ruterne mellem Korsika og Marseille, og at ingen anden tilsvarende kommerciel tjeneste fra og til havnene i Toulon/Nice var i stand til at opfylde behovene. De fastslog også, at der ikke fandtes nogen alternativ tilgang, som var mindre konkurrencebegrænsende og som ville medføre lavere omkostninger for staten. Det er derfor ikke nødvendigt i den foreliggende sag at foretage en tilbundsgående analyse af konkurrencefordrejninger på grundlag af punkt 55 i SGEI-rammebestemmelserne.

- (1144) Kommissionen bemærker endvidere, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening hovedsagelig vedrører skibstransport af transporteret gods, for hvilken det er ubestridt, at der er et fuldstændigt markedssvigt mellem Korsika og det franske fastland, og som kun havnen i Marseille har tilstrækkelig kapacitet til at håndtere.
- (1145) Kommissionen bemærker også, at transport af transporteret gods, for hvilken Frankrig har konstateret delvis valgfrihed mellem havnene i Toulon og Marseille, kun vedrører 20 % af den samlede efterspørgsel efter transporteret gods og 4 % af den samlede efterspørgsel efter fragt.⁽³⁰²⁾ Da denne mængde er begrænset, er markedsforvridningen minimal og har ingen reel indvirkning på konkurrencen.
- (1146) Desuden afhjælper kontrakterne om offentlig trafikbetjening på ruten Marseille-Propriano, som også omfatter personbefordring, ligeledes et fuldstændigt markedssvigt på ruten til Propriano. Denne kontrakt om offentlig trafikbetjening kan derfor ikke føre til markedsafskærmning eller markedsbegrænsning eller til en diskriminerende foranstaltning som omhandlet i SGEI-rammebestemmelserne og cabotageforordningen.
- (1147) Det skal også bemærkes, at havnen i Marseille har tilstrækkelig kapacitet til, at en operatør som Corsica Ferries kan udvide sit tilbud fra denne havn. Ingen af de oplysninger, der er forelagt Kommissionen under den formelle undersøgelsesprocedure, giver anledning til en anden konklusion.
- (1148) I henhold til punkt 57 er en nærmere undersøgelse desuden berettiget i tilfælde, hvor overdragelsen af den offentlige tjeneste er forbundet med særlige rettigheder eller eneret, der medfører en så alvorlig tilsidesættelse af konkurrencen på det indre marked, at det strider mod Unionens interesse.
- (1149) I den foreliggende sag er Kommissionen af den opfattelse, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke giver nogen særlige eller eksklusive rettigheder. Punkt 57 finder derfor ikke anvendelse i den foreliggende sag.
- (1150) I henhold til punkt 58 skal Kommissionen også være opmærksom på situationer, hvor støtten gør det muligt for virksomheden at finansiere etableringen eller brugen af infrastruktur, som ikke er åben for andre aktører, og som gør det muligt at holde andre aktører ude fra markedet for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse eller andre relevante markeder.
- (1151) I den foreliggende sag finder Kommissionen, at de omhandlede kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke omfatter en infrastruktur, der ikke kan kopieres, og at finansieringen heraf heller ikke gør det muligt for koncessionshaverne at finansiere oprettelsen eller anvendelsen af en sådan infrastruktur. Punkt 58 finder derfor ikke anvendelse i den foreliggende sag.
- (1152) I medfør af punkt 59 undersøger Kommissionen i tilfælde af konkurrenceforvridninger, der er en følge af, at overdragelsesakten hindrer, at EU-lovgivningen om opretholdelse af det indre markeds funktion gennemføres og håndhæves i praksis, om det er muligt med samme resultat at yde den offentlige tjeneste på en mindre konkurrenceforvridende måde, f.eks. gennem fuld gennemførelse af EU-sektorlovgivningen.
- (1153) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at kontrakterne om offentlig trafikbetjening ikke er til skade for den effektive anvendelse eller kontrol af den gældende lovgivning, eftersom de franske myndigheder nøje har overholdt de principper, der er fastsat i den gældende sektorspecifikke lovgivning, nemlig cabotageforordningen.
- (1154) Det er derfor ikke nødvendigt i den foreliggende sag at foretage en tilbundsående analyse af konkurrenceforvridninger på grundlag af punkt 55 i SGEI-rammebestemmelserne.

⁽³⁰²⁾ Skønnet over fragttransportefterspørgslen er baseret på historiske data (betragtning 224), som viser, at fragt af transporteret gods kun udgjorde ca. 20 % af den samlede godstransport mellem Marseille og Korsika i årene 2016-2020 (betragtning 54). Da 20 % af efterspørgslen efter fragt af transporteret gods betragtes som ligebyrdig mellem Marseille og Toulon, anses kun 4 % af den samlede efterspørgsel efter fragt for at være ligebyrdig mellem Marseille og Toulon.

7.3.10. *Krav til offentliggørelse af visse oplysninger om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse*

(1155) Punkt 60 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 lyder: »For hver kompensation for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der er omfattet af denne meddelelse, offentliggør den pågældende medlemsstat følgende oplysninger på internettet eller et andet egnet medie:

- resultatet af den offentlige høring eller andre instrumenter, der er omtalt i punkt 14
- indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste
- virksomheden og eventuelt det omhandlede geografiske område
- det støttebeløb, der bevilges til virksomheden på årsbasis«.

(1156) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at de franske myndigheder har offentliggjort de oplysninger, der kræves i punkt 60 i SGEI-rammebestemmelserne, ⁽³⁰³⁾ med undtagelse af de årlige beløb svarende til støtten til støttemodtagerne, som vil blive offentliggjort, efter at disse oplysninger er blevet revideret.

(1157) Kommissionen lægger derfor til grund, at betingelserne i punkt 60 i SGEI-rammebestemmelserne er opfyldt.

7.3.11 *Konklusion vedrørende støttens forenelighed*

(1158) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltningerne er i overensstemmelse med SGEI-rammebestemmelserne og cabotageforordningen. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er derfor forenelig med det indre marked.

8. KONKLUSIONER

(1159) Kommissionen finder, at Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF ulovligt har gennemført kontrakterne om offentlig trafikbetjening, som udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening er imidlertid forenelige med det indre marked.

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den finansielle kompensation, som Frankrig har ydet Corsica Linea og La Mériidionale (hver for sig eller samlet) i henhold til de fem kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende søtransport til Korsika fra/til havnen i Marseille for perioden 2023-2030, på i alt 853,6 mio. EUR, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Den statsstøtte, der er omhandlet i stk. 1, og som Frankrig ulovligt har ydet i henhold til artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, er forenelig med det indre marked efter artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

⁽³⁰³⁾ Resultaterne af de offentlige høringer findes på følgende link: 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 (tilgået den 18. oktober 2024) og for de øvrige punkter følgende link: <https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf> (tilgået den 18. oktober 2024).

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. november 2024.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Ledende næstformand
