



2025/2453

30.12.2025 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/2453 НА КОМИСИЯТА

от 26 ноември 2024 година

**по дело SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) — Франция — Обслужването по море на Корсика
(2023—2030 г.)**

(нотифицирано под номер C(2024) 8473)

(само текстът на френски език е автентичен)

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят своите мнения в съответствие с посочените разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Етап преди уведомяването

- (1) С писмо от 17 януари 2022 г. френските органи уведомиха Комисията, че Службата по транспорт на Корсика (наричана по-нататък „ОТС“) е започнала действия за установяване дали е налице нужда от обществена услуга, свързана с обслужването по море между Корсика и континенталната част на Франция. На 19 януари 2022 г. Комисията откри процедура за предварително уведомяване, регистрирана под номер SA.101557. Френските органи изпратиха първоначалните си забележки на Комисията с писма от 19, 25 и 27 януари 2022 г.
- (2) С писма и електронни писма от 4 и 15 февруари 2022 г. и от 22 март 2022 г. Комисията поиска допълнителна информация от френските органи. Френските органи представиха своите отговори на 15 февруари и на 7 и 31 март 2022 г.
- (3) С писма от 15 март, 8 април и 19 и 20 май 2022 г. френските органи уведомиха Комисията за намеренията си да сключат пет договора за обществени услуги за период от осем години (2023—2030 г.) за морски превоз на стоки и пътници между пристанище Марсилия и всяко от петте пристанища Аячо, Бастия, Порто-Векио, Проприано и Л'Ил-Рус (наричани по-нататък „ДЮУ“ или „мерките“).
- (4) С писма и електронни писма от 20 април, 30 май, 12 юли, 11 август, 3, 18, 21, 23 и 30 ноември и 1 и 2 декември 2022 г. Комисията поиска допълнителна информация от френските органи. Те представиха своите отговори с писма и електронни писма от 7 и 22 юни, 22 и 27 юли, 10, 13 и 14 октомври, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 и 30 ноември и 1 и 2 декември 2022 г.
- (5) По време на етапа преди уведомяването Комисията и френските органи проведоха срещи на 1, 17 и 22 февруари, 18 март, 5 април, 28 юни, 11 юли и 15, 21 и 30 ноември 2022 г. При подготовката на тези срещи или след тях френските органи предоставиха допълнителна информация на 21 февруари, 22 март и 12 юли 2022 г.

⁽¹⁾ ОВ С, C/2024/2266, 22.3.2024 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj>.

- (6) Същевременно Комисията получи обща информация от трета страна на 14 април, 17, 21, 22 и 30 юни, 25 юли, 2 и 30 септември, 5 и 26 октомври и 2 декември 2022 г., както и на 30 и 31 януари 2023 г.

1.2. **Уведомяване относно мерките от страна на френските органи и жалба на Corsica Ferries**

- (7) На 27 декември 2022 г. френските органи уведомиха Комисията относно ДОУ по електронен път. Тъй като това уведомление беше непълно, на 16 февруари 2023 г. Комисията поиска допълнителна информация от френските органи. Френските органи допълниха уведомлението си с електронни писма от 5 април и 2 май 2023 г.
- (8) На 23 март 2023 г. Corsica Ferries подаде официална жалба до Комисията, в която оспорва законосъобразността и съвместимостта на мерките, по-специално по отношение на законодателството в областта на държавните помощи.
- (9) На 11 април и 5 юни 2023 г. Комисията препрати жалбата до френските органи и поиска допълнителна информация. Френските органи предоставиха своите мнения относно жалбата и допълнителна информация на 28 юни, 28 юли и 27 октомври 2023 г.
- (10) Corsica Ferries предостави допълнителна информация по жалбата си и с електронни писма от 13 октомври и 20 декември 2023 г. Комисията изпрати тази допълнителна информация на френските органи на 21 декември 2023 г., а френските органи ѝ отговориха по електронна поща на 6 февруари 2024 г.

1.3. **Откриване от страна на Комисията на официалната процедура по разследване относно мерките**

- (11) С писмо от 23 февруари 2024 г. Комисията уведоми френските органи, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“), по отношение на ДОУ („**решението за откриване на процедурата**“).
- (12) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽²⁾. Комисията прикани френските органи и заинтересованите страни да представят своите мнения относно ДОУ.
- (13) Комисията получи мненията на френските органи на 27 март 2024 г. След получаването на тези мнения Комисията изпрати искания за предоставяне на сведения до френските органи на 23 април, 13 и 30 май, 14 и 21 юни и 2 и 9 юли 2024 г., а френските органи отговориха на тези искания съответно на 23 и 31 май, 13 юни и 9, 11, 12 и 17 юли 2024 г.
- (14) Комисията получи мнения от няколко заинтересовани страни, а именно Corsica Ferries (22 април 2024 г.), Corsica Linea (29 април 2024 г.), La Mériidionale (29 април 2024 г.) и Stef Group (29 април 2024 г.) ⁽³⁾.
- (15) Комисията препрати на Франция мненията на Corsica Ferries (на 23 април 2024 г.) и на Corsica Linea, La Mériidionale и Stef Group (на 30 април 2024 г.), като ѝ даде възможност да отговори на тези мнения. Франция отговори на мненията на Corsica Ferries на 25 юни и 11 юли 2024 г. Тя не пожела да коментира мненията, представени от другите заинтересовани страни.

⁽²⁾ ОВ С, C/2024/2266, 22.3.2024 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj>.

⁽³⁾ С електронни писма съответно от 8, 15 и 16 април 2024 г. Corsica Linea, La Mériidionale и Stef Group поискаха удължаване на срока за представяне на мнения. Комисията удължи срока до 29 април 2024 г.

2. ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ ПО МОРЕ МЕЖДУ КОРСИКА И КОНТИНЕНТАЛНА ФРАНЦИЯ

2.1. Социално-икономически характеристики на Корсика

- (16) Корсика е френски остров, разположен в Средиземно море. Той се характеризира с планински релеф, защитени територии и особено големи селски райони⁽⁴⁾. Населението на острова наброява близо 350 000 жители, от които около 53 % живеят в градските райони, а 47 % — в селските райони⁽⁵⁾. Поради тези ограничения в географско отношение Корсика е един от най-слабо населените региони във Франция с гъстота на населението 39 жители на km². Това е доста под средната стойност за Франция от 105 жители на km² ⁽⁶⁾.
- (17) Ниската гъстота на населението означава, че между домовете и работните места или местата за отдих се изминават значителни разстояния. В Корсика се извършват повече и по-дълги пътувания в сравнение със средното за страната⁽⁷⁾. Освен това по данни на INSEE⁽⁸⁾ поради топографията и селския характер на общините, както и поради оскъдния обществен транспорт, за ежедневните пътувания се използват повече лични автомобили (86 % в сравнение със 72 % в континенталната част на Франция)⁽⁹⁾.
- (18) В Корсика няма магистрална инфраструктура. Островът разполага с ограничена пътна мрежа, състояща се от около 10 териториални пътища, както и спомагателни пътища. Тези пътища са доста криволичеши, което удължава времето за пътуване,⁽¹⁰⁾ усложнява условията на движение,⁽¹¹⁾ и увеличава риска от пътнотранспортни произшествия. Корсика е на първо място по смъртност по пътищата във Франция⁽¹²⁾. По данни на Френската обсерватория за пътна безопасност тези характеристики се усложняват от туризма. Обсерваторията изчислява, че всяка година пристигането и отпътуването на около 500 000 автомобила, превозвани по редовно обслужване по море, почти удвоява среднодневния трафик по пътищата на Корсика през летния период⁽¹³⁾.
- (19) Икономиката на Корсика се основава основно на третичния сектор⁽¹⁴⁾. Измежду предлаганите в този сектор услуги туризмът⁽¹⁵⁾ и търговията на дребно⁽¹⁶⁾ са сред основните двигатели на богатството и създаването на работни места на острова. Местната икономика е силно зависима от вноса от континенталната част на Франция. През 2019 г. вносът от континенталната част на страната е почти пет пъти по-голям от износа⁽¹⁷⁾.

⁽⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁵⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (посетено на 18 октомври 2024 г.). За сравнение, средната стойност за страната е 67 % за градските райони и 33 % за селските райони. Поради това остров Корсика има много по-селски характер в сравнение с останалата част на Франция.

⁽⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁷⁾ Вж. например документа с общи насоки за периода 2023—2027 г. за Южна Корсика (стр. 6), изготвен от Френската обсерватория за пътна безопасност, достъпен на адрес: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-orientations> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁸⁾ Национален институт за статистика и икономически изследвания.

⁽⁹⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021?sommaire=18> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽¹⁰⁾ В регионалния план за инфраструктурни и транспортни услуги на регионалния орган на Корсика от 2015 г. се отбелязва, че „голямата планинска верига в Корсика прави вътрешните комуникации особено трудни. Пътните и железопътните мрежи са криволичеши и разстоянията се изчерпват повече в продължителност на пътуването, отколкото в километри“ (<https://www.aue.corsica/attachment/619085/>, стр. 9, посетено на 18 октомври 2024 г.). Вж. също документа с общи насоки за периода 2023—2027 г. относно Южна Корсика (стр. 6), изготвен от Френската обсерватория за пътна безопасност (вж. бележка под линия 7).

⁽¹¹⁾ Вж. поредицата от репортажи на обществения телевизионен канал „France 3 Corse“ за състоянието на пътищата в Корсика: <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽¹²⁾ Вижте особено тежката ситуация през 2022 г., когато смъртността по пътищата в Корсика е 2,5 пъти по-висока от средната за страната: <https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750> (посетено на 18 октомври 2024 г.). Вж. също документа с общи насоки за периода 2023—2027 г. относно Южна Корсика (стр. 6), изготвен от Френската обсерватория за пътна безопасност (вж. бележка под линия 7).

⁽¹³⁾ Вж. документа с общи насоки за периода 2023—2027 г. относно Южна Корсика (стр. 6), изготвен от Френската обсерватория за пътна безопасност (вж. бележка под линия 7).

⁽¹⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽¹⁵⁾ Вж. анализите на INSEE относно значението на туризма за заетостта в Корсика: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽¹⁶⁾ По данни на INSEE търговията на дребно представлява 67 % от търговията на острова, което е с 9 пункта повече от средното за Франция (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454>, посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽¹⁷⁾ Мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

- (20) В становището си от 17 ноември 2020 г. относно концентрацията на пазарите в Корсика и свързаното с нея въздействие върху местната конкуренция („**становище на органа за защита на конкуренцията**“), ⁽¹⁸⁾ френският орган за защита на конкуренцията посочва, че „островният характер е основното специфично ограничение пред развитието на икономиката на острова, тъй като *достъпът до пазари може да бъде затруднен от съпътстващите разходи, породени от географската изолираност*“ ⁽¹⁹⁾. Органът за защита на конкуренцията счита, че „островният характер и географската отдалеченост от континенталната част на Франция увеличават разходите за доставка, тъй като използването на морски транспорт в структурно отношение е по-скъпо“. Следователно „икономическите оператори са ограничени от една по-сложна верига на доставките в сравнение с тази в континенталната част на страната“ ⁽²⁰⁾.
- (21) Например в сектора за дистрибуцията на горива органът за защита на конкуренцията отбелязва значителна разлика между цената на горивата, плащана от потребителите в Корсика, и цената, плащана в континенталната част на страната ⁽²¹⁾. Според органа за защита на конкуренцията тази разлика се обяснява отчасти с факта, че Корсика се снабдява с гориво само по море, което увеличава крайната му цена. Транспортирането на горива по шосе до бензиностанциите също е по-скъпо, тъй като планинският терен увеличава времето за транспорт. И накрая, сезонният характер на търсенето, свързан с летния туристически сезон, означава, че запасите трябва да се управляват на принципа „точно навреме“, което води до риск от квоти, които от своя страна може да доведат до значителни съпътстващи разходи, тъй като петролните депа на Корсика имат ограничен капацитет за съхранение ⁽²²⁾.
- (22) По подобен начин храните и потребителските продукти са много по-скъпи в Корсика, отколкото в останалата част на Франция, като разликата е съответно 14 % и 11 % ⁽²³⁾. В становището на органа за защита на конкуренцията се счита, че това се дължи отчасти на структурни фактори, свързани с изолираността на острова и сезонността. Веригата на доставките от закупвателните центрове в Южна Франция също е удължена поради необходимото използване на морски транспорт ⁽²⁴⁾. Ограниченият капацитет за съхранение на корсиканските магазини означава също така, че стоките трябва да се доставят по-често, отколкото на континента, което не им позволява да се възползват от същите отстъпки от закупвателните центрове, както магазините, разположени в континенталната част на страната ⁽²⁵⁾.
- (23) Като цяло INSEE отбелязва, че Корсика е най-бедният регион на континенталната част на Франция: през 2018 г. 18,5 % от населението на Корсика живее под прага на бедността в сравнение с 14 % на национално равнище. Това икономическо и социално положение се влошава и вследствие на пандемията от COVID-19 през 2020 г. и 2021 г. ⁽²⁶⁾, както и на високата инфлация, предизвикана основно от повишаването на цените на енергията и храните от 2022 г. ⁽²⁷⁾ насам.

⁽¹⁸⁾ Становище 20-A-11 от 17 ноември 2020 г. Органът за защита на конкуренцията посочва, че становището му е било поискано от министъра на икономиката. Целта на това искане е била да се информират публичните органи относно различни проблеми, свързани с конкуренцията, особено във връзка с покупателната способност на местните жители.

⁽¹⁹⁾ Пак там, точка 25.

⁽²⁰⁾ Пак там, точка 26.

⁽²¹⁾ Органът за защита на конкуренцията отбелязва, че поради географското положение на Корсика и слабо развитие на обществения транспорт корсиканските домакинства са силно зависими от автомобилите. Въпреки че ставката на ДДС на острова е със 7 процентни пункта по-ниска, разликата в цените на горивата в Корсика в сравнение с континенталната част на страната е много голяма — около + 6,7 % за дизелово гориво и + 5,3 % за безоловен бензин 95. Това е потвърдено и от INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8>, посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽²²⁾ За повече подробности вж. секторен акцент № 2 от становището на органа за защита на конкуренцията.

⁽²³⁾ Вижте изследването на INSEE за ценовите равнища през 2022 г. в Корсика в сравнение с континенталната част на Франция: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8> (посетено на 18 октомври 2024 г.). Като цяло цените в Корсика са със 7 % по-високи, като разликата се е увеличила от 2015 г. насам, въпреки значително намалената ставка на ДДС, с която Корсика се ползва за продуктите, предназначени за консумация от човека (2,1 % вместо 5,5 % или 20 % в континенталната част на страната в зависимост от групата продукти).

⁽²⁴⁾ Становище на органа за защита на конкуренцията, параграфи 590—594. Органът за защита на конкуренцията отбелязва, че разходите за морски транспорт са един от основните съпътстващи разходи на големите и средните по големина супермаркети: в противоречие с обичайната търговска практика, според която покупните цени включват разходите за доставка до предвиденото местоназначение на стоките, разходите за морски транспорт не се включват систематично в покупната цена. Следователно корсиканските магазини сами поемат разходите за морския превоз на товари между континенталната част на страната и Корсика.

⁽²⁵⁾ Орган за защита на конкуренцията, параграфи 595—598. По данни на органа за защита на конкуренцията доставките на стоки до Корсика отнемат повече време, отколкото до всяко друго място в континенталната част на Франция. Обикновено те отнемат три дни, което е средно с един ден повече, отколкото за магазин в континенталната част на страната. Освен това магазините в континенталната част на страната разполагат с по-добри логистични системи за своите стоки, докато корсиканските магазини са ограничени от времето, необходимо за морския транспорт (разтоварването на корабите и автомобилния транспорт). И накрая, в Корсика липсва местна логистична инфраструктура (налични са малко складови площи). Тези три фактора имат две последици за корсиканските магазини. Първо, необходимостта от чести пътувания до и от континенталната част на страната, за да се осигури зареждането на магазините, води до увеличаване на разходите за снабдяване. Второ, закупвателните центрове на континента предлагат по-малки отстъпки на корсиканските магазини поради малките обеми на поръчките от корсиканските магазини, което се дължи по-специално на ограничаването пространство за съхранение.

⁽²⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽²⁷⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3> (посетено на 18 октомври 2024 г.). На фигура 4 от документацията на INSEE е показано, че много сдружения на общини в Корсика са изложени в прекомерна степен на инфлацията, по-специално почти цялата северна половина на острова и сдружението на общините Сартене—Валинко—Тараво в южната част на острова, където основната община е Проприано.

2.2. Пристанищна инфраструктура, използвана за морски транспортни услуги между континенталната част на Франция и Корсика

2.2.1. Континенталните пристанища

- (24) Континенталните пристанища, използвани за морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция, са пристанища Марсилия, Тулон и Ница (наричани по-нататък „континенталните пристанища“).
- (25) Марсилия се намира на повече от 60 km от Тулон (около 45 минути с автомобил по автомагистрала А50 и по-малко от час с влак ⁽²⁸⁾) и на близо 200 km от Ница (около 2 часа и 30 минути с автомобил по автомагистрала А8). Тулон се намира на 150 km от Ница (приблизително 1 час и 45 минути с автомобил по автомагистрала А57 и А8 и 1 час и 45 минути с влак ⁽²⁹⁾).

Фигура 1

Континенталните и корсиканските пристанища



Източник: Gecodia

2.2.1.1. Пристанище Марсилия

- (26) Пристанище Марсилия е едно от най-големите във Франция. То обслужва голям брой национални и международни морски връзки и се намира в близост до град Марсилия — вторият по население град във Франция.
- (27) Пристанищната администрация на Марсилия — Grand Port Maritime de Marseille, е публична промишлена и търговска агенция.

⁽²⁸⁾ Вж. уебсайта на железопътната компания SNCF, достъпен на адрес: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille> (посетен на 18 октомври 2024 г.). Всеки ден между Марсилия и Тулон се извършват близо 20 превода със средна продължителност на пътуването от един час.

⁽²⁹⁾ Вж. уебсайта на SNCF, достъпен на адрес: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon> (посетен на 18 октомври 2024 г.). Всеки ден между Тулон и Ница се извършват около 15 превода със средна продължителност на пътуването от два часа.

- (28) Пристанище Марсилия е световно пристанище с инфраструктура, която дава възможност за обслужване на всички видове трафик. То разполага с два основни дока:
- източните докове (на запад от Марсилия), с десет морски терминала, се използват главно от фериботи, пътническо-товарни кораби и туристически кораби и разполагат с кораборемонтен завод,
 - западните докове (Fos-sur-Mer) са предназначени за големи междуконтинентални превози на стоки (енергия, автомобили, контейнери, специални стоки и др.).
- (29) Източните докове разполагат с четири морски терминала, обслужващи фериботи и пътническо-товарни кораби, включително двата национални терминала в Жолиет и Аренк, които обслужват по-специално текущия морски трафик за Корсика (с повече от 10 котвени стоянки). Тези два терминала са пряко свързани с три автомагистрала: А7, която пресича целия коридор на река Рона от Лион до Марсилия; А50, която свързва Марсилия с Тулон на изток; и А55, която свързва Марсилия с Мартиг на запад.

2.2.1.2. Пристанище Тулон

- (30) Пристанище Тулон обслужва национални и международни морски връзки (Испания, Италия). То разполага с четири терминала в залива на Тулон: два терминала в Брегайон и два терминала, разположени съответно в центъра на градовете Тулон и Ла Сен-сюр-Мер. Пристанище Тулон се управлява от Търговската промишлена палата на Вар („ТПП на Вар“).
- (31) Южният терминал в Брегайон обслужва изцяло превоза на тежки пратки, докато северният терминал („Тулон—Брегайон“) разполага с една котвена стоянка, предназначена изключително за превоз на товари. Терминалът в Ла Сен-сюр-Мер се използва изключително за туристически кораби, а терминалът в центъра на града („Тулон—Пор дьо Комерс“) с три котвени стоянки се използва за фериботи, туристически кораби и пътническо-товарни кораби. Понастоящем терминалът Тулон—Пор дьо Комерс обслужва всички морски транспортни линии между Тулон и Корсика. Пристанище Тулон се намира сравнително близо до автомагистрала А50 и железопътната гара на Тулон.

2.2.1.3. Пристанище Ница

- (32) Пристанище Ница се намира в центъра на града. То се управлява от Търговската промишлена палата на Ница — Лазурен бряг („ТПП на Ница — Лазурен бряг“). Разполага с два терминала, всеки с по две котвени стоянки, които могат да приемат фериботи и пътническо-товарни кораби. И двата терминала се използват основно за туристически кораби и превоз на пътници и в по-малка степен за превоз на товари. Пристанище Ница се намира сравнително далеч от автомагистралната инфраструктура (на около десет километра), докато железопътната гара е сравнително близо.

2.2.2. Корсикански пристанища

- (33) Корсиканските пристанища, които имат морски връзки с континенталната част на Франция, са Бастия, Аячо, Л'Ил-Рус, Порто-Векио и Проприано („корсиканските пристанища“).
- (34) Проприано е единственото корсиканско пристанище със само една линия, която го свързва с континенталната част на Франция (до Марсилия). Всяко от другите корсикански пристанища има връзка с трите континентални пристанища (Марсилия, Тулон, Ница).
- (35) Всички корсикански пристанища се управляват от Търговската промишлена палата на Корсика („ТПП на Корсика“).
- (36) Град Бастия е разположен в североизточната част на Корсика. Намира се на около 70 km от Л'Ил-Рус (1 час и 40 минути с кола и почти 2 часа с обществен транспорт), разположен в северната част на Корсика; На 145 km от Порто-Векио, в югоизточната част на острова, и на 150 km от Аячо. Град Аячо, разположен в западната и централната част на Корсика, се намира на около 70 km от Проприано (около 1 час и 30 минути с автомобил и 2 часа с обществен транспорт), разположен в югозападната част на Корсика, и на 140 km от Порто-Векио. Проприано и Порто-Векио се намират на 70 km един от друг (около 1 час и 30 минути с автомобил и 2 часа с обществен транспорт).

- (37) Железопътна гара има само в Бастия, Аячо и Л'Ил-Рус. От Порто-Векио има междуградски автобусни линии до Аячо, Проприано и Бастия, а от Проприано — до Аячо и Порто-Векио. В таблица 1 и таблица 2 са показани изчислените разстояния между населените места с обществен транспорт и броя курсове на ден:

Таблица 1

Железопътни услуги в Корсика

	Брой курсове в двете посоки ⁽¹⁾ на ден	Продължителност на пътуването
Аячо—Бастия	5	4 часа
Аячо—Л'Ил-Рус	2	4 часа и 45 минути—5 часа
Бастия—Л'Ил-Рус	3	3 часа и 15 минути

(¹) Един курс в двете посоки се равнява на две пътувания.

Източник: Железопътни линии Корсика

Таблица 2

Междуградски услуги в Корсика (автобуси)

	Брой пътувания в двете посоки на ден	Продължителност на пътуването
Аячо—Проприано	5	1 час и 45 минути
Аячо—Порто-Векио	4	3 часа и 30 минути
Проприано—Порто-Векио	3	1 час и 45 минути
Бастия—Л'Ил-Рус	2	1 час и 30 минути

Източник: Регионален орган на Корсика

2.2.2.1. Пристанище Бастия

- (38) Бастия е най-голямото пристанище в Корсика по отношение на обема на превозите на пътници и товари, като поема почти 60 % от общия трафик между Корсика и континенталната част на страната. То е международно пристанище, тъй като освен връзките с Марсилия, Тулон и Ница обслужва маршрути и с Италия.
- (39) Пристанище Бастия разполага с морски терминал с осем котвени стоянки, които могат да приемат фериботи и пътническо-товарни кораби. Понастоящем се разглеждат планове за разширяване или изграждане на по-голямо пристанище, тъй като съществуващото е силно натоварено ⁽³⁰⁾. Разположено в центъра на града, пристанището се обслужва от териториален път 20 от Бастия до Аячо.

2.2.2.2. Пристанище Аячо

- (40) Аячо е второто по големина пристанище в Корсика по отношение на обема на превозите на пътници и товари. Освен редовните морски връзки с Марсилия, Тулон и Ница, пристанище Аячо обслужва и сезонни маршрути до Порто Торес (Сардиния), Калви и Проприано.
- (41) Пристанище Аячо разполага с морски терминал с шест котвени стоянки, които могат да приемат фериботи и пътническо-товарни кораби. Намира се в центъра на града и се обслужва от териториален път 20 до Бастия в североизточната част и от териториален път 40 до Бонифасио в южния край на острова.

⁽³⁰⁾ <http://www.bastia.port.fr/developpement/> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

2.2.2.3. Пристанище Л'Ил-Рус

- (42) Пристанище Л'Ил-Рус, разположено в центъра на града, разполага с морски терминал с две котвени стоянки за фериботи и пътническо-товарни кораби. Това е единственото корсиканско пристанище, което има разрешение да обработва опасни товари от клас 1 (взривни вещества и изделия). То има бърз достъп до териториален път 30, свързващ Калви (на 25 km на запад) с Понте-Лечия в централната част на Корсика.

2.2.2.4. Пристанище Порто-Векио

- (43) Пристанище Порто-Векио, разположено в центъра на града, разполага с морски терминал с две котвени стоянки за фериботи и пътническо-товарни кораби. То има сравнително бърз достъп до териториален път 10 до Бонифасио на юг и Бастия на север.

2.2.2.5. Пристанище Проприано

- (44) Пристанище Проприано, разположено в центъра на града, разполага с морски терминал с две котвени стоянки за фериботи и пътническо-товарни кораби. То има сравнително бърз достъп до териториален път 40, свързващ Бонифасио на юг и Аячо на север.

2.3. Морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция

- (45) Френските органи предоставиха описание на морските транспортни услуги, извършени в периода 2016—2020 г. ⁽³¹⁾ В периода 2016—2020 г. три морски оператори осъществяват морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция: Corsica Ferries (от Тулон и Ница), Corsica Linea и La Mériidionale (от Марсилия). В периода 2016—2019 г. обслужване по море между Ница и Корсика осъществява и четвърти оператор — Moby Line.

2.3.1. Морски превоз на товари

- (46) Морският транспорт е преобладаващият вид транспорт на стоки между континенталната част на Франция и Корсика. Като цяло равнището на морския превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната е относително стабилно през годината. То не намалява значително по време на здравната криза, породена от COVID-19.

2.3.1.1. Данни за морския превоз на товари между Корсика и континенталната част на Франция

- (47) Морски товари се превозват до Корсика само от континенталната част на Франция по маршрутите между континенталните и корсиканските пристанища.
- (48) Що се отнася до континенталните пристанища, по-голямата част от превоза на товари е съсредоточен по маршрути до/от Марсилия (таблица 3 и таблица 4). Пристанище Марсилия има относително стабилен пазарен дял от около 80 % от общия превоз на товари между континенталната част на Франция и Корсика (таблица 4).

Таблица 3

**Превоз на стоки между континенталната част на Франция и Корсика по континентални пристанища
(внос/износ, в линейни метри ⁽¹⁾)**

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

⁽¹⁾ Линейният метър (или „LM“) е мерна единица, използвана за измерване на стоки, продавани на метър с постоянно напречно сечение. Използва се и за обозначаване на дължината на постоянни елементи (например ремаркета), независимо от другите им размери.
Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

⁽³¹⁾ В данните относно трафика, представени в настоящото решение, не са взети предвид 2021 г. и 2022 г., тъй като процесът по определяне на необходимостта от обществена услуга, предприет от френските органи, започва в края на 2021 г.

Таблица 4

Превоз на стоки между континентална Франция и Корсика по континентални пристанища (внос/износ, %)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Марсилия	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Тулон	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Ница	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Общо	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

- (49) Що се отнася до корсиканските пристанища, потоците са съсредоточени предимно в пристанищата Аячо и Бастия (таблица 5 и таблица 6). Както е показано в таблица 6, в периода 2016—2020 г. тези две пристанища имат относително стабилен пазарен дял от приблизително 35 % (Аячо) и 50 % (Бастия) от общия превоз на товари между континентална Франция и Корсика.

Таблица 5

Превоз на стоки между континентална Франция и Корсика по континентални пристанища (внос/износ, LM)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Аячо	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Бастия	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Порто-Векио	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Проприано	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
Л'Ил-Рус	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Общо	2 031 757	2 231 198	2 236 599	2 261 138	2 151 287

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

Таблица 6

Превоз на стоки между континенталната част на Франция и Корсика по континентални пристанища (внос/износ, %)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Аячо	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Бастия	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Порто-Векио	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Проприано	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
Л'Ил-Рус	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Общо	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

2.3.1.2. Видове морски превоз на товари

- (50) Превозът на товари по море между континенталната част на Франция и Корсика се извършва само чрез ро-ро⁽³²⁾, като се използват подходящи плавателни съдове, а именно **ро-пакс** (плавателни съдове за превоз на пътници и товари)⁽³³⁾ и **ро-ро** плавателни съдове (превозващи само товари). С изключение на някои специални стоки (цимент, тежки пакети и т.н.), транспортът между Корсика и континенталната част на страната се извършва само с кораби ро-пакс.
- (51) Според френските органи⁽³⁴⁾ ро-ро превозът на товари се разделя на „превоз на товари с влекач“ и „превоз на товари без влекач“.
- (52) Превозът на товари с влекач се определя като превоз на стоки с помощта на пътно превозно средство с дължина над 6 метра със собствено задвижване (микробуси, камиони и подобни превозни средства, както и полуремаркета, прикачени към влекач). Следователно тези превозни средства могат да бъдат качвани на плавателния съд и сваляни от него директно от водача, без да е необходимо да се обработват в пристанището. На трите континентални пристанища и на корсиканските пристанища се обработват товари, превозвани с влекач.
- (53) Превозът на товари без влекач се определя като превоз на стоки с помощта на полуремарке⁽³⁵⁾. По време на качването на борда полуремаркетото се отделя от влекача на кея за отпътуване и след това се прикачва към специално пристанищно тягово возило, след което се извършва обратната операция в пристанището на пристигане, където друг влекач отвежда ремаркетото до местоназначението му. Превозът на товари без влекач представлява най-големият дял от морския превоз на товари между Корсика и континенталната част на Франция (64 % от общия обем на превозените линейни метри средно за периода 2016—2020 г. в сравнение с 36 % за превоза на товари с влекач).

2.3.1.2.1. Превоз на товари с влекач

- (54) Що се отнася до континенталните пристанища, превозът на товари с влекач се разпределя основно между пристанищата Марсилия и Тулон (таблица 7 и таблица 8). В пристанище Марсилия превозът на товари с влекач е съставлявал средно около 20 % от общия превоз на товари от/до Корсика в периода 2016—2020 г.

Таблица 7

Превоз на товари с влекач по континентални пристанища (внос/износ, LM)

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

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

⁽³²⁾ Транспорт тип „ро-ро“ е превоз на товари (автомобили, тежкотоварни автомобили, ремаркета, строителни машини и извънгабаритно оборудване) със специални плавателни съдове, известни като ро-ро плавателни съдове.

⁽³³⁾ Съгласно член 2, параграф 1 от Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 година за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета (ОВ Л 315, 30.11.2017 г., стр. 61, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj>) ро-ро пътнически кораб (или ро-пакс) е кораб, съоръжен да превозва пътни или железопътни превозни средства, като ги товари и разтоварва на колела, и превозващ повече от 12 пътници.

⁽³⁴⁾ Мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

⁽³⁵⁾ Полуремаркетата са превозни средства без двигател, които имат колела само в задната си част. Предната част е без колела и е пригодена за прикачване към теглещо устройство на товарни превозни средства или влекачи с полуремаркета. Съчетанието от влекач и полуремарке образува съчленено превозно средство.

Таблица 8

Превоз на товари с влекач по континентални пристанища (внос/износ, %)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Марсилия	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Тулон	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Ница	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Общо	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

2.3.1.2.2. Превоз на товари без влекач

- (55) Пристанище Марсилия е единственото континентално пристанище, което обслужва товари, превозвани без влекач, от/до Корсика в периода 2016—2020 г. Всички корсикански пристанища обслужват товари, превозвани без влекач. Този вид превоз се извършва изцяло между Марсилия и корсиканските пристанища.

2.3.2. Морски превоз на пътници

- (56) Морски пътнически услуги се извършват между Корсика и Франция/Италия. В периода 2014—2019 г. връзките с континенталната част на Франция представляват средно около 65 % от общия морски превоз на пътници, като през 2017 и 2018 г. броят на пътниците надхвърля 2,7 милиона, а през 2019 г. спада до 2,52 милиона. През 2020 г., след здравната криза, предизвикана от COVID-19, морският превоз на пътници намалява с 32 %.
- (57) За разлика от морския превоз на товари, морският превоз на пътници е сезонен и търсенето през активния сезон (т.е. от април до октомври) е по-голямо, отколкото през останалата част от годината.
- (58) По-голямата част от морския превоз на пътници на континенталните пристанища е съсредоточен в Тулон (таблица 9 и таблица 10). В периода 2016—2020 г. пристанищата Марсилия и Тулон леко увеличават пазарния си дял, докато този на Ница намалява значително (таблица 10).

Таблица 9

Морски превоз на пътници между континенталната част на Франция и Корсика по континентални пристанища (брой пътници)

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

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

Таблица 10

Морски превоз на пътници между континенталната част на Франция и Корсика по континентални пристанища (%)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Марсилия	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Тулон	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Ница	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Общо	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

- (59) По-голямата част от морския превоз на пътници в корсиканските пристанища е съсредоточен в Бастия и Аячо. Както се вижда от таблица 11 и таблица 12, разпределението на превоза на пътници между корсиканските пристанища остава относително стабилно.

Таблица 11

Морски превоз на пътници между континенталната част на Франция и Корсика по корсикански пристанища (брой пътници)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Аячо	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Бастия	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
Л'Ил-Рус	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Порто-Векио	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Проприано	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Общо	2 688 505	2 751 174	2 724 829	2 527 213	1 730 464

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

Таблица 12

Морски превоз на пътници между континенталната част на Франция и Корсика по корсикански пристанища (%)

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Аячо	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Бастия	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
Л'Ил-Рус	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Порто-Векио	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Проприано	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Общо	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

2.4. Правна рамка, уреждаща предоставянето на морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция

- (60) Морският транспорт е либерализиран в Европейския съюз през 1992 г., когато е приет Регламентът за морския каботаж („Регламентът относно каботажа“) ⁽³⁶⁾. Въпреки това френските органи никога не извършват пълна либерализация на морските транспортни услуги по отношение на обслужването по море на Корсика поради съществуващите нужди от обществена услуга, за които се изисква общо ограничаване на свободното предоставяне на тези услуги.
- (61) Поради това понастоящем няма изцяло търговски превоз между континенталната част на Франция и Корсика. Морските транспортни услуги се предоставят или по схема за задължения за извършване на обществена услуга („схема за ЗОУ“) съгласно определението в член 2, параграф 4 и член 4, параграф 2 от Регламента относно каботажа, или по договор за обществена услуга, отговарящ на определението, посочено в член 2, параграф 3 и член 4, параграф 1 от Регламента относно каботажа.

2.4.1. Схемата за ЗОУ

- (62) С Резолюция № 13/263 на Асамблеята на Корсика от 20 декември 2013 г., изменена от Асамблеята с Резолюция № 18/266 от 27 юли 2018 г. и № 19/128 от 25 април 2019 г., регионалният орган на Корсика (наричан по-нататък „CdC“) създава схема за ЗОУ, в която се определят задълженията за извършване на обществена услуга, които трябва да се спазват от всеки оператор, желаещ да предлага морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция („схемата за ЗОУ от 2019 г.“) ⁽³⁷⁾.
- (63) Схемата за ЗОУ от 2019 г. се прилага за всички морски транспортни услуги, извършвани между корсиканските пристанища и трите континентални пристанища, от 1 октомври 2019 г. за период от десет години, т.е. до 30 септември 2029 г. В нея се предвиждат редица задължения, които трябва да се спазват, включително минимален брой двупосочни курсове, които трябва да се извършват по всеки морски маршрут през годината, и максимални тарифи за превоз на стоки/пътници, които операторите не трябва да надвишават. В схемата за ЗОУ от 2019 г. не се предвижда финансова компенсация за операторите в областта на морския транспорт за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, наложени в нея.

2.4.2. История на договорите за обществени услуги, сключени в периода 1976—2022 г.

- (64) В миналото единствено морските транспортни услуги между Марсилия и корсиканските пристанища са били и продължават да бъдат и до днес предмет на договор за обществена услуга. Морските транспортни услуги от пристанищата Тулон и Ница се осъществяват по схема за ЗОУ.
- (65) През 1976 г. е подписана първата концесия за обществена услуга между публичното предприятие Société Nationale Corse Méditerranée (наричано по-нататък „SNCM“) и частното предприятие Compagnie Méridionale de Navigation (понастоящем La Méridionale), от една страна, и френската държава, от друга, с цел осигуряване на териториална непрекъснатост между Корсика и континенталната част на страната за период от 25 години, т.е. до 2001 г.
- (66) Считано от 1 януари 2002 г., SNCM предоставя услуга чрез La Méridionale между Марсилия и Корсика по силата на договор за обществена услуга, сключен с CdC за срок от пет години.
- (67) В периода 1 юли 2007—31 декември 2013 г. SNCM и La Méridionale предоставят тази услуга по силата на нов договор за обществена услуга, сключен на 7 юни 2007 г. („ДОУ за периода 2007—2013 г.“), обхващащ всичките пет маршрута между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища. Комисията обяви, че част от компенсацията, предоставена по ДОУ за периода 2007—2013 г. представлява държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар ⁽³⁸⁾.

⁽³⁶⁾ Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj>).

⁽³⁷⁾ Резолюция № 19/128 от 25 април 2019 г., в която подробно е описано съдържанието на схемата за ЗОУ от 2019 г., е достъпна на адрес: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽³⁸⁾ Решение на Комисията 2013/435/ЕС от 2 май 2013 г. относно държавна помощ SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) приведена в действие от Франция в полза на Société Nationale Corse Méditerranée и Compagnie Méridionale de Navigation (ОВ L 220, 17.8.2013 г., стр. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj>). В това решение Комисията сче, че финансирането на обществената услуга за морски превоз на пътници и товари през цялата година (основна услуга) е съвместимо с вътрешния пазар. Тя обаче обяви за несъвместима компенсацията, изплащана от CdC за финансирането на допълнителна пътническа услуга между Марсилия и всяко от петте корсикански пристанища през летния период.

- (68) С решение на Асамблеята на Корсика от 6 септември 2013 г. CdC взема решение да сключи пет отделни договора за обществени услуги за всеки от петте маршрута между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища за периода 2014—2023 г. CdC сключва тези договори със SNCM и La Mériidionale. Въпреки това, след като на 28 ноември 2014 г. срещу него е образувано административно производство, приключило на 20 ноември 2015 г. с решение на търговския съд в Марсилия, през декември 2015 г. SNCM се оттегля от договора. По-голямата част от активите му са придобити през 2016 г. от консорциума Corsica Maritima и включени в новото корабно дружество Corsica Linea, създадено на 10 декември 2015 г. Corsica Linea става подизпълнител по договорите за обществени услуги за периода 2014—2023 г. до 1 октомври 2016 г., когато договорите са прекратени с решение на Административния съд на Бастия, постановено на 7 април 2015 г.
- (69) Впоследствие с консорциума Corsica Linea—La Mériidionale са сключени няколко „временни“ договора за обществени услуги за морски превоз на пътници и товари в периода 2016—2022 г:
- пет договора за обществени услуги, сключени за периода 1 октомври 2016—30 септември 2017 г., които обхващат маршрутите между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища,
 - пет договора за обществени услуги за периода 1 октомври 2017—31 май 2019 г., удължени до 30 септември 2019 г., които обхващат маршрутите между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища,
 - пет договора за обществени услуги за периода 1 октомври 2019—31 декември 2020 г., удължени до 28 февруари 2021 г., които обхващат маршрутите между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища („ДОУ за периода 2019—2020 г.“)⁽³⁹⁾,
 - пет договора за обществени услуги, сключени за периода 1 март 2021—31 декември 2022 г., които обхващат маршрутите между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища („ДОУ за периода 2021—2022 г.“)⁽⁴⁰⁾.
- (70) ДОУ за периода 2019—2020 г. са предмет на отделно разследване на държавна помощ от страна на Комисията (вписано под номер SA.49207).

3. ОПИСАНИЕ НА ДОУ

3.1. Цел на ДОУ

- (71) Мерките, които са предмет на настоящата процедура, се отнасят до финансовата компенсация, предоставена от ОТС по всеки един от петте ДОУ, свързани с обслужването по море на Корсика, за периода 1 януари 2023—31 декември 2030 г. ДОУ се отнасят до предоставянето на услуги за морски превоз на товари и пътници за всяка от морските връзки между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища (съображение 33). Общият размер на помощта се оценява на 853 600 000 EUR.
- (72) Целта на ДОУ е да се удовлетворят нуждите от обществена услуга в областта на морския превоз на товари и пътници, определени от френските органи по всеки един от тези маршрути.

3.2. Бенефициери по ДОУ

- (73) Бенефициери по ДОУ са Corsica Linea и La Mériidionale (наричани по-нататък „бенефициерите по ДОУ“ или „концесионерите“), поотделно или заедно (таблица 13).

⁽³⁹⁾ ДОУ за периода 2019—2020 г. се отнасят до морския превоз на пътници (пътници, пътуващи по медицински причини, студенти, водачи, придружаващи товари с влекач, и само за маршрута между Марсилия и Проприано — всички пътници) и товари (товари, превозвани с влекач и товари, превозвани без влекач).

⁽⁴⁰⁾ ДОУ за периода 2021—2022 г. имат същата цел като ДОУ за периода 2019—2020 г.

Таблица 13

Бенефициери по ДОУ

Обособени позиции	Маршрути	Концесионери
1	Марсилия—Аячо	консорциум Corsica Linea—La Méridionale
2	Марсилия—Бастия	Corsica Linea
3	Марсилия—Порто Векио	La Méridionale
4	Марсилия—Проприано	Corsica Linea
5	Марсилия—Л'Ил-Рус	Corsica Linea

Източник: уведомление от френските органи от 27 декември 2022 г.

3.2.1. Corsica Linea

- (74) Corsica Linea е опростено акционерно дружество, специализирано в морски превоз на пътници и товари ⁽⁴¹⁾.
- (75) Corsica Linea е дъщерно дружество на CM Holding Group, което се състои от 150 дружества и има 15 основни акционери. В Corsica Linea работят повече от 1 000 души, като дружеството разполага с флот от девет кораба.
- (76) Понастоящем дружеството осъществява под френски флаг обслужване по море между Корсика и пристанище Марсилия в рамките на ДОУ, както и обслужване по море от пристанище Марсилия до Тунис и Алжир ⁽⁴²⁾.

3.2.2. La Méridionale

- (77) La Méridionale е публично акционерно дружество, специализирано в морски превоз на пътници и товари ⁽⁴³⁾.
- (78) От 1 юни 2023 г. La Méridionale е дъщерно дружество на групата CMA CGM, след като е придобито от групата STEF, която е собственик на дружеството от 2009 г. В La Méridionale работят близо 650 души, като дружеството разполага с флот от четири кораба ⁽⁴⁴⁾.
- (79) Понастоящем дружеството осъществява под френски флаг обслужване по море между Корсика и пристанище Марсилия в рамките на ДОУ, а от 2024 г. обслужва редовна морска линия между Тулон и Л'Ил-Рус в рамките на схемата за ЗОУ от 2019 г. Дружеството извършва обслужване по море и от пристанище Марсилия до Мароко.

3.3. Административен орган, предоставящ мерките

- (80) Френските органи посочиха в уведомлението си, че ОТС е органът, който отговаря за предоставянето на мерките.
- (81) ОТС е публична промишлена и търговска агенция на регионално равнище, създадена със Закон № 91-428 от 13 май 1991 г. за утвърждаване на устава на регионалния орган на Корсика.

⁽⁴¹⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁴²⁾ <https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁴³⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁴⁴⁾ <https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

- (82) В член L. 4420-20 от Общия кодекс за регионалните и местните органи (наричан по-нататък „CGCT“⁽⁴⁵⁾) се определят задачите и правомощията на ОТС и се посочва, че тя подлежи на надзор от страна на CdC (който сам по себе си е публичен орган съгласно член L. 4421-1 от CGCT⁽⁴⁶⁾). Съгласно член L. 4420-20 от CGCT, ОТС се председателства от изпълнителен съветник, назначен от председателя на изпълнителния съвет на CdC. Представителят на държавата в CdC участва автоматично в заседанията на управителния съвет на ОТС и е адресат на неговите решения. ОТС се управлява от директор, назначен по предложение на председателя на ОТС със заповед на изпълнителния съвет. Управителният съвет на ОТС се състои от представители на социално-професионални организации и най-вече от избрани представители на Асамблеята на Корсика, която е един от органите на CdC съгласно член L. 4422-1 от CGCT.
- (83) В рамките на насоките, определени от CdC,⁽⁴⁷⁾ ОТС отговаря за разработването, координирането и прилагането на регионалната политика в областта на въздушния и морския транспорт между Корсика и континенталната част на Франция. В съответствие с член L. 4420-20 от CGCT ОТС сключва с дружествата, определени да обслужват въздушните и морските маршрути, необходими за осигуряване на териториална непрекъснатост, договори за обществени услуги, в които се определят тарифите, условията за изпълнение, качеството на услугите и процедурите за контрол.
- (84) В тази връзка в член L. 4420-20 от CGCT се посочва, че ОТС финансира договорите чрез безвъзмездните средства за териториална непрекъснатост, предвидени в член L. 4425-26 от CGCT, които ѝ се изплащат от CdC. Тези безвъзмездни средства се изплащат от държавата на CdC в съответствие с член L. 4425-23 от CGCT. С безвъзмездните средства за териториална непрекъснатост, възлизащи на 187 млн. евро годишно, се финансират договореностите за въздушна и морска териториална непрекъснатост между Корсика и континенталната част на страната⁽⁴⁸⁾.

3.4. **Определяне на съществуването на нужда от обществена услуга за морски транспорт между Корсика и континенталната част на Франция**

- (85) В настоящия раздел първо се описват: i) процедурите, започнати от френските органи, за да се определи съществуването на нужда от обществена услуга. След това се описват изводите, направени от френските органи, относно съществуването на такава нужда от: ii) морски превоз на пътници; и iii) морски превоз на товари.

3.4.1. *Представяне на процедурите, започнати от френските органи за определяне на съществуването на нужда от обществена услуга*

- (86) С оглед изтичането на ДОУ за периода 2021—2022 г. на 31 декември 2022 г. (съображение 69), френските органи извършват, считано от декември 2021 г., анализ на това дали все още съществува нужда от обществена услуга сред ползвателите на морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция, и по-специално между Марсилия и петте корсикански пристанища.
- (87) Френските органи посочват, че определянето на това дали все още съществува такава нужда от морски превоз на товари и пътници е трябвало да бъде извършено на три етапа.
- (88) Първият етап се е състоял в това да се установи и определи в количествено отношение търсенето от страна на ползвателите на морски транспортни услуги. За тази цел френските органи организират две обществени консултации.
- (89) Целта на втория етап е била да се установи дали пазарът може да удовлетвори напълно или частично установеното търсене от страна на ползвателите. Френските органи организират обществена консултация и във връзка с това.

⁽⁴⁵⁾ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽⁴⁶⁾ Пак там.

⁽⁴⁷⁾ Съгласно член L. 4424-18 от CGCT, въз основа на принципа на териториална непрекъснатост, чиято цел е да се облекчат ограниченията, произтичащи от изолираността на острова, CdC определя условията за организиране на морския транспорт между Корсика и всяка дестинация в континенталната част на Франция, по-специално по отношение на услугите и тарифите.

⁽⁴⁸⁾ Доклад на Регионалната сметна палата на Корсика, 2 ноември 2021 г., раздел 2.1, публикуван на уебсайта на Сметната палата на Франция: <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539> (посетен на 18 октомври 2024 г.).

- (90) Френските органи възлагат на дружеството за икономически консултации Gecodia да изпълни тези първи два етапа. По-специално, Gecodia е отговаряло за събирането и обработката на информацията, събрана от ползвателите и операторите, и за изготвянето на резюме на отговорите, получени след обществените консултации, проведени от ОТС. Наред с това на Gecodia е възложено провеждането на допълнителни изследвания, за да се установи дали е налице нужда от обществена услуга във връзка с морския транспорт между Корсика и континенталната част на Франция.
- (91) В края на втория етап Gecodia представя своя окончателен доклад от 14 март 2022 г. на ОТС (наричан по-нататък **„докладът на Gecodia“**). В доклада на Gecodia се анализира пазарното търсене и предлагане и се правят заключения относно съществуването на нужда от обществена услуга за морски транспорт между Корсика и континенталната част на страната.
- (92) Третият етап е имал за цел да се подпомогне определянето на подхода, който в най-малка степен ще засегне правилното функциониране на вътрешния пазар при удовлетворяването на установената нужда от обществена услуга. Целта на този последен етап е била да се гарантира, че решенията на CdC относно това как да се удовлетвори установената нужда от обществена услуга ограничават в най-малка степен конкуренцията. Третият етап ще бъде описан в раздел 3.5.

3.4.1.1. Предприети процедури за установяване на съществуването на търсене от страна на ползвателите

- (93) С оглед на осъществяването на първия етап, посочен в съображение 88, на 7 декември 2021 г. френските органи започват обществена консултация сред ползвателите на морски превоз на товари и пътници по маршрутите между пристанище Марсилия и петте корсикански пристанища (наричана по-нататък **„консултацията с ползвателите“**).
- (94) В рамките на консултацията, продължила един месец, всички ползватели и останали заинтересовани лица са били приканени да представят своите мнения относно въпросните морски транспортни услуги. Консултацията с ползвателите е била публикувана на уебсайта на ОТС и отразена в местната и регионалната преса.
- (95) Тя е включвала няколко въпросника, всеки от които се е състоял от около 20 въпроса, насочени към различни категории ползватели. Консултацията е била придружена и от документ, подкрепящ общественото допитване, в който са били изложени общите характеристики на морските транспортни услуги между Корсика и континенталната част на Франция,⁽⁴⁹⁾ както и кратко и предварително описание на различните категории ползватели на морския превоз на товари и пътници между Корсика и континенталната част на Франция.
- (96) На 22 януари 2022 г. френските органи започват консултация и с континенталните пристанища (Марсилия, Тулон и Ница) за период от един месец (наричана по-нататък **„консултацията с пристанищата“**). Тази консултация е включвала въпросник, чиято основна цел е била да се събере информация от пристанищните власти относно характеристиките на тяхната инфраструктура както за превоз на товари, така и за превоз на пътници.

3.4.1.2. Предприети процедури за определяне на наличното пазарно предлагане за удовлетворяване на търсенето от страна на ползвателите

- (97) С оглед на приключването на втория етап, посочен в съображение 89, на 19 януари 2022 г. френските органи започват консултация с операторите на морски транспортни услуги за период от пет седмици (наричана по-нататък **„консултацията с операторите“**). Консултацията е била налична и достъпна на уебсайта на CdC.
- (98) На уводната страница относно консултацията с операторите френските органи са отправили искане до съответните корабни дружества да изяснят намеренията си по отношение на редовните линии до Корсика от 1 януари 2023 г. Консултацията с операторите е включвала и въпросник, който операторите са могли да попълнят. Бил е издаден и придружаващ документ, включващ цялото съдържанието на документа, подкрепящ консултацията с ползвателите от 7 декември 2021 г. (съображение 95), както и кратко представяне на резултатите от консултацията с ползвателите. Накрая, по време на консултацията заинтересованите корабни дружества са били приканени да предоставят информация за капацитета и обема на пътниците и товарите, които могат да превозват при липса на договор за обществена услуга в периода 2023—2028 г.

⁽⁴⁹⁾ Тези общи характеристики са описани в раздел 2.3 от настоящото решение.

3.4.2. Определяне на съществуването на нужда от обществена услуга за морски превоз на пътници

- (99) В този подраздел се описват заключенията на френските органи относно: i) съществуването на търсене от страна на ползвателите на морски превоз на пътници между Корсика и континенталната част на страната; и ii) установяването на неефективност на пазара да се удовлетвори това търсене.

3.4.2.1. Определяне на търсенето от страна на пътниците

- (100) В следващите подраздели са описани анализите, извършени от френските органи във връзка с търсенето от страна на пътниците на морски транспорт между Корсика и континенталната част на страната, от гледна точка на *качеството*, и търсенето от страна на тези ползватели от гледна точка на *количеството*.

3.4.2.1.1. Определяне на търсенето от страна на пътниците от гледна точка на качеството

- (101) В настоящия подраздел са представени първо резултатите от консултацията с ползвателите; второ, резултатите от консултацията с пристанищата; и накрая, заключенията от доклада на Gecodia, допълващи резултатите от обществените консултации.

3.4.2.1.1.1. Резултати от консултацията с ползвателите

3.4.2.1.1.1.1. Въпроси, зададени на ползвателите

- (102) В документа, подкрепящ консултацията с ползвателите (съображение 95), френските органи са обяснили първо, че по отношение на морския превоз на пътници ⁽⁵⁰⁾ трябва да се прави разграничение между пътниците, живеещи в Корсика ⁽⁵¹⁾, и пътниците, които не са местни жители ⁽⁵²⁾. Те също така са счели, че сред пътниците, живеещи в Корсика, има конкретна категория ползватели със специфично търсене на морски транспорт, а именно пътници, пътуващи по медицински причини (наричани по-нататък „**пътуващи по медицински причини**“), което е отделно от общото търсене от страна на пътниците. В документа, подкрепящ консултацията с ползвателите, също така е отбелязано, че ОТС е установила необходимост от обществена услуга за морски транспорт за тези категории ползватели в рамките на ДООУ за периода 2021—2022 г.
- (103) Поради това в рамките на консултацията с ползвателите от тях е поискано да попълнят два въпросника: първият — предназначен за всички пътници (местни жители и лица, които не са местни жители); вторият — по-специфичен, насочен единствено към пътуващите по медицински причини ⁽⁵³⁾.
- (104) Въпросникът, изпратен на всички пътници (местни жители и лица, които не са местни жители на Корсика), е съдържал около 20 въпроса с предложени отговори (в някои случаи ползвателите са могли да изберат няколко отговора) и приблизително време за попълването от пет минути.
- (105) В първия въпрос от ползвателите е поискано да предоставят информация за морския(те) маршрут(и) до Корсика, който(ито) използват между пристанище Марсилия и петте корсикански пристанища ⁽⁵⁴⁾. Във въпроси 2—6 са поискани сведения за профила на ползвателя (социално-професионална категория, местен жител/лице, което не е местен жител на Корсика, причина(и) за пътуването, ⁽⁵⁵⁾ честота на пътуванията ⁽⁵⁶⁾ и потребности, свързани с

⁽⁵⁰⁾ В документа, подкрепящ консултацията с ползвателите, се е изключвала възможна интермодална конкуренция между морския и въздушния транспорт по отношение на пътуванията между Корсика и континенталната част на Франция, доколкото „оценката на дружествата и анализът на продължителността на пътуванията, честотата на курсовете, цените и надеждността на видовете транспорт водят до извода, че пътническият въздушен транспорт не попада изцяло или частично в съответния пазар“.

⁽⁵¹⁾ Статутът „местен жител на Корсика“ се дава от ОТС на всеки пътник, който докаже, че основното му местожителство е в Корсика.

⁽⁵²⁾ Според документа, подкрепящ обществената консултация, това разграничение е обосновано от няколко фактора, сред които фактът, че местните жители на Корсика се ползват от специална тарифа и пътуват по-редовно от други пътници.

⁽⁵³⁾ Изготвен е и трети въпросник, насочен към учениците и студентите, пътуващи между Корсика и континенталната част на Франция. Въпреки това, тъй като Франция не стига до заключението, че е налице нужда от обществена услуга за тази категория ползватели, в настоящото решение не се съдържа анализ в това отношение.

⁽⁵⁴⁾ Ако ползвателите са използвали повече от един маршрут, те е трябвало да попълнят въпросник за всеки отделен маршрут.

⁽⁵⁵⁾ Предложените отговори (с възможност за избиране на повече от един) са били: посещение на роднини или приятели; пътуване с цел туризъм/развлечение; служебно пътуване; пътуване по медицински причини; пътуващият е ученик/студент; друга причина (да се уточни).

⁽⁵⁶⁾ Предложените отговори са били: никога; веднъж годишно; два до пет пъти годишно; шест до девет пъти годишно; повече от десет пъти годишно.

пътуването⁽⁵⁷⁾). Във въпроси 7—9 от ползвателите е поискана информация относно тяхната удовлетвореност от часовете на заминаване от Корсика и часовете на пристигане на острова (задоволителни или незадоволителни; при отговор „незадоволителни“ — дали пътниците предпочитат по-ранен или по-късен час на заминаване или пристигане), както и от честотата на услугите за морски транспорт по използваните морски маршрути. Въпроси 10—14 са се отнасяли до тарифата за въпросните услуги за местните жители на Корсика и целта им е била по-специално да се установи дали тази тарифа е подходяща или следва да бъде променена.

(106) С въпроси 15—19 ползвателите са били приканени да изразят мнението си относно алтернативите на пристанище Марсилия, които са могли да използват. По-специално целта на тези въпроси е била да се установи:

- дали при резервация на някой от маршрутите от Марсилия, ползвателите разглеждат и възможни курсове от другите континентални пристанища⁽⁵⁸⁾,
- основната причина за избора на пристанище Марсилия вместо някое от другите континентални пристанища⁽⁵⁹⁾;
- дали в случай на хипотетично увеличение на тарифите за морски транспорт в пристанище Марсилия с 5—10 %, ползвателите са готови да използват морските транспортни услуги в друго континентално пристанище (Тулон, Ница или и двете), за да пътуват до или от Корсика,
- дали ползвателите вече са използвали маршрути от Тулон или Ница до Корсика след 2019 г. („да“ или „не“) и, ако са използвали, да се посочи основната причина за избора на друго континентално пристанище (Тулон или Ница) вместо пристанище Марсилия⁽⁶⁰⁾

(107) Въпроси 20—22 са се отнасяли до взаимозаменяемостта между морския и въздушния транспорт. По-конкретно, въпросите са имали за цел да се установи съответно колко често ползвателите сравняват полети и морски курсове в момента на резервацията,⁽⁶¹⁾ каква е основната причина да изберат да пътуват с кораб вместо със самолет,⁽⁶²⁾ и дали са били подготвени да използват въздушен транспорт при увеличение на тарифите с 5—10 % („да“ или „не“).

(108) Въпросникът за пътуващите по медицински причини, е включвал както специфични въпроси, така и въпроси, идентични с тези в общия въпросник (съображение 103)⁽⁶³⁾. Сред конкретните въпроси въпрос 3 се е отнасял до възрастовата група на ползвателите; въпрос 4 — до броя на двупосочните пътувания, извършвани годишно от ползвателите; въпрос 5 — до присъствието или отсъствието на придружаващо лице; въпрос 6 — до необходимостта от каюта и място за паркиране на борда на кораба; въпрос 7 — до провежданото медицинско лечение; и въпрос 12 — до размера на здравноосигурителното покритие на разходите, свързани с медицинското лечение.

(109) Като цяло във въпросниците е предоставена възможност на ползвателите да изпращат отговори в свободен текст на адрес consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.2. Резюме на получените отговори

(110) Френските органи посочват, че са получили повече от 1 000 отговора в рамките на консултацията с ползвателите, от които е можело да бъдат използвани 987 (686 са от местни жители на Корсика, а 301 от пътници, които не са местни жители).

(111) За разлика от това, на въпросника, предназначен за пътуващите по медицински причини, са получени само 42 отговора. Предвид неговия брой получени отговори, резултатите от тази консултация не са взети под внимание от френските органи.

⁽⁵⁷⁾ Предложените отговори са били: пътуване в каюта и автомобил; пътуване без каюта или автомобил; с автомобил и без каюта; в каюта и без автомобил.

⁽⁵⁸⁾ Предложените отговори са били: не е предложен избор (резервацията е задължителна); системно; не за някои пътувания (да се уточни за какъв тип пътуване не се прави сравнение); никога.

⁽⁵⁹⁾ Предложените отговори са били: най-ниска тарифа; разписанието; по-високо качество на услугата; близост на пристанището до моето местоназначение; абонаментна карат за този маршрут; видът на пътуването; друга причина (да се уточни).

⁽⁶⁰⁾ Предложените отговори са били: най-ниска тарифа; по-удобно разписание; местоназначението ми беше по-близо до избраното пристанище; не знам; друга причина (да се уточни).

⁽⁶¹⁾ Предложените отговори са били: системно; редовно; от време на време; никога.

⁽⁶²⁾ Предложените отговори са били: по-ниска тарифа; трябва да пътувам с автомобил; възможност за нощен преход в каюта; не мога да летя със самолет; друга причина (да се уточни).

⁽⁶³⁾ Въпроси 1—2 и 8—24 (с изключение на въпрос 12) от въпросника за пътуващите по медицински причини са били идентични с тези от въпросника за всички пътници.

(112) Отговорите на въпросника, изпратен от френските органи до всички пътници, могат да се обобщят по следния начин:

- повечето местни жители и лица, които не са местни жители (близо 60 %), пътуват с кораб между Корсика и континенталната част на страната от два до пет пъти годишно ⁽⁶⁴⁾,
- 95 % от местните жители и 93 % от лицата, които не са местни жители, споделят, че се нуждаят от каюта и автомобил при пътуване по всички маршрути,
- основните причини, поради които местните жители пътуват, са посещения на роднини (72 %), туризъм (56 %), служебни пътувания (29 %) и медицински причини (23 %). Пътниците, които не са местни жители, пътуват изключително с цел туризъм (56 %) и посещения на роднини (52 %) ⁽⁶⁵⁾;
- повечето местни жители и лица, които не са местни жители, одобряват часовете на заминаване и пристигане, които са били действащи към момента на консултацията с ползвателите (над 80 % от респондентите са изразили положително мнение и в двата случая за всички маршрути),
- честотата на морските курсове между Марсилия и Корсика, актуална към момента на консултацията с ползвателите, в голяма степен отговаря на потребностите на пътниците, които са местни жители (57 %), както и на пътниците, които не са местни жители (65 %) ⁽⁶⁶⁾.

(113) В резюмето се посочва също така, че 54 % от пътниците, които са местни жители (41 % от пътниците, които не са местни жители), системно сравняват наличните курсове от пристанище Марсилия с тези от другите континентални пристанища ⁽⁶⁷⁾. Въпреки това процентите варират в зависимост от маршрута: при определени маршрути като Марсилия—Л'Ил-Рус или Марсилия—Порто-Векио, респондентите местни жители системно сравняват курсовете с други налични курсове от континенталните пристанища (съответно 70 % и 60 % от местните жители, 66 % и 35 % от лицата, които не са местни жители), докато при маршрута Марсилия—Проприано тези проценти са ниски ⁽⁶⁸⁾.

(114) Освен това, независимо от съответния маршрут, основната причина, поради която както пътниците, които са местни жители, така и пътниците, които не са местни жители, избират пристанище Марсилия, е близостта му до крайното им местоназначение (съответно 53 % и 50 %). В случай на хипотетично увеличение на тарифата за морски превоз от Марсилия с 5—10 % най-малко 60 % от респондентите (местни жители и лица, които не са местни жители) посочват, че биха използвали Тулон като алтернатива, а 35 % — Ница ⁽⁶⁹⁾. И накрая, почти 70 % от респондентите местни жители са използвали пристанищата Тулон или Ница през 2019 г. за пътуванията си до/от Корсика (в сравнение с 52 % от респондентите, които не са местни жители) ⁽⁷⁰⁾. Основната причина за използването на тези две други пристанища са по-ниските тарифи през Тулон или Ница (57 % от местните жители, 56 % от лицата, които не са местни жители) ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁴⁾ 59 % от пътниците, които са местни жители (57 % от лицата, които не са местни жители), съобщават, че пътуват средно между два и пет пъти годишно. 29 % от пътниците, които са местни жители, пътуват веднъж годишно (38 % от лицата, които не са местни жители). Пътниците, които пътуват повече от шест пъти годишно, са малцинство (12 % от местните жители и 5 % от лицата, които не са местни жители). Статистическите данни за маршрута Марсилия—Проприано са сравнително сходни.

⁽⁶⁵⁾ Статистическите данни са сравнително сходни за маршрута Марсилия—Проприано, макар че туризмът е по-малко значим за пътниците, които са местни жители (46 %), докато посещенията на роднини (80 %), пътуванията по медицински причини (27 %) и служебните пътувания (26 %) са над средното ниво. Що се отнася до пътниците, които не са местни жители, туризмът е над средното ниво (63 %), а посещенията на роднини са по-малко (44 %).

⁽⁶⁶⁾ Статистическите данни за маршрута Марсилия—Проприано са като цяло сходни със средните стойности.

⁽⁶⁷⁾ За разлика от тях 20 % от респондентите местни жители (35 % от респондентите, които не са местни жители) никога не правят сравнение и пътуват само от/до Марсилия. За 20 % от местните жители (21 % от лицата, които не са местни жители) сравняването на курсове не е възможно (резервацията е задължителна), а 5 % от местните жители (3 % от лицата, които не са местни жители) правят сравнение само за някои пътувания.

⁽⁶⁸⁾ 31 % от респондентите местни жители (27 % от респондентите, които не са местни жители) системно сравняват курсовете, а 44 % (50 %) никога не го правят.

⁽⁶⁹⁾ Тези проценти са по-ниски за маршрута Марсилия—Проприано, където повече от половината от респондентите не биха използвали като алтернатива другите континентални пристанища.

⁽⁷⁰⁾ Това съотношение е валидно за всички маршрути до Корсика, с изключение на Проприано, като над 60 % от респондентите, използващи маршрута Марсилия—Проприано, заявяват, че през 2019 г. не са използвали другите континентални пристанища за пътуване до и от Проприано.

⁽⁷¹⁾ Това съотношение е много по-ниско за маршрута Марсилия—Проприано, където по-ниската тарифа в другите пристанища е фактор само за 40 % от респондентите, като близостта на пристанището до крайното местоназначение е друга основна причина за използване на курсовете до/от другите континентални пристанища (25 % от респондентите).

- (115) И накрая, що се отнася до взаимозаменяемостта на въздушния и морския транспорт, в рамките на консултацията с ползвателите стана ясно, че 56 % от пътниците, които са местни жители (79 % от пътниците, които не са местни жители) не сравняват полети със самолет с пътувания с кораб при извършване на резервация⁽⁷²⁾. За някои маршрути, като например Марсилия—Проприано, тези съотношения са по-големи⁽⁷³⁾. Що се отнася до въпрос 21 (съображение 107), основната причина, поради която както местните жители на Корсика (83 % от респондентите), така и респондентите, които не са местни жители (76 %) избират превоз по море, а не пътуване със самолет по всички маршрути, е необходимостта да се пътува с автомобил. Що се отнася до възможността за преминаване към използването на въздушен транспорт в случай на хипотетично увеличение на тарифата за морски превоз с 5—10 %, малко над половината от респондентите посочват, че не биха избрали да пътуват със самолет⁽⁷⁴⁾.

3.4.2.1.1.2. Резултати от консултацията с пристанищата

3.4.2.1.1.2.1. Зададени въпроси

- (116) Въпросникът, придружаващ консултацията с пристанищата, се е състоял от три части, посветени на превоза на пътници.
- (117) В първата част на въпросника (въпроси 1.1—1.5) пристанищните власти са били приканени да изразят мнението си относно характеристиките на търсенето от страна на ползвателите, определени и представени в документа, подкрепящ консултацията с ползвателите (съображение 95). По-конкретно, в първата част от пристанищните власти е поискано:
- да изразят мнението си относно разграничението между пътници, които са местни жители, пътници, които не са местни жители, и пътуващи по медицински причини,
 - да посочат мащаба на обслужвания от пристанището район въз основа на своите пазарни познания,
 - да посочат дали считат, че тяхната пристанищна инфраструктура не е взаимозаменяема с инфраструктурата на други пристанища за целия или за част от превоза на пътници между Корсика и континенталната част на страната,
 - да изразят мнението си относно нивото на конкуренция между пристанищата за превоз на пътници, както понастоящем, така и за период от седем години.
- (118) Във втората част на въпросника пристанищните власти са били приканени да предоставят пълно описание на пристанищната инфраструктура, която е вероятно да използват за услуги за морски транспорт между Корсика и континенталната част на страната.
- (119) В третата част (въпроси 4.1—4.8) по същество от пристанищните власти е било поискано да предоставят информация относно капацитета на тяхната инфраструктура за обслужване на превоза на пътници. По-конкретно, те са били приканени да посочат:
- дали инфраструктурата им разполага със специални зони за обслужване на редовен превоз на пътници⁽⁷⁵⁾,
 - какъв тип плавателни съдове могат да приемат⁽⁷⁶⁾,
 - дали понастоящем инфраструктурата им обслужва редовен превоз на пътници⁽⁷⁷⁾,

⁽⁷²⁾ По-конкретно, по данни от резюмето на консултацията с ползвателите 33 % от местните жители никога не сравняват въздушния с морския транспорт; 23 % го правят от време на време; 13 % го правят редовно, а 31 % — системно. Сред лицата, които не са местни жители, 64 % никога не правят сравнение; 15 % го правят от време на време; 7 % го правят редовно, а 14 % — системно.

⁽⁷³⁾ Почти 80 % от респондентите, използващи маршрута Марсилия—Проприано, не сравняват или рядко сравняват пътуване по море с пътуване по въздух.

⁽⁷⁴⁾ Повече от 60 % от респондентите, използващи маршрута Марсилия—Проприано, не биха преминали към използването на въздушен транспорт.

⁽⁷⁵⁾ С този въпрос пристанищните власти са приканени да уточнят: i) размера на зоните за обслужване; ii) дали разполагат със зони за обслужване на редовен трафик от/до Корсика; iii) дали имат възможност ежедневно или ежеседмично да обособяват зони за обслужване на редовен трафик от/до Корсика; и iv) дали разполагат с терминали за редовен трафик от/до Корсика.

⁽⁷⁶⁾ Във въпроса пристанищните власти са били приканени да посочат: i) броя на наличните кейове; ii) часовете за приемане в зависимост от капацитета на плавателния съд; iii) въведените екологични мерки.

⁽⁷⁷⁾ Във въпроса пристанищните власти са били приканени да посочат: i) дневния капацитет за приемане на пътници; ii) часовете за приемане на пътници; iii) броя на качащите се или слизащи пътници, които могат да бъдат обработени на час.

- дали инфраструктурата им може да поеме ежедневни ⁽⁷⁸⁾ и неежедневни ⁽⁷⁹⁾ двупосочни курсове за превоз на пътници,
- дали пристанишните власти могат да гарантират определен брой ежедневни и/или седмични двупосочни курсове по пътнически линии до Корсика ⁽⁸⁰⁾.

3.4.2.1.1.2.2. Резюме на получените отговори

- (120) Френските органи са събрали отговори от пристанишните власти на Тулон (ТПП на Вар) и Ница (ТПП на Ница — Лазурен бряг). По време на официалната процедура по разследване френските органи също така обясниха, че пристанишната администрация на Марсилия (Grand Port Maritime de Marseille) вече е предоставила отговор в свободен текст на 21 декември 2021 г. в рамките на консултацията с ползвателите и че е представила същия отговор в рамките на консултацията с пристанищата, без да отговори конкретно на въпросника, предвиден в консултацията с пристанищата. Френските органи обаче обясниха, че информацията, предоставена от пристанище Марсилия, съдържа съответната информация, поискана във въпросника, изпратен до пристанищата ⁽⁸¹⁾.
- (121) По отношение на първата част на въпросника, нито едно от трите пристанища не е оспорило разграничението между различните категории пътници, определени от Франция. По отношение на обслужвания от тях район, пристанищата Марсилия и Тулон считат, че привличат клиенти от цяла Франция и извън нея, докато пристанище Ница посочва, че неговият район на обслужване има предимно регионален обхват.
- (122) Трите пристанища считат, че по отношение на превоза на пътници пристанишната им инфраструктура е взаимозаменяема. Що се отнася до конкуренцията между континенталните пристанища, Тулон и Марсилия заявяват, че открито се конкурират помежду си, като пристанище Тулон твърди, че е „безспорен лидер в превоза на пътници“. Те посочват, както и самата пристанишна администрация на Ница, че пристанище Ница изостава от Марсилия и Тулон в резултат на значителния спад на превоза на пътници през последните години.
- (123) Относно третата част от въпросника:
- *пристанишната администрация на Марсилия* посочва, че разполага с 13 котвени стоянки, които могат да обслужват превоза на пътници с направление Корсика. Пет от тях вече са изцяло предназначени за превоза до Корсика по силата на ДОУ за периода 2021—2022 г., като за тази цел могат да бъдат определени още осем. По този начин пристанището може да обслужва редовен превоз на пътници. В своя отговор пристанище Марсилия обяснява също така, че достъпът до корабите е лесен както за пътниците с превозни средства, така и за пътниците, придвижващи се пеша ⁽⁸²⁾. И накрая, пристанище Марсилия заявява, че е в състояние да осигури кораборемонтни услуги за незабавна техническа намеса.

⁽⁷⁸⁾ Във въпроса пристанишните власти са били приканени да посочат: i) броя на възможните престои на ден; ii) минималната и максималната продължителност на престоеите; iii) правилата за разпределяне на корабните стоянки.

⁽⁷⁹⁾ Във въпроса пристанишните власти са били приканени да посочат: i) броя на възможните престои на седмица; ii) минималната и максималната продължителност на тези престои; и iii) правилата за разпределяне на корабните стоянки.

⁽⁸⁰⁾ Във въпроса пристанишните власти са били приканени да посочат броя на гарантираните престои.

⁽⁸¹⁾ В отговора на Grand Port Maritime de Marseille се описват: връзките на пристанището с хинтерланда за превоз на товари и пътници; морските маршрути и логистичната верига за превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната; пристанишната, морската и сухопътната инфраструктура на пристанище Марсилия; отпечатъка върху околната среда от транзитното преминаване през пристанището; свързаните с това услуги, както и безопасността и сигурността на пристанишните съоръжения; правната сигурност на терминалите на корабните дружества, обслужващи превози от/до Корсика.

⁽⁸²⁾ Пътниците с превозни средства имат достъп до пристанището през вход, разположен в непосредствена близост до котвените стоянки, предназначени за обслужване на линиите до Корсика — цялото разстояние от входа до качването на кораба се изминава за по-малко от половин час. Пристанище Марсилия разполага с площ за качване на превозни средства от почти 30 500 m², част от която е покрита. Загостта на паркингите е 50 % през слабия сезон и до 90 % през пиковите летни месеци. Пристанище Марсилия обаче обяснява, че след като вече редовните международни превози са прехвърлени на друг терминал в пристанището, зоните за паркиране, предназначени за трафика до Корсика, може да бъдат разширени. Пристанище Марсилия уточнява, че за пътниците, които се придвижват пеша, морските терминали Жолиет и Аренк се намират в непосредствена близост до центъра на града и се обслужват добре от обществения транспорт.

- Пристанищната администрация на Тулон заявява, че инфраструктурата на пристанището позволява обслужването на редовен превоз на пътници, но само на терминал Тулон—Пор дьо Комерс, тъй като превозът на пътници е забранен на двата терминала в Брегайон. Тя уточнява, че Тулон—Пор дьо Комерс разполага със специално обособени зони за обслужване на този трафик с площ от 24 000 m². Пристанищната администрация обаче предупреждава, че с оглед на текущата степен на заетост на тези зони от Corsica Ferries (80 %), тя не може да гарантира, че те ще могат да бъдат предоставяни ежедневно за обслужването на редовен трафик до и от Корсика⁽⁸³⁾. Пристанище Тулон—Пор дьо Комерс разполага с три котвени стоянки за пътнически кораби. Този терминал може да обслужва качването/слизването на 2 000 пътници на час и да поема до три дълги престоя на ден. Пристанищната администрация заявява, че не може да гарантира ежедневна двупосочна пътническа линия до Корсика;
- Пристанищната администрация на Ница заявява, че инфраструктурата на пристанището може да обслужва редовен превоз на пътници. Тази инфраструктура разполага с площ за обслужване от 25 900 m². Налични са четири котвени стоянки. Пристанищната администрация също така посочва, че пристанището може да поеме до осем кратки престоя на ден. Пристанище Ница твърди, че може да гарантира до четири ежедневни двупосочни пътнически линии с направление Корсика.

- (124) Освен това френските органи обясниха по време на официалната процедура по разследване, че пристанищната администрация на Корсика — ТПП на Корсика, също е предоставила отговор в свободен текст на 7 януари 2022 г. в рамките на консултацията с ползвателите. В този отговор в свободен текст е предоставена информация за характеристиките на петте корсикански пристанища, използвани за обслужване по море на Корсика.
- (125) ТПП на Корсика не посочва конкретни ограничения за превоза на пътници. Въпреки това тя споменава за значителни задръствания на корсиканските пристанища, по-специално в Бастия (критична ситуация през цялата година), както и в Аячо и Порто-Векио (високи нива на задръстване през лятото).

3.4.2.1.1.3. Заключение в доклада на Gecodia относно търсенето от страна на пътниците от гледна точка на качеството

- (126) В допълнение към обществените консултации френските органи възлагат на Gecodia да извърши и допълнителни анализи на търсенето на обслужване по море на Корсика от страна на пътниците. Заключениеята от тези анализи са описани в подразделите по-долу.

3.4.2.1.1.3.1. Търсене на морски транспорт, поради липса на алтернативен въздушен транспорт

- (127) Първо, в доклада на Gecodia се анализира дали от гледна точка на пътниците пътуването със самолет може да се счита за взаимозаменяемо с пътуването с кораб, за да се удовлетвори нуждата от транспорт между Корсика и континенталната част на Франция. В доклада се заключава, че не може.
- (128) В доклада на Gecodia това заключение се основава, първо, на практиката на Европейската комисия за вземане на решения, ⁽⁸⁴⁾ която показва, че взаимозаменяемост фактически не съществува в случаите, когато пътниците пътуват със собствен автомобил или със значително количество багаж. Такъв е случаят в Корсика, където съотношението между броя на пътниците и броя на леките превозни средства от всякакъв тип на корабите е приблизително 0,7 за пътниците, които са местни жители, и 0,4 за пътниците, които не са местни жители ⁽⁸⁵⁾.
- (129) Второ, в доклада на Gecodia се прави позоваване на резултатите от консултацията с ползвателите, които в голяма степен сочат, че въздушният и морският транспорт не са взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите (съображение 115).

⁽⁸³⁾ ТПП на Вар заявява в отговора си „Като се има предвид, че Corsica Ferries вече обслужва повече от 1,3 млн. пътници за Корсика чрез своята линия, която не е услуга в рамките на ДОУ, както и над 400 000 пътници за други европейски островни дестинации чрез другите си линии само на този терминал [Тулон—Пор дьо Комерс], и като се има предвид, че местните избрани представители призоваха този брой да бъде ограничен до обелите, обслужвани в периода 2019—2021 (т.е. максимум 2 млн. пътници), изглежда много трудно да си представим добавянето на допълнителна дейност в съответствие със задълженията на ДОУ към тази съществуваща и добре установена дейност (и по-специално възможността за обработване на товари през цялата година)“.

⁽⁸⁴⁾ Френските органи се позовават на решението на Европейската комисия от 9 октомври 2013 г. по дело COMP/M.6796 — Aegean/Olympic II (ОВ С 25, 24.1.2015 г.), точка 85.

⁽⁸⁵⁾ Това означава, че на всеки пътник, който е местен жител, се пада средно един автомобил и почти един автомобил на всеки двама пътници, които не са местни жители, което по данни на Франция съответства на средното пътуване на една двойка с автомобил.

(130) Трето, в доклада на Gecodia се посочва, че пътуванията с кораб са много по-дълги от тези със самолет (между 6 и 12 часа в зависимост от пристанището, предимно през нощта, в сравнение с 1 час със самолет) ⁽⁸⁶⁾. Същото важи и за честотата, като въздухоплавателните услуги са много по-чести от обслужването по море ⁽⁸⁷⁾. Според доклада на Gecodia, пътуването с кораб не може да се счита за алтернатива за пътници, които разполагат с ограничено време.

(131) Въз основа на доклада на Gecodia френските органи стигат до заключението, че съществува търсене от гледна точка на качеството на морски транспорт сред местните жители и лицата, които не са местни жители на Корсика, пътуващи между острова и континенталната част на Франция.

3.4.2.1.1.3.2. Разделяне на търсенето на морски транспорт според местопребиваването на пътника (местен жител/лице, което не е местен жител на Корсика)

(132) В доклада на Gecodia се анализира дали има съществена разлика в търсенето на морски превоз на пътници в зависимост от профила на ползвателите или избора им на пристанище на пристигане в континенталната част на страната.

(133) В доклада на Gecodia се заключава, че по отношение на морския превоз на пътници между Корсика и континенталната част на Франция трябва да се прави разграничение между пътниците, които живеят в Корсика, и пътниците, които не са местни жители. В доклада се посочва, че:

- съгласно принципа на териториална непрекъснатост се изисква да се предлагат транспортни услуги на местните жители на Корсика, за да се облекчат ограниченията, свързани с изолираността на острова, както и да им се даде възможност да пътуват до континенталната част на страната. По този начин пътниците, които са местни жители, се ползват от специална тарифа, определена съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г. ⁽⁸⁸⁾,
- тарифите, предлагани от корабните дружества, се различават значително между двете категории пътници (местни жители и лица, които не са местни жители). По данни от доклада на Gecodia, цената на билетите за пътници, които не са местни жители, варира значително в зависимост от сезона, докато цената на билетите за местните жители е една и съща през цялата година. Освен това някои корабни дружества, като Corsica Ferries, прилагат тарифи за местни жители по своя инициатива, извън обхвата на правните задължения, и по-специално по маршрутите между Италия и Корсика. Съответно, самите корабни дружества правят разграничение между пътници, които са местни жители, и пътници, които не са местни жители,
- пътниците, които са местни жители, имат различни навици и предпочитания, което според френските органи е потвърдено от резултатите от консултацията с ползвателите. Търсенето на морски транспорт от страна на местните жители продължава през цялата година: 30—39 % от превоза на пътници, които са местни жители, се наблюдава между ноември и март, което е неактивният сезон, докато лицата, които не са местни жители, пътуват предимно през туристическия сезон (80—94 % от превоза на пътници, които не са местни жители). Освен това почти всички местни жители предпочитат вечерни отпътувания в сравнение със само две трети от лицата, които не са местни жители ⁽⁸⁹⁾.

(134) Поради тези причини като цяло търсенето на морски транспорт от страна на местните жители на Корсика се различава от търсенето от страна на лицата, които не са местни жители.

⁽⁸⁶⁾ По данни от доклада на Gecodia, 82 % от курсовете между Корсика и континенталната част на Франция се осъществяват през нощта, като времето за пътуване е 10—12 часа. При курсовете, извършвани през деня, които са изключение за Тулон и правило за Ница, времето за пътуване обикновено е 5—8 часа.

⁽⁸⁷⁾ По данни от доклада на Gecodia, има три обратни полета дневно от Марсилия до Аячо и Бастия и два от Ница (до три в активния сезон). Има два обратни полета дневно от Марсилия до Калви и Фигари и един от Ница. Що се отнася до морския транспорт, през активния и неактивния сезон единствено пристанищата Аячо и Бастия се обслужват поне веднъж дневно от Марсилия или Тулон.

⁽⁸⁸⁾ Френските органи заявяват, че въвеждането на схемата за ЗОУ от 2019 г. е отговорило на нужда от обществена услуга, установена по-рано от CdC въз основа на мнения на ползвателите (местни жители на Корсика), която пазарът не е могъл да удовлетвори при липса на задължения за извършване на обществена услуга.

⁽⁸⁹⁾ Според доклада на Gecodia, това заключение важи единствено за маршрутите между Тулон и корсиканските пристанища: 91 % от местните жители пътуват между Тулон и корсиканските пристанища вечер, в сравнение с 67 % от пътниците, които не са местни жители. В пристанище Марсилия отпътуванията са точно определени и се извършват само в 19:00 ч., така че през деня няма отпътувания. В пристанище Ница 19 % от местните жители пътуват вечер, в сравнение с 15 % от лицата, които не са местни жители.

(135) Освен това, по данни от доклада на Gecodia, от географска гледна точка:

- пътниците, които не са местни жители, не правят разграничение между континенталните пристанища Марсилия, Ница и Тулон, когато избират морски превоз между Корсика и континенталната част на Франция. Следователно пътниците, които не са местни жители, възприемат тези три пристанища като взаимозаменяеми с оглед на нуждите им от морски транспорт,
- пътниците, които са местни жители възприемат пристанищата Марсилия и Тулон като взаимозаменяеми с оглед на нуждите им от морски транспорт, както и пристанищата Тулон и Ница. От тяхна гледна точка обаче пристанищата Марсилия и Ница не са взаимозаменяеми, тъй като разстоянието между тях е повече от 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Специфично търсене на морски транспорт от страна на пътуващите по медицински причини

(136) Френските органи изпращат специален въпросник на пътници, които пътуват по медицински причини с цел установяване на характеристиките на търсенето от страна на тази категория ползватели. Те получават само няколко отговора на този въпросник (съображение 111). Поради това френските органи възлагат на Gecodia да извърши допълнителен анализ, за да се провери дали съществува специфично търсене от страна на пътуващите по медицински причини.

(137) В доклада на Gecodia първо се прави позоваване на правната рамка, регулираща пътуванията по медицински причини между Корсика и континенталната част на страната. В него се обяснява, че медицинският транспорт между Корсика и континенталната част на страната е предмет на координирана политика от страна на публичните органи. CdC, пържавата (чрез регионалната здравна агенция на Корсика) и здравноосигурителните органи (чрез основните здравноосигурителни каси на Корс-дю-Сюд (2A) и От-Корс (2B), наричани по-нататък „СРАМ“) са предприели координирани действия за намаляване на пречките пред достъпа до здравно обслужване за корсиканските жители, които се нуждаят от лечение, което не се предлага в Корсика.

(138) По данни от доклада на Gecodia, правилата за покриване на транспортните разходи се основават на членове R. 322-10—R. 322-10-9 от Кодекса за социално осигуряване (наричан по-нататък „КСО“). В член R. 322-10 от КСО се изброяват случаите, в които разходите за транспорт на осигурено лице, което е длъжно да пътува, за да получи лечение или да се подложи на изследвания, свързани със състоянието му, може да бъдат покрити от здравноосигурителната система⁽⁹⁰⁾. Това включва ситуации, в които осигуреното лице използва транспорт, за да пътува до място, което се намира на повече от 150 km, както е случаят с осигурено лице, което пътува от Корсика до континенталната част на страната, за да получи лечение. Член R. 322-10-2 от КСО гласи, че във всички случаи покриването на разходите за транспорт от здравноосигурителната система „е обвързано с представянето от страна на осигуреното лице на лекарско предписание за транспорта и на фактура, издадена от превозвача, или доказателство за превоз. В лекарското предписание трябва да е посочена причината за транспорта и използваният вид транспорт...“

⁽⁹⁰⁾ Член R. 310-10 от КСО гласи, че „разходите за транспорт на осигурено лице или правоимащо лице, което е длъжно да пътува, се покриват:

1. За получаване на лечение или извършване на изследвания, свързани със състоянието му, в следните случаи:

- а) транспорт, свързан с хоспитализация;
- б) транспорт, свързан с лечение или изследвания, предписани съгласно член L. 324-1 за пациенти, признати за страдащи от дългосрочно заболяване и имащи едно от уврежданията или видовете нетрудоспособност, предвидени в указанията към предписанията, посочени в член R. 322-10-1;
- в) транспорт с линейка, обоснован от състоянието на пациента, при условията, определени в заповедта, посочена в член R. 322-10-1;
- г) транспорт до място на разстояние над 150 километра, при условията, посочени в членове R. 322-10-4 и R. 322-10-5;
- д) множество пътувания, когато са предписани най-малко четири пътувания за едно и също лечение в рамките на два месеца и всяко пътуване е до място, отдалечено на повече от 50 километра;
- е) транспорт във връзка с грижи или лечение в центровете, посочени в член L. 312-1, параграф I, точка 3 от Кодекса за социални дейности и семействата, или в медицинските/психологическите/педагогическите центрове, посочени в член L. 160-14, точка 19 от настоящия кодекс. [...]“

- (139) В доклада на Gecodia се заключава, че лекарят определя най-подходящия вид транспорт за пациента в зависимост от неговото здравословно състояние и степен на самостоятелност (член L. 322-5 от КСО) и че този избор подлежи на предварително одобрение от СРАМ. Освен това, в член R. 322-10-4 от КСО се изисква да се извърши медицински преглед, за да се потвърди, че лечението не може да бъде предоставено в лечебно заведение, разположено в радиус от 150 km. С други думи, според доклада на Gecodia се покриват единствено разходите за транспорт във връзка със специализирани медицински услуги или лечение, които не се предлагат в Корсика. И накрая, член R. 322-10-5 от КСО гласи, че възстановяването на транспортните разходи се изчислява въз основа на разстоянието между първоначалното място на лечение на пациента и най-близкото предписано лечебно заведение.
- (140) Въз основа на тази информация френските органи стигат до два извода.
- (141) *Първо*, видът транспорт, т.е. кораб или самолет, се предписва от лекаря и подлежи на одобрение от СРАМ за възстановяване на транспортните разходи. Следователно пътуващите по медицински причини не може да избират вида транспорт, ако желаят транспортните им разходи да бъдат възстановени.
- (142) Френските органи считат, че това доказва липсата на взаимозаменяемост между въздушния и морския транспорт от гледна точка на пътуващите по медицински причини. Изборът на един или друг вид транспорт им е наложен съгласно националната правна уредба, с която се урежда възстановяването на медицински разходи.
- (143) *Второ*, пътуванията по медицински причини, покривани от здравното осигуряване, засягат пациенти, които не могат да намерят подходящо лечение в Корсика и поради това имат спешна нужда да пътуват до континенталната част на страната, където да получат подходящо лечение. В доклада на Gecodia се посочва, че съгласно закона подходящо лечение трябва да бъде осигурено в медицинския център, който се намира най-близо до мястото, където пациентът получава медицински грижи в Корсика. В доклада на Gecodia се приема, че пътуващите по медицински причини са зависими до голяма степен от разстоянията и обикновено предпочитат пристанища в населените места, които са най-близо до предписания лечебен център, за да се избегне ситуация, в която транспортните им разходи няма да бъдат възстановени или ще бъдат възстановени само частично от СРАМ.
- (144) В доклада на Gecodia се посочва, че в Корсика не се предлагат редица медицински услуги, свързани с болнични дейности в областта на общата медицина, хирургията и акушерството („МХА“), последващите грижи и рехабилитацията („ПГР“) и психиатрията. Въз основа на данни, събрани от техническата агенция за информация относно хоспитализациите („АТИ“) за периода 2015—2020 г., френските органи потвърдиха, че има поток към континенталната част на страната от пациенти, живеещи в Корсика, които получават такива грижи. Данните, представени в доклада на Gecodia, сочат, че местните жители на Корсика са имали средно близо 15 000 болнични престоя годишно (МХА) на територията на континентална Франция, като две трети от тях са били в департамент Буш-дю-Рон (Марсилия). Местните жители на Корсика са прекарвали близо 34 000 дни годишно за лечение в областта на ПГР в континентална Франция, половината от които в департамента Буш-дю-Рон; и са получили близо 1 700 лечения в областта на психиатрията годишно, почти половината от които в департамента Буш-дю-Рон.
- (145) Въз основа на това в доклада на Gecodia се заключава, че съществува специфично търсене на морски транспорт между Корсика и континенталната част на Франция от страна на пътуващите по медицински причини, като се вземат предвид по-специално условията за възстановяване на транспортните разходи и местоположението на подходящи медицински центрове за лечения, които не се предлагат в Корсика.
- (146) В доклада на Gecodia се разглеждат и нуждите на пътуващите по медицински причини с оглед на местоназначението в континенталната част на Франция.
- (147) В този контекст френските органи поискаха от СРАМ да им предоставят данни за броя на заявленията за предварително одобрение, които са приели за покриване на разходите за транспорт от здравноосигурителната система. По данни, получени от СРАМ 2А (повече от 15 000 издадени разрешения), ⁽⁹¹⁾ повече от 80 % от тях са за едно или повече пътувания до Марсилия, в сравнение с по-малко от 14 % до Ница, 1,1 % до Париж и по-малко от 0,3 % до Тулон ⁽⁹²⁾.

⁽⁹¹⁾ Обратно на посоченото от Комисията в съображение 79 от решението за откриване на процедурата, СРАМ 2А е уведомила френските органи за 15 237 заявления за предварително одобрение, които е одобрила в периода 17 септември 2020 г.—31 декември 2021 г. (а не 8 000).

⁽⁹²⁾ В доклада на Gecodia също се посочват данни, получени от СРАМ 2В, събрани от [...] (*) ((*): поверителна информация), от които става ясно, че над 75 % от пътуванията по медицински причини със самолет са били до Марсилия, а по-малко от 25 % — до Ница.

- (148) В доклада на Gecodia се заключава, че търсенето от страна на пътуващите по медицински причини вероятно се ограничава само до континенталните пристанища, които се намират в близост до крайното им местоназначение в континенталната част на страната (предписаните лечебни заведения). По-голямата част от пътуващите по медицински причини пътуват до Марсилия.

3.4.2.1.2. Определяне на търсенето на морски превоз на пътници от гледна точка на количеството

3.4.2.1.2.1. Определяне на търсенето от страна на пътници, които са местни жители, и лица, които не са местни жители на Корсика, от гледна точка на количеството

- (149) За да бъде количествено измерено търсенето от страна на пътниците (местни жители и лица, които не са местни жители на Корсика), френските органи се позовават както на исторически данни, така и на прогнози за периода 2023—2030 г.
- (150) В исторически план френските органи анализират търсенето от страна на пътниците, които са местни жители, и пътниците, които не са местни жители на Корсика, въз основа на наличните данни за периода 2016—2021 г. По отношение на очакваното търсене за периода 2023—2030 г. френските органи изготвят прогнози въз основа на наблюдаваното търсене през 2019 г. (2020 и 2021 г. са засегнати от кризата, свързана с COVID-19). Те изчисляват промяната в търсенето на морски транспорт от страна на пътниците, които са местни жители и пътниците, които не са местни жители, въз основа на средния годишен темп на растеж на търсенето на транспорт в дългосрочен план (2015—2030 г.), публикуван от Министерството на екологичния преход през юли 2016 г. ⁽⁹³⁾ и актуализиран през октомври 2021 г. ⁽⁹⁴⁾.
- (151) Очакваното търсене на морски транспорт през 2030 г. е представено в таблица 14.

Таблица 14

Търсене от страна на пътниците по маршрут през 2030 г.

	2030 г. Пътници, които не са местни жители (район на Марсилия, Тулон и Ница)	2030 г. Пътници, които са местни жители (район на Марсилия и Тулон)	2030 г. Общо
Аячо	1 050 000	45 000	1 095 000
Бастия	950 000	35 000	985 000
Порто-Векио	200 000	7 500	207 500
Проприано	50 000	4 000	54 000
Л'Ил-Рус	325 000	5 500	330 500

Източник: Доклад на Gecodia, таблици 43—44

3.4.2.1.2.2. Определяне на търсенето от страна на пътуващите по медицински причини от гледна точка на количеството

- (152) По отношение на пътуващите по медицински причини, френските органи не са разполагали с преки данни за броя на превозваните пациенти и придружаващите ги лица, тяхното местоназначение или вида на използвания транспорт. Във връзка с това в доклада на Gecodia се посочва, че тези данни са поискани от Регионалната здравна агенция на Корсика и СРАМ. Регионалната здравна агенция на Корсика е заявила, че не разполага с тази информация. СРАМ са пояснили, че тяхната информационна система не предоставя надеждни и пълни данни.

⁽⁹³⁾ Вж. изследването на Министерството на екологичния преход от юли 2016 г. относно прогнозираното дългосрочно търсене на транспорт, достъпно на адрес: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf> (посетено на 18 октомври 2024 г.). В изследването се посочва, че общите резултати от промените в търсенето на транспорт и изчисления трафик са предназначени да послужат като основа за местни прогнози за трафика, които ще бъдат изготвени от децентрализираните служби на министерството или от управителите на инфраструктурата, с цел да се анализира бъдещето в регионите и да се оценят публичните политики и проектите за транспортна инфраструктура. В изследването се предоставят прогнози за 2030 и 2050 г.

⁽⁹⁴⁾ Вж. изследването от октомври 2021 г., с което се актуализира изследването от 2016 г., като се отчита по-специално въздействието от приемането на новото законодателство в областта на околната среда. Актуализираното изследване е достъпно на адрес: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snb2_oct2021.pdf (посетено на 18 октомври 2024 г.).

- (153) Поради това френските органи изготвят оценка на тези пътувания, като използват непреки данни.
- (154) Френските органи първо се позоват на данни на АТИН (съображение 144) относно броя на регистрираните медицински лечения или болнични престои (за лечение, което не се предлага в Корсика) на местни жители на Корсика в континенталната част на Франция (и по-конкретно в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг, където се намират градовете Марсилия, Тулон и Ница). Френските органи изчисляват броя на пътуващите по медицински причини и придружаващите ги лица въз основа на броя на регистрираните медицински лечения или болнични престои за дейности в областта на ПГР, МХА и психиатрията за местни жители на Корсика в целия регион Прованс—Алпи—Лазурен бряг ⁽⁹⁵⁾. Общо те стигат до оценка от 65 000 пътуващи по медицински причини на година средно за всички медицински лечения, свързани с дейностите в областта на ПГР, МХА и психиатрията. Само в департамент Буш-дю-Рон (Марсилия) са отчетени средно около 53 000 пътници на година за периода 2015—2019 г.
- (155) В тази оценка са включени и придружаващите лица. Френските органи изчисляват, че пътуващите по медицински причини, които са на възраст под 19 и над 75 години, са системно придружавани от едно лице, а в другите възрастови групи — придружаван е всеки втори. В резултат на това те установяват, че едно (двупосочно) пътуване по медицински причини на пациент от Корсика поражда фактическа нужда от превоз на 1,4 пътници (пътуване в двете посоки), като се вземе предвид необходимостта от придружители. По данни от Франция това заключение е в съответствие с емпиричните данни, събрани от СРАМ 2А, тъй като от 15 237 заявления за предварително одобрение, приети от СРАМ 2А, 41,5 % (6 318) са за придружител, а от тези 6 318 заявления 7,5 % са и за втори придружител.
- (156) След това френските органи изчисляват броя на пътуванията по море по два начина.
- (157) Първият подход е да се получи броят на пътуващите по медицински причини, като от изчисления общ брой на пътниците, които са пътували по медицински причини, се изважда броят на лицата, които са пътували със самолет. Данните за пътуващите по медицински причини, които са използвали самолет между Корсика и департамента Буш-дю-Рон (Марсилия), с които разполагат френските органи за периода 2016—2019 г., ⁽⁹⁶⁾ показват, че въздушният транспорт е обслужвал средно около 38 000 пътници годишно (приблизително 70 % от изчисления общ брой от 53 000 пътуващи по медицински причини, съображение 154). Въз основа на тези изчисления френските органи стигат до заключението, че морският транспорт може да обхваща до 30 % от пътуванията на пътуващите по медицински причини до департамента Буш-дю-Рон.
- (158) Вторият подход е анализ на 15 237 заявления за предварително одобрение, изпратени до СРАМ 2А от местни жители на Корсика в периода 2020—2021 г. за възстановяване на транспортни разходи, свързани с пътувания по медицински причини. Анализът на тези заявления за предварително одобрение, които трябва да включват лекарско предписание, в което е посочен видът транспорт, предписан от лекаря в зависимост от състоянието на пациента (съображения 136—148), показва, че приблизително 4 % от тях се отнасят за морски транспорт.
- (159) Въз основа на тези два подхода делът на пътуващите по медицински причини, които използват кораб, от общия брой пътуващи по медицински причини до Марсилия, варира между 4 % и 30 %. За да се съгласуват двата подхода и да се гарантира, че степента на търсене от страна на тези пътници е оценена консервативно, френските органи в крайна сметка изчисляват, че 10 % от пътуващите по медицински причини използват кораб (около 5 400 пътуващи по медицински причини годишно от общо 53 000 пътуващи по медицински причини годишно, според оценките на френските органи за департамента Буш-дю-Рон през 2019 г.).

⁽⁹⁵⁾ Що се отнася до дейностите в областта на МХА, търсенето на пътувания от пациенти от Корсика (двупосочно пътуване, без придружител) е оценено спрямо броя на регистрираните болнични престои (1 престой = 1 пътник в двете посоки = 2 пътувания). Що се отнася до дейностите в областта на ПГР, изразени в дни хоспитализация, френските органи изчисляват броя на пътуванията спрямо броя на регистрираните болнични престои (1 престой = 1 пътник в двете посоки = 2 пътувания), като взеха предвид, че независимо от мястото на предоставяне на грижите един престой съответства на средно 45 дни хоспитализация. Накрая, що се отнася до дейностите в областта на психиатрията, броят на пътниците е изчислен въз основа на броя на регистрираните лечения (1 лечение = 1 пътник в двете посоки = 2 пътувания).

⁽⁹⁶⁾ Данните, събрани от френските органи, са взети от транспортни договори, сключени [...] [с] СРАМ.

- (160) И накрая, френските органи разпределят броя на пътуващите по медицински причини между различните корсикански пристанища въз основа на разпределението по региони на дейността в областта на МХА (карта за това е достъпна на сайта на АТИН).
- (161) За да се оцени годишното търсене от страна на пътуващите по медицински причини в периода 2023—2030 г., френските органи приемат, че с оглед на очакваното нарастване и застаряване на населението, от една страна, и развитието на здравното обслужване в Корсика, от друга, прогнозираното търсене за периода 2023—2030 г. ще остане стабилно въз основа на изчисления брой пътувания по медицински причини за 2019 г. В таблица 15 е показан изчисления брой на пътуванията по медицински причини с кораб между корсиканските пристанища и пристанище Марсилия.

Таблица 15

Изчислен брой пътувания по медицински причини с кораб от пациенти, живеещи в Корсика, и придружители (годишен брой пътници) между Корсика и Марсилия

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2023—2030 г.
Аячо	2 134	2 145	1 667	2 145
Бастия	2 407	2 419	1 880	2 419
Порто-Векио	251	252	196	252
Проприано	126	126	98	126
Л'Ил-Рус	425	427	332	427

Източник: мнения на френските органи, представени на 27 юли 2023 г.

3.4.2.2. Определяне на капацитета на пазара да удовлетвори търсенето от страна на ползвателите

- (162) След като извършват качествена и количествена оценка на търсенето от страна на различните категории ползватели на морски превоз на пътници между Корсика и континенталната част на Франция, френските органи се опитват да определят до каква степен пазарното предлагане може да удовлетвори това търсене.

3.4.2.2.1. Консултация с операторите

3.4.2.2.1.1. Зададени въпроси

- (163) Консултацията с операторите първоначално включва въпросник, съдържащ четири общи въпроса относно превоза на пътници:

- с първия въпрос морските превозвачи са приканени да коментират характеристиките на търсенето от страна на ползвателите, установено и представено в документа, подкрепящ консултацията с ползвателите (съображение 95);
- с втория въпрос операторите са приканени да опишат флота, който е вероятно да използват за предлаганото от тях обслужване по море между Корсика и континенталната част на Франция;
- в третия въпрос операторите е трябвало да отговорят дали съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г. планират да въведат услуга по един или повече от маршрутите от 2023 г. нататък. В този въпрос е предложен и списък с маршрути, обхващащи всички морски връзки между Марсилия и корсиканските пристанища, между Тулон и корсиканските пристанища, както и между Ница и корсиканските пристанища. За всеки маршрут операторите е трябвало да посочат дали ще го обслужват съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г. Във въпросника също така е предоставена възможност на операторите да представят менения относно обслужването на съответния маршрут.

- (164) Ако отговорът на третия въпрос е бил „да“ за един или повече маршрути, във въпросника е следвал списък с по-конкретни въпроси относно услугата, която операторът ще въведе. Операторите е трябвало да предоставят тази информация за всеки маршрут, за който са заявили, че могат да предложат търговска услуга по схемата за ЗОУ от 2019 г.

(165) Например, ако даден оператор е заявил, че е в състояние да предоставя търговска услуга по маршрута Марсилия—Аячо, той е трябвало да отговори на следните въпроси:

- дали вече е предоставял услуги за морски транспорт в периода 2015—2022 г. по въпросния маршрут ⁽⁹⁷⁾;
- в кой период от годината операторът ще предоставя услугата си ⁽⁹⁸⁾;
- какъв тип плавателни съдове ще използва операторът за предоставяне на търговските си услуги ⁽⁹⁹⁾.

3.4.2.2.1.2. Резюме на получените отговори

(166) Трима оператори са представили отговори в рамките на консултацията с операторите: Corsica Linea, La Mériidionale и Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea и La Mériidionale са заявили, че няма да предлагат търговска услуга между Корсика и континентална Франция по схемата за ЗОУ от 2019 г.

(168) Corsica Ferries е представило търговската услуга, която ще предоставя при липса на договор за обществена услуга за превоз на пътници. В подкрепа на отговорите си на въпросника Corsica Ferries е представило няколко файла във формат Excel, в които подробно е посочило, наред с другото, капацитета на плавателните си съдове и търговските услуги, които ще предоставя.

(169) В отговор на въпрос 1 от консултацията с операторите Corsica Ferries е посочило, че отговорите му на въпросника, както и файлът във формат Excel с данни, свързани с транспортната му услуга, са изготвени при липса на каквито и да било указания в документите, предоставени от CdC, относно нуждите от териториална непрекъснатост и изискванията във връзка с това. С оглед на тези неясноти Corsica Ferries не е заложило в своя файл във формат Excel относно капацитета на плавателните си съдове никакво увеличение или намаление на предлагания капацитет за периода 2023—2028 г.: поради това посоченият капацитет е един и същ през целия анализиран период.

(170) В отговор на въпрос 4 Corsica Ferries е заявило, че при липса на договор за обществена услуга от 1 януари 2023 г. ще извършва превоз на пътници между всички континентални пристанища (Марсилия, Ница, Тулон) и всички корсикански пристанища, с изключение на пристанище Проприано. По-конкретно, Corsica Ferries ще предлага дневни и нощни търговски услуги (превоз на товари и пътници), включващи:

- една дневна двупосочна линия между континенталната част на Франция (най-малко пет пъти седмично от Тулон и два пъти седмично от Марсилия) и пристанищата Аячо и Бастия,
- две двупосочни линии от Марсилия веднъж месечно и най-малко три двупосочни линии седмично от Тулон до всяко от пристанищата Порто-Векио и Л'Ил-Рус,
- без търговска услуга до Проприано, тъй като според Corsica Ferries това пристанище е взаимозаменяемо с пристанище Аячо, което дружеството вече е предложило да обслужва поне веднъж дневно от Марсилия и Тулон,
- допълнителни услуги за морски транспорт между пристанище Ница и Корсика от юли до септември.

(171) Corsica Ferries е уведомило френските органи, че разполага с флот от 13 плавателни съда, които не са разпределени по конкретни маршрути. Дружеството също така е заявило, че 15 % от превозите по всички маршрути ще се извършват през деня (отпътуване между 6:00 и 16:00 часа и пристигане между 14:00 и 24:00 часа в двете посоки).

⁽⁹⁷⁾ Ако отговорът е бил „не“, операторът е трябвало да посочи причината за липсата на услуга.

⁽⁹⁸⁾ Операторът е трябвало да посочи също: i) при липса на целогодишна услуга, в кой конкретен период от годината ще се предоставя услугата; ii) дали предложената услуга е директна услуга; iii) честотата на курсовете; iv) предвидените часове на заминаване и пристигане; както и v) общия брой директни курсове, предвидени годишно.

⁽⁹⁹⁾ Операторът е трябвало да посочи: i) по какъв начин използваният плавателен съд отговаря на нуждите от териториална непрекъснатост; ii) броя на предвидените плавателни съдове; iii) капацитета на плавателните съдове; iv) техните характеристики; v) въведените екологични мерки; както и vi) услугите, предлагани на борда на плавателните съдове.

- (172) По отношение на капацитета на плавателните съдове, с които ще се извършва превозът на пътници, Corsica Ferries е предоставило на френските органи информацията, посочена в таблица 16.

Таблица 16

Потенциално обслужване от Corsica Ferries по схемата за ЗОУ от 2019 г. (годишен брой пътници) при липса на ДОУ

	2023—2028 г. Пътници, които не са местни жители (районът на Марсилия, Тулон и Ница)	2023—2028 г. Пътници, които са местни жители (район на Марсилия и Тулон)	2023—2028 г. Общо
Аячо	1 790 601	971 940	2 762 541
Бастия	1 881 317	907 995	2 789 312
Порто-Векио	279 532	136 803	416 335
Проприано	0	0	0
Л'Ил-Рус	586 182	256 158	842 340

Източник: Отговор на Corsica Ferries в допитването до участниците на пазара относно обслужването по море между Корсика и континенталната част на Франция (22 февруари 2022 г.)

- (173) Corsica Ferries също така е заявило, че предложението му (от пристанище Марсилия) ще бъде валидно само при липса на договор за обществена услуга между Корсика и континенталната част на страната.

3.4.2.2. Анализ на неефективността на пазара

- (174) След анализ на капацитета, който Corsica Ferries ще осигури, френските органи стигат до заключението, че при липса на ДОУ пазарът може да удовлетвори прогнозираното търсене през периода 2023—2028 г. от страна на пътниците, които са местни жители (с изключение на пътуващите по медицински причини), и пътниците, които не са местни жители, за обслужване по море между пристанищата Аячо, Бастия, Л'Ил-Рус и Порто-Векио и френските континентални пристанища.
- (175) Френските органи обаче отбелязват, че Corsica Ferries няма да обслужва пристанище Проприано. Следователно те стигат до заключението, че съществува пълна неефективност на пазара по отношение на морския транспорт между пристанище Проприано и френските континентални пристанища, както за пътниците, които са местни жители, така и за пътниците, които не са местни жители.
- (176) Освен това, по отношение на търсенето от страна на пътуващите по медицински причини, френските органи отбелязват, че Corsica Ferries ще обслужва пристанище Марсилия само два пъти седмично от пристанищата Аячо и Бастия и три пъти месечно от пристанищата Порто-Векио и Л'Ил-Рус. Освен това, както е посочено в съображение 170, Corsica Ferries няма да обслужва пристанище Проприано. Поради това те считат, че услугата, предлагана от Corsica Ferries до пристанище Марсилия не е достатъчно редовна, тъй като то е предпочитаното пристанище от пътуващите по медицински причини.

3.4.2.3. Заключение относно съществуването на нужда от обществена услуга във връзка с морския превоз на пътници

- (177) С оглед на неефективността на пазара между пристанище Проприано и френските континентални пристанища по отношение на морския превоз на пътници, които са местни жители, пътници, които не са местни жители, френските органи стигат до заключението, че е налице нужда от обществена услуга, която да покрива цялото оценено търсене от гледна точка на количеството в периода 2023—2030 г. от/до пристанище Проприано, както е посочено в таблица 14.
- (178) С оглед на неефективността на пазара между всички корсикански пристанища и пристанище Марсилия по отношение на морския превоз на пътници, пътуващи по медицински причини, поради липсата на достатъчно транспортните услуги, които ще бъдат предоставяни от Corsica Ferries, френските органи стигат до заключението, че е налице нужда от обществена услуга, която да покрива цялото търсене от страна на пътуващите по медицински причини до Марсилия в периода 2023—2030 г., както е посочено в таблица 15.

3.4.3. Определяне на съществуването на нужда от обществена услуга за морски превоз на товари

- (179) В настоящия подраздел се описват заключенията на френските органи относно: i) съществуването на търсене от страна на ползвателите на морски превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната; и ii) описание на неефективността на пазара да се удовлетвори това търсене.

3.4.3.1. Определяне на търсенето от страна на ползвателите

- (180) В следващите подраздели са описани анализите, извършени от френските органи, както във връзка с търсенето от страна на ползвателите на морски превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната от гледна точка на качеството, така и във връзка с търсенето от страна на тези ползватели от гледна точка на количеството.

3.4.3.1.1. Определяне на търсенето от гледна точка на качеството

- (181) В настоящия подраздел са представени първо резултатите от консултацията с ползвателите; второ, резултатите от консултацията с пристанищата; и накрая, заключенията от доклада на Gecodia, допълващи резултатите от обществените консултации.

3.4.3.1.1.1. Резултати от консултацията с ползвателите

3.4.3.1.1.1.1. Зададени въпроси

- (182) В документа, подкрепящ консултацията с ползвателите (съображение 95) френските органи правят предварително разграничение между превоза на товари с влекач и превоза на товари без влекач ⁽¹⁰⁰⁾.
- (183) Консултацията с ползвателите е включвала въпросник, насочен към всички ползватели на морски превоз на товари. Въпросникът е съдържал списък с около 20 въпроса с предложени отговори (в някои случаи ползвателите са могли да отбележат повече от един отговор) и приблизително време за попълване от пет минути.
- (184) В първите три въпроса са поискани общи сведения за профила на ползвателя. В първия въпрос от ползвателите е поискано да предоставят информация за морския(те) маршрут(и) до Корсика, който(ито) използват между пристанище Марсилия и петте корсикански пристанища ⁽¹⁰¹⁾. Във вторият въпрос е поискана информация за сектора на дейност на ползвателите и пощенския код на тяхното седалище. В третия въпрос ползвателите са били приканени да споделят мнението си относно разграничението между превоза на товари с влекач и превоза на товари без влекач, както и да предоставят информация за обема на товарите, превозени с влекач, и/или товарите, превозени без влекач, по въпросния маршрут през 2019 г.
- (185) Във въпроси 4—13 от ползвателите е поискана информация относно удовлетвореността им от услугите за морски транспорт, предлагани по съответния(ите) маршрут(и). По-конкретно:
- дали услугата, предлагана по въпросния маршрут, отговаря на нуждите на ползвателя (отговор: „да“ или „не“),
 - дали ползвателите срещат затруднения по отношение на наличния капацитет ⁽¹⁰²⁾,
 - да посочат вида на превозваните товари, при които срещат такива затруднения, и дали при такива затруднения пренасочват превоза си към други маршрути ⁽¹⁰³⁾,
 - дали ползвателите са удовлетворени от часовете на заминаване от Корсика и пристигане на острова (задоволителни или незадоволителни; при отговор „незадоволителни“ — дали ползвателите предпочитат по-ранен или по-късен час на заминаване или пристигане), както и от честотата на предлаганите морски транспортни услуги по използваните морски маршрути,
 - дали максималната тарифа за превоз на товари по схемата за ЗОУ от 2019 г. следва да бъде променена.

⁽¹⁰⁰⁾ В документа, подкрепящ консултацията с ползвателите, се обяснява, че за превоза на товари без влекач е необходима значителна обработка в пристанището (пристанищно оборудване, работна ръка), за разлика от превоза на товари с влекач.

⁽¹⁰¹⁾ Ако ползвателите са използвали няколко маршрута, те е трябвало да попълнят отделен въпросник за всеки един от тях.

⁽¹⁰²⁾ Предложените отговори са били: системно; редовно; от време на време; никога.

⁽¹⁰³⁾ Предложените отговори са били: същият маршрут; други маршрути през Марсилия; други маршрути през Тулон; други маршрути през Ница; друга причина (да се уточни).

- (186) Във въпроси 14—20 ползвателите са приканени да дадат оценка на избора на пристанище в континенталната част на страната за услугата. По-конкретно:
- дали при резервацията на някой от маршрутите от Марсилия, ползвателите разглеждат и възможни курсове от другите континентални пристанища ⁽¹⁰⁴⁾,
 - основната причина за избора на пристанище Марсилия вместо някое от другите континентални пристанища ⁽¹⁰⁵⁾,
 - дали в случай на хипотетично увеличение на тарифата за морски транспорт в пристанище Марсилия с 5—10 %, ползвателят е готов да използва морски транспортни услуги в друго континентално пристанище (Тулон, Ница или и двете), за да пътуват до или от Корсика,
 - дали ползвателят вече е използвал маршрути от Тулон или Ница до Корсика след 2019 г. („да“ или „не“) и, ако е, да се посочи основната причина за избора на друго континентално пристанище (Тулон или Ница) вместо пристанище Марсилия ⁽¹⁰⁶⁾
- (187) И накрая, във въпрос 21 от ползвателите е поискано да предоставят мнението си относно целесъобразността на въвеждането на транспортна услуга, използваща плавателни съдове, предназначени изцяло за превоз на товари (ро-ро), в сравнение с действащата понастоящем услуга (ро-пакс).

3.4.3.1.1.1.2. Резюме на получените отговори

- (188) До края на периода на консултацията френските органи получават само пет отговора на въпросника. С оглед на този нисък брой, Gescodia се свързва директно с няколко транспортни и логистични дружества, които използват услуги за морски превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната, за да попълнят въпросника директно по телефона.
- (189) Френските органи посочват, че Gescodia е установило контакт с 21 транспортни дружества, които заедно формират около 90 % от общия обем на превозите на товари без влекач и 70 % от превозите на товари с влекач между Корсика и континенталната част на страната. Превозвачите респонденти са използвали предимно маршрути от Марсилия, като повече от половината от тях са използвали и маршрути от Тулон. Превозвачите са отговорили за всеки от маршрутите, които използват между Корсика (за всяко от корсиканските пристанища) и континенталната част на страната (за всяко от континенталните пристанища), както и за всеки вид превоз (с влекач и без влекач).
- (190) По отношение на превоза на товари без влекач, ⁽¹⁰⁷⁾ отговорите на въпросника могат да бъдат обобщени, както следва:
- малко над половината от респондентите считат, че настоящите морски транспортни услуги като цяло не отговарят на техните нужди. Тези резултати варират в зависимост от маршрута: почти всички ползватели, които ползват транспортни услуги между континенталната част на страната и Проприано и Л'Ил-Рус, са доволни от настоящото предлагане, но почти всички от ползвателите на транспортни услуги до/от Аячо и Бастия са недоволни ⁽¹⁰⁸⁾,
 - повечето ползватели срещат затруднения по отношение на наличния капацитет, особено по маршрутите между континенталната част на страната и Бастия (100 % редовно или системно срещат затруднения), Аячо и Порто-Векио (повече от 50 % редовно или системно срещат затруднения),
 - респондентите до голяма степен са доволни от часовете на заминаване и пристигане в Корсика, както и от честотата на двупосочните курсове, предлагани към момента на провеждането на консултацията с ползвателите,

⁽¹⁰⁴⁾ Предложените отговори са били: не мога да избирам (резервацията е задължителна); системно; само за някои потоци (да се уточни за какъв поток не се прави сравнение); никога.

⁽¹⁰⁵⁾ Предложените отговори са били: най-ниска тарифа; инфраструктурата на пристанището; разписанието; по-високо качество на услугата; близост на пристанището до моето местоназначение; видът на пътуването; друга причина (да се уточни).

⁽¹⁰⁶⁾ Предложените отговори са били: най-ниска тарифа; по-удобно разписание; местоназначението ми беше по-близо до избраното пристанище; всички курсове от Марсилия бяха вече резервирани; друга причина (да се уточни).

⁽¹⁰⁷⁾ Накратко, превозът на товари без влекач, се осъществява изключително между корсиканските пристанища и пристанище Марсилия.

⁽¹⁰⁸⁾ Ситуацията е по-разнородна в Порто-Векио, където 64 % от респондентите считат услугата за незадоволителна.

- никой от респондентите не сравнява наличните курсове в пристанище Марсилия с курсовете, предлагани в други пристанища. Близостта на пристанище Марсилия е почти единствената причина то да бъде избрано от пътуващите. Дори в случай на хипотетично увеличение на цените на морския транспорт от Марсилия, нито един от респондентите не би преминал към използване на другите континентални пристанища,
- почти всички респонденти биха предпочели услуга с плавателни съдове, превозващи само товари (ро-ро), вместо услуга за превоз и на пътници, и на товари.

(191) По отношение на превоза на товари с влекач, отговорите на въпросника могат да бъдат обобщени, както следва:

- в малко над половината от отговорите се посочва, че настоящите морски транспортни услуги от/до Марсилия като цяло отговарят на нуждите, докато услугите, предлагани от Тулон, се считат за незадоволителни (77 % от отговорите). Тези резултати варират в зависимост от маршрута: почти всички ползватели имат оплаквания относно маршрута до/от Бастия (за респондентите, които използват Марсилия и Тулон). Половината от тях също така са недовлетворени от обслужването до/от Аячо и Порто-Векио (за респондентите, които използват Марсилия и Тулон), докато изразяват обща удовлетвореност от маршрутите до/от Проприано и Л'Ил-Рус,
- повечето ползватели срещат затруднения по отношение на наличния капацитет, особено по маршрутите до Бастия (100 % редовно или системно срещат затруднения както в Марсилия, така и в Тулон) и до Аячо и Порто-Векио (50 % редовно или системно срещат затруднения от Марсилия и 100 % от Тулон),
- респондентите до голяма степен са доволни от часовете на заминаване и пристигане, както и от честотата на курсовете в двете посоки, предлагани както в Тулон, така и в Марсилия към момента на провеждането на консултацията с ползвателите,
- почти никой от респондентите не сравнява наличните курсове в пристанище Марсилия с курсовете, предлагани в другите пристанища. Близостта на пристанище Марсилия е почти единствената причина то да бъде избрано от пътуващите. Дори в случай на увеличение на цените на морския транспорт от Марсилия, нито един от респондентите не би преминал към използването на други континентални пристанища.
- по-малко от 40 % от респондентите са използвали други континентални пристанища освен Марсилия през 2019 г. Резултатите варират в зависимост от маршрута: 80 % и 50 % (съответно) от респондентите, пътуващи до/от Бастия и Аячо, са използвали Тулон, докато почти никой не е пътувал до/от други корсикански пристанища. Единствената причина за използването на пристанище Тулон е, че всички курсове от/до Марсилия са вече резервирани. Дори в случай на увеличение на цените на морския транспорт от Марсилия, нито един от респондентите не би преминал към използване на другите континентални пристанища,
- по-голямата част от респонденти биха предпочели услуга с плавателни съдове, превозващи само товари (ро-ро), вместо услуга с кораби ро-пакс.

3.4.3.1.1.2. Консултация с пристанищата

3.4.3.1.1.2.1. Зададени въпроси

(192) Въпросникът, придружаващ консултацията с пристанищата, се е състоял от три части, посветени на превоза на товари.

(193) В първата част на въпросника пристанищните власти са били приканени да изразят мнението си относно характеристиките на търсенето от страна на ползвателите, определени и представени в документа, подкрепящ консултацията с ползвателите (съображение 95). По-конкретно, в първата част от пристанищните власти е поискано:

- да изразят мнението си относно разграничението между превоза на товари с влекач и без влекач,
- да посочат мащаба на обслужвания от пристанището район въз основа на своите пазарни познания,
- да посочат дали считат, че пристанищната им инфраструктура не е взаимозаменяема с инфраструктурата на други пристанища за целия или за част от превоза на товари с влекач или без влекач между Корсика и континенталната част на страната,
- да изразят мнението си относно нивото на конкуренция между пристанищата за превоз на товари, както понастоящем, така и за период от седем години.

- (194) Във втората част на въпросника пристанищните власти били са приканени да предоставят пълно описание на пристанищната инфраструктура, която е вероятно да използват за услуги за морски транспорт между Корсика и континентална Франция.
- (195) В третата част (въпроси 5.1—5.8 за превоза на товари без влекач и въпроси 6.1—6.8 за превоза на товари с влекач) по същество от пристанищните власти е поискано да предоставят информация относно капацитета на тяхната инфраструктура за обслужване на превоза на товари. По-конкретно, те са били приканени да посочат:
- дали инфраструктурата им включва зони за обслужване на превози на товари с влекач и без влекач (отговор: „да“ или „не“) ⁽¹⁰⁹⁾
 - какъв тип плавателни съдове могат да приемат ⁽¹¹⁰⁾,
 - дали инфраструктурата на пристанището понастоящем обслужва превози на товари с и/или без влекач ⁽¹¹¹⁾;
 - дали инфраструктурата им може да поеме ежедневни ⁽¹¹²⁾ и седмични ⁽¹¹³⁾ двупосочни курсове с превоз на товари, „да“ или „не“),
 - дали пристанищните власти могат да гарантират определен брой ежедневни и седмични двупосочни курсове за превоз на товари до Корсика (отговор: „да“ или „не“) ⁽¹¹⁴⁾.

3.4.3.1.1.2.2. Резюме на получените отговори

- (196) Както е посочено в съображение 120, френските органи са събрали отговори от пристанищните власти на Тулон, Марсилия и Ница.
- (197) По отношение на първата част от въпросника, трите пристанища считат подходът, възприет от френските органи за разграничаване на превоза на товари с влекач и без влекач, за подходящ. По отношение на обслужвания от тях район във връзка с превоза на товари, пристанищата Ница и Тулон считат, че районът им на обслужване има само местен обхват, който се ограничава до непосредствения хинтерланд, докато пристанище Марсилия счита, че привлича превоза на стоки от цяла Франция, и по-специално превоза на стоки, преминаващи през долината на река Рона.
- (198) По отношение на условията на конкуренция пристанище Ница счита, че неговата инфраструктура, разположена в центъра на града, и слабо развитата промишлена и търговска база в района на Ница не позволяват и няма да позволят в рамките на седем години да бъде удовлетворено търсенето на превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната. Пристанище Тулон посочва също, че пристанище Марсилия е безспорен лидер на пазара на превози на товари и че то може да се позиционира единствено като допълнение към Марсилия. Пристанище Тулон отбелязва, че нивото на конкуренция между Марсилия и Тулон е „здравословно, въпреки ниския капацитет на Тулон, който не му позволява реално да се конкурира на този пазар“. Пристанище Марсилия счита, че географското му разположение — в сърцето на автомобилни и железопътни възли и в близост до основните логистични и транспортни центрове — както и много лесният достъп до неговата инфраструктура от три автомагистрала, му дават съществено предимство в областта на превоза на товари.

⁽¹⁰⁹⁾ Във въпросника от пристанищата е поискано да посочат размера на зоните за обслужване, възможността за използването им за трафик с направление Корсика и капацитета им за приемане на опасни товари от клас 1 и клас 2.

⁽¹¹⁰⁾ Пристанищните власти е трябвало също да посочат: i) броя на наличните кейове; ii) максималния капацитет в линейни метри на плавателните съдове, които могат да бъдат приемани; iii) въведените екологични мерки.

⁽¹¹¹⁾ Пристанищните власти е трябвало също да посочат: i) дневния капацитет за приемане на полуремаркета/камиони; ii) приемните часове за полуремаркета/камиони; iii) средното време за паркиране на полуремаркета/камиони; iv) броя на полуремаркетата/камионите, които могат да бъдат обработени на час при качване или сваляне от борла.

⁽¹¹²⁾ Пристанищните власти е трябвало също да посочат: i) броя на възможните престои на ден; ii) минималната и максималната продължителност на престойте; iii) правилата за разпределяне на корабните стоянки.

⁽¹¹³⁾ Пристанищните власти е трябвало също да посочат: i) броя на възможните престои на седмица; ii) минималната и максималната продължителност на тези престои; и iii) правилата за разпределяне на корабните стоянки.

⁽¹¹⁴⁾ Във въпроса пристанищните власти са приканени да посочат броя на гарантираните престои.

(199) Относно третата част от въпросника:

- *Пристанищната администрация на Марсилия* заявява, че разполага с 13 котвени стоянки, които могат да поемат превоза на товари с влекач и без влекач с направление Корсика. Пет от тях вече са изцяло предназначени за превоза до Корсика по силата на ДОУ за периода 2021—2022 г., като за тази цел могат да бъдат определени още осем. Пристанище Марсилия разполага със зони за обслужване с площ 120 000 m², които могат да бъдат използвани изцяло за превоза на товари с влекач и без влекач с направление Корсика. В зависимост от метеорологичните условия или за обработка на опасни товари може да бъде осигурено допълнително пространство от почти 30 000 m². Накрая, в проект за разширение на терминала се предвижда създаването на допълнителни зони за обслужване от над 60 000 m², които пристанището може да използва за обслужването по море на Корсика. Освен това в своя отговор пристанище Марсилия посочва, че камионите достигат лесно плавателните съдове ⁽¹¹⁵⁾. Пристанище Марсилия може също така да качва/сваля от борда средно по 35 ремаркета на час и да обслужва близо 240 ремаркета на ден. И накрая, пристанище Марсилия заявява, че е в състояние да предоставя кораборемонтни услуги за кораби ро-пакс, за да се осигури незабавна техническа намеса.
 - *Пристанищната администрация на Тулон* заявява, че инфраструктурата на пристанището може да обслужва превози на товари с влекач и без влекач. Тя посочва, че Тулон—Пор дьо Комерс разполага със зони за обслужване (3 400 m²) и три котвени стоянки за кораби ро-пакс, което позволява да се осигурят два курса на ден ⁽¹¹⁶⁾. Пристанищната администрация изтъква, че на този терминал може да се обработва качването или слизането от борда на 80 ремаркета на ден (но само на около десет през летния период). Пристанищната администрация обаче предупреждава, че с оглед на текущата степен на заетост на тези специално предназначени зони от Corsica Ferries (80 %), тя не може да гарантира, че те ще могат да бъдат предоставяни ежедневно за обслужването на редовен трафик до и от Корсика ⁽¹¹⁷⁾. Тулон—Пор дьо Комерс може да приема товари, превозвани с влекач, с изключение на опасни товари. От своя страна, Тулон—Брегайон разполага със зони за обслужване с площ 30 000 m², които може да се използват за обслужване на превоза на товари без влекач, включително на опасни товари. Въпреки това, терминалът разполага само с една котвена стоянка, предназначена единствено за ро-ро плавателни съдове. Той може да обработва 120 ремаркета на ден. ТПП на Вар посочва, че терминалът Тулон—Брегайон е най-подходящ за обслужване единствено на превоз на товари, тъй като не може да поема превоз на пътници, поради разположението си в зона, в която се обработват взривни вещества.
 - *Пристанищната администрация на Ница* заявява, че инфраструктурата на пристанището не може да поема превоз на товари без влекач. Товари, превозвани с влекач, обаче могат да бъдат обработвани. Тази инфраструктура разполага със зона за обслужване с площ 25 900 m², но пристанището уточнява, че превозът на пътници има предимство пред всяка друга дейност. Налични са четири котвени стоянки. Пристанищната администрация твърди, че може да гарантира до четири ежедневни двупосочни курса за превоз на товари с влекач с направление Корсика.
- (200) Както е посочено в съображение 124, ТПП на Корсика също предоставя отговор в свободен текст по време на консултацията с ползвателите. ТПП на Корсика предоставя редица сведения относно превоза на стоки в корсиканските пристанища.
- (201) Като цяло, ТПП на Корсика подчертава проблемите с капацитета, с които се сблъскват всички корсикански пристанища, с изключение на пристанище Проприано. Това положение редовно налага издаването на изключения от префектурата през летния период, за да се позволи на тежкотоварните автомобили да се движат в дни с интензивен автомобилен трафик („червени“ дни). По-конкретно, ТПП на Корсика посочва, че:
- *пристанище Бастия* е отбелязало много рязко увеличение на превоза на товари от 2010 г. насам, което не е било забавено дори от пандемията от COVID-19. Въпреки това капацитетът на пристанище Бастия е достигнал пределната си точка, като претоварените зони за обслужване, все по-интензивният режим на извършване на дейностите по обработка в рамките на ограничено време и в ограничено пространство, както и задръстванията от превозни средства правят невъзможно редовното и своевременно изпълнение на

⁽¹¹⁵⁾ Пристанищната администрация на Марсилия заявява, че преминаването на един камион от входа на пристанището до морския терминал отнема по-малко от пет минути. Освен това пристанището посочва, че процедурите за транзитно преминаване и регистрация в пристанището са напълно цифровизирани, което гарантира безпроблемно движение на трафика.

⁽¹¹⁶⁾ Пристанищната администрация на Тулон съобщава, че една от трите котвени стоянки — кей Fournel, е запазена с приоритет за туристически кораби между 8:30 и 18:30 часа.

⁽¹¹⁷⁾ ТПП на Вар заявява в отговора си „Като се има предвид, че Corsica Ferries вече обслужва повече от 1,3 млн. пътници за Корсика чрез своята линия, която не е услуга в рамките на ДОУ, както и над 400 000 пътници за други европейски островни дестинации (Сардиния, Менорка, Майорка) чрез другите си линии само на този терминал [Тулон—Пор дьо Комерс], и като се има предвид, че местните избрани представители призоваха този брой да бъде ограничен до обетите, обслужвани в периода 2019—2021 (т.е. максимум 2 млн. пътници), изглежда много трудно да си представим добавянето на допълнителна дейност в съответствие със задълженията на ДОУ към тази съществуваща и добре установена дейност (и по-специално възможността за обработване на товари през цялата година)“.

доставките от страна на превозвачите. Въпреки че пристанище Бастия разполага с осем котвени стоянки, то не може да приеме едновременно осем плавателни съда, поради техническите характеристики на стоянките (ограничена дължина и газене). В своя отговор ТПП на Корсика призовава да се запази ежедневната линия с двупосочни курсове между Бастия и Марсилия и да се добавят допълнителни двупосочни курсове с цел разреждане на трафика и избягване на задръстванията/оставянето на стоки на кея,

- *пристанищата Аячо и Порто-Векио* също отбелязват рязко увеличение на превоза на товари, като все повече стоки са оставяни на кея поради липса на място на борда на корабите. ТПП на Корсика призовава да се запазят ежедневните и седмичните двупосочни курсове за двете пристанища, като се въведат допълнителни курсове с цел разреждане на трафика избягване на задръстванията/оставянето на стоки на кея,
- Според ТПП на Корсика *пристанище Л'Ил-Рус* е в неблагоприятна позиция спрямо другите корсикански пристанища, тъй като един от всеки три седмични двупосочни курса е предназначен за превоз на опасни товари, което представлява проблем от гледна точка на икономическата жизнеспособност на района на обслужване на пристанището (Балан), който е втората най-предпочитана туристическа дестинация след Порто-Векио. Освен това пристанище Л'Ил-Рус разполага с две котвени стоянки, които не могат да бъдат заети едновременно, поради ширината на единствения вълнолом, използван и за двете стоянки, и дължината на кейовете. Според ТПП на Корсика, седмичните двупосочни курсове следва да бъдат увеличени на три, плюс един специален курс за превоз на опасни товари,
- В *пристанище Проприано* не се наблюдават значителни задръствания.

3.4.3.1.1.3. Заключение от доклада на Gecodia относно търсенето от страна на ползвателите на превоз на товари от гледна точка на качеството

- (202) В допълнение към обществените консултации френските органи отправят искане към Gecodia да извърши и допълнителни анализи на търсенето от страна на ползвателите на превоз на товари във връзка с обслужването по море на Корсика.
- (203) Както е посочено в съображение 95, френските органи отбелязват в документа, подкрепящ консултацията с ползвателите, че трябва да се прави разграничение между превоза на товари с влекач и превоза на товари без влекач, по-специално поради различните ограничения, свързани с обслужването на този вид трафик.
- (204) В изследването, проведено от Gecodia, се потвърждава това разграничаване между превоза на товари с влекач и превоза на товари без влекач. Gecodia проведе също така анализ на географския обхват на търсенето от страна на ползватели на превоз на товари с влекач и без влекач по море, за да се определи дали има търсене от едно или повече континентални пристанища на превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната. При извършването на този анализ са взети предвид по-специално следните параметри:
- капацитетът на пристанищата да приемат трафик,
 - мнения, събрани по време на обществените консултации,
 - допълнителните разходи за преминаване през едно или друго пристанище в зависимост от мястото на отпътуване на товара от континенталната част на страната към Корсика или от местоназначението на товара от Корсика към континенталната част на страната, както и
 - наблюдаване на постоянен и значителен ценови шок (само за превоза на товари с влекач).

3.4.3.1.1.3.1. Разделяне на търсенето от страна на ползвателите според вида на превоза на товари (с влекач и без влекач)

- (205) В доклада на Gecodia се посочва, че съществува съществена разлика между превоза на товари с влекач и превоза на товари без влекач. Първо, превоз на товари без влекач означава, че полуремаркетът трябва да бъде откачено от камиона, за да бъде натоварено на борда на кораба, което изисква специално оборудване и намеса от страна на докерите. Второ, пристанището трябва да разполага с достатъчен капацитет (зони за обслужване) за съхранение на полуремаркета преди натоварването. Накрая, товаренето на полуремаркета не може да се извършва едновременно с качването на пътниците и камионите на борда, което означава, че корабът има дълъг престой. Дългият престой обаче ограничава използването на даден кей, поради което пристанището трябва да разполага с няколко кея, за да обслужва едновременно няколко местоназначения. Докладът на Gecodia се основава на резултатите от консултациите с ползвателите и пристанищата, за да се подкрепи уместността на това разграничение.

- (206) Освен това в доклада на Gecodia се посочва, че от гледна точка на превозвачите превозът на товари с влекач и превозът на товари без влекач имат различни характеристики. Докато за превоза на товари с влекач се изисква голям автопарк от влекачи с полуремаркета, за да се осигури ежедневният превоз на няколко ремаркета, ⁽¹¹⁸⁾ превозът на товари без влекач позволява оптимизиране на автопарка от влекачи спрямо броя на полуремаркетата, което дава възможност на превозвача да извършва няколко двупосочни курса с един влекач между пристанището и логистичната си база в рамките на един ден. В доклада на Gecodia се посочва, че по време на консултацията с ползвателите превозвачите като цяло са заявили, че правят между четири и шест двупосочни курса на ден с един влекач при превоза на товари без влекач.
- (207) В доклада на Gecodia се заключава, че за един превозвач преминаването от превоз на товари без влекач към превоз на товари с влекач е свързано със значителни разходи за персонал и закупуване на допълнителни влекачи с полуремаркета. Следователно превозът на товари с влекач и превозът на товари без влекач са свързани с два различни вида търсене.
- (208) Въпреки това, в доклада на Gecodia се отбелязва, че има някои общи характеристики между превоза на товари с влекач и превоза на товари без влекач. По-конкретно, в доклада на Gecodia се посочва, че доставките на товари (със или без влекач) трябва да се извършват сутрин, преди часа, определен от клиента на превозвача, като при закъснение или промяна на графика на доставката се налага санкция. Поради това в доклада на Gecodia се подчертава важността на възможно най-ранното приемане в пристанището (между 6 и 7 часа сутринта), за да може доставката да стигне до получателите навреме, независимо от вида на изпращача (супермаркети, строителни фирми, куриери или превозвачи на насипни товари). При превоз на товари без влекач е необходимо и празните полуремаркета (връщащи се в континенталната част на страната) да бъдат приемани в пристанището в много ранен час, поради времето, необходимо за връщането им в логистичните бази (търговци на дребно или превозвачи), товаренето им и връщането им обратно в пристанището. Освен това и в двата случая трябва да се осигурят редовно обслужване по море, за да се гарантира доставката на стоки до Корсика и връщането на полуремаркета/камионите в континенталната част на страната.

3.4.3.1.1.3.2. Търсене на морски превоз на товари без влекач изключително в пристанище Марсилия

- (209) В доклада на Gecodia се отбелязва, че ползвателите на превоз на товари без влекач използват изключително пристанище Марсилия и следователно това пристанище не е взаимозаменяемо с другите континентални пристанища в Тулон и Ница.
- (210) *Първо*, в доклада на Gecodia се посочва, че единствено пристанищата Марсилия ⁽¹¹⁹⁾ и Тулон—Брегайон разполагат с необходимата инфраструктура за поемане на този вид трафик, което не е валидно за пристанищата Тулон—Пор дьо Комерс и Ница. Тулон—Брегайон също така разполага с капацитет, ограничен до една котвена стоянка, което не би позволило осъществяването на повече от един ежедневен курс до Корсика, предвид ограниченията, свързани с продължителността на престоя и часа на заминаване на товарите, превозвани без влекач ⁽¹²⁰⁾. Следователно взаимозаменяемост между пристанищата Марсилия и Тулон—Брегайон за този вид трафик би могла да съществува най-много по един маршрут.
- (211) *Второ*, според доклада на Gecodia, консултацията с ползвателите потвърждава, че при превоз на товари без влекач, превозвачите никога или много рядко обмислят алтернатива на пристанище Марсилия при планирането на своите курсове. Никой от респондентите не посочва, че едно увеличение на цените с 5—10 % в пристанище Марсилия би ги накарало да започнат да използват пристанищата в Тулон, тъй като преминаването през Тулон не би им позволило да оптимизират ежедневните си операции.

⁽¹¹⁸⁾ В обобщение, превозът на товари с влекач е превоз на камиона в неговата цялост (влекач + полуремарке) заедно с водача, докато превозът на товари без влекач е превоз само на полуремаркетото.

⁽¹¹⁹⁾ В доклада на Gecodia се отбелязва, че пристанище Марсилия посочва в своя отговор, че разполага с почти 210 000 квадратни метра свободна площ, с 13 котвени стоянки, които могат да бъдат предназначени за трафика между Корсика и континенталната част на страната, като всички те са оборудвани с модерни и цифровизирани съоръжения с цел гарантиране на безпрепятствен поток на трафика.

⁽¹²⁰⁾ В доклада на Gecodia се отбелязва, че средната скорост на товарене на ремаркета на борда на плавателните съдове в пристанище Тулон—Брегайон е между 15 и 20 ремаркета на час, което е значително под средната скорост в Марсилия (35 ремаркета), а наличният капацитет на ден се оценява на 120 ремаркета. За сравнение, средният брой ремаркета, товарени в пристанище Марсилия с направление корсиканските пристанища, е бил 237 през 2021 г., т.е. два пъти повече.

- (212) По отношение на пристанишните власти, ТПП на Ница — Лазурен бряг заявява, че районът на обслужване на пристанището има само местен обхват и че „пристанище Ница, със своята инфраструктура, разположена в самия град, и със слабо развитата промишлена и търговска база, е в неблагоприятно положение и никога няма да може да удовлетвори търсенето на превоз на товари с направление Корсика, тъй като Тулон и Марсилия са по-добре пригодени за тези нужди“. Освен това в доклада на Gescodia се подчертава изявлението, направено от пристанище Тулон в рамките на консултацията с пристанищата, според което пристанище Тулон може да се позиционира само като допълнение към пристанище Марсилия, предвид ограничения район на обслужване, а именно хинтерланда на Тулон, и ограничения капацитет на морските му терминали.
- (213) Трето, в доклада на Gescodia се отбелязва, че за да гарантират доставките до магазините, големите разпределителни центрове разчитат основно на регионални или национални складове. В случая с Корсика над 90 % от доставките за универсалните магазини на острова се изпращат чрез тези логистични бази, така че по-голямата част от стоките, внасяни в Корсика, произхождат от логистичните центрове в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг ⁽¹²¹⁾. В доклада на Gescodia се обяснява, че складовете и логистичните платформи са концентрирани основно в северозападната част и около Марсилия, както и в коридора на река Рона. Във връзка с това френските органи се позовават на съвместното изследване, проведено през октомври 2021 г. от агенцията за градоустройство на метрополната област на Марсилия и агенцията за градоустройство на региона Екс-Дюранс, в което се определя географското местоположение на тези складове и платформи ⁽¹²²⁾. Това изследване показва много високата концентрация на логистични потоци към Марсилия. Следователно в доклада на Gescodia се отбелязва, че изборът на пристанище Марсилия е до голяма степен оправдан от близостта на пристанището до местата на товарене и наличието на подходяща инфраструктура.
- (214) Според доклада на Gescodia, близостта на по-голямата част от логистичните бази и складовете до пристанище Марсилия има две последици. Първо, по данни от публикувания от Националния комитет за пътищата калкулатор на разходите, използването на пристанище Тулон—Брегайон от всички превозвачи, установени в района на Марсилия или в коридора на река Рона, би довело до средно допълнително увеличение на разходите от 11 EUR/LM за всяко пътуване на полуремарке в сравнение с пристанище Марсилия ⁽¹²³⁾. Второ, освен тези допълнителни разходи за автомобилен транспорт, ще се наблюдава и повишение на производствените разходи за превозвачите. Причината е, че поради по-голямото разстояние, което трябва да бъде изминато, превозвачите ще бъдат принудени да намалят наполовина броя на двупосочните курсове, които могат да извършат с един влекач в рамките на един ден между логистичната си база и пристанището на отпътуване/пристигане, което би означавало, че ще трябва да закупят допълнителни влекачи, за да поддържат същия обем дейност.
- (215) В доклада на Gescodia се заключава, че от гледна точка на ползвателите на морски превоз на товари без влекач пристанище Марсилия не е взаимозаменяемо с пристанищата Тулон или Ница във връзка с обслужването по море на Корсика.

3.4.3.1.1.3.3. Специфично търсене на морски превоз на товари с влекач в пристанище Марсилия

- (216) В доклада на Gescodia се посочва, че от гледна точка на ползвателите на морски превоз на товари с влекач пристанище Марсилия е взаимозаменяемо единствено с терминала Тулон—Пор дьо Комерс (т.е. не е взаимозаменяемо с пристанище Ница и другите терминали в Тулон) и то само частично, тъй като част от ползвателите на морски превоз на товари с влекач не считат този терминал за алтернатива на пристанище Марсилия.

⁽¹²¹⁾ Според доклада на Gescodia този факт се потвърждава и от становището на френския орган за защита на конкуренцията (становище № 20-A-11, параграфи 337—345), в което се посочва, че „пристанище Марсилия е близо до основните логистични центрове в Южна Франция, което го прави по-привлекателно за морския превоз на товари до Корсика, особено в сравнение с Тулон, който е по-отдалечен от тези центрове“.

⁽¹²²⁾ Изследване на връзките между метрополната област на Екс—Марсилия—Прованс и съседните области, октомври 2021 г., стр. 32—35, достъпно на адрес: <https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

⁽¹²³⁾ Да припомним, че Тулон се намира на около 70 km от Марсилия.

- (217) *Първо*, в доклада на Gecodia се посочва, че за превоза на товари с влак не се изисква специална пристанищна инфраструктура, тъй като полуремаркетите се товари от водача директно на борда на кораба като едно превозно средство. Следователно всяко от трите континентални пристанища може да приема товари, превозвани с влак, без особени ограничения ⁽¹²⁴⁾. Въпреки това в доклада на Gecodia се отбелязва, че пристанище Тулон е заявило по време на консултацията с пристанищата, че ще му бъде трудно да поеме повече превози на товари с влак през цялата година, тъй като 80 % от капацитета му вече е зает от съществуващите превози на Corsica Ferries, а пристанище Ница е заявило, че предпочита да дава приоритет на превоза на пътници.
- (218) *Второ*, в доклада на Gecodia се отбелязва, че нито един от участниците в консултацията с ползвателите не е посочил, че повишение на цените с 5—10 % в Марсилия би довело до пренасочване на превозваните от тях товари с влак към Тулон (а още по-малко към Ница). Следователно от тази консултация става ясно, че превозвачите не разглеждат алтернативен маршрут при планирането на своите курсове. Изборът на пристанище Марсилия е до голяма степен оправдан от близостта му до местата на товарене на превозвачите и от инфраструктурата, с която разполага пристанището.
- (219) *Трето*, по същия начин както при превоза на товари без влак, в доклада на Gecodia се обяснява, че предвид близостта на логистичните бази на по-голямата част от превозвачите до пристанище Марсилия (съображение 213), прехвърлянето на някои ползватели, чиито логистични бази са близо до Марсилия, към пристанище Тулон би довело до по-големи разстояния и допълнителни транспортни разходи (4,5 EUR/LM). Тези допълнителни разходи могат да увеличат производствените разходи на превозвача с до 17 % ⁽¹²⁵⁾. В доклада на Gecodia се посочва, че тези констатации са в съответствие с изявленията на пристанищата Ница и Тулон по време на консултацията с пристанищата, според които тези две пристанища привличат само местен трафик, ограничен до непосредствения им хинтерланд. Френските органи също така посочват, че тарифата за морски транспорт, заплащана от превозвачите, се прехвърля изцяло върху техните клиенти и следователно разликата в тази тарифа между отделните континентални пристанища не оказва влияние върху производствените разходи на превозвачите.
- (220) *Накрая*, в доклада на Gecodia е представен количествен анализ, от който се установява, че увеличението на месечната тарифа за линеен метър превозван с влак товар в Марсилия не е довело до пренасочване на превоза на тези товари към пристанищата в Тулон. По-конкретно, в доклада на Gecodia се разглеждат два неотдавнашни случая на продължителни ценови сътресения по маршрутите от Марсилия ⁽¹²⁶⁾, докато месечната тарифа за линеен метър е останала като цяло стабилна в Тулон ⁽¹²⁷⁾. В доклада на Gecodia се обяснява, че в периода юли 2018—май 2019 г. скокът в цените не е довел до реакция от страна на превозвачите, тъй като пазарният дял на пристанище Тулон е останал стабилен през този период.
- (221) В доклада на Gecodia се заключава, че при морския превоз на товари с влак между Корсика и континенталната част на Франция пристанищата Тулон и Марсилия са само частично взаимозаменяеми.

⁽¹²⁴⁾ Въпреки това, има изключение за превоза на опасни материали от клас 1 (възвни вещества) и опасни материали от клас 2 (сгъстени, втечнени или разтворени газове), които са забранени в терминала Тулон—Пор дьо Комерс и пристанище Ница.

⁽¹²⁵⁾ Референтен показател за производствените разходи при автомобилния транспорт (регионален транспорт, национални данни от декември 2021 г., въз основа на курс от 360 km, което е средното дневно разстояние при регионалните превози, като се вземат предвид курсовете до мястото на товарене и курсовете обратно до базата на превозвача). Тези допълнителни разходи включват разходите на километър (включително таксите за изминато разстояние), почасовата ставка и дневната ставка (разходи за притежаване на превозното средство, данък на ден, застраховка на ден и др.). Френските органи посочват, че средните допълнителни логистични разходи са обратно пропорционални на общата дължина на пътуването по шосе. Следователно, колкото по-близо е отправната точка до Марсилия, толкова по-високи са общите допълнителни логистични разходи.

⁽¹²⁶⁾ Два случая съответстват на следните периоди:

- октомври 2017—октомври 2018 г. — средно годишно увеличение от 6 % на месечната тарифа за линеен метър превозван с влак товар,
- октомври 2019—октомври 2020 г. — средно годишно намаление от 16 % на месечната тарифа за линеен метър превозван с влак товар.

⁽¹²⁷⁾ Въз основа на информация за начисляваните тарифи от Corsica Ferries, събрана за доклада на Gecodia от уебсайта на Corsica Ferries през 2020 г.

3.4.3.1.2. Определяне на търсенето на морски превоз на товари от гледна точка на количеството

3.4.3.1.2.1. Търсене на морски превоз на товари без влекач от гледна точка на количеството

- (222) В доклада на Gecodia се оценява бъдещото годишно търсене на морски превоз на товари с влекач и без влекач за периода 2023—2030 г. за всеки от маршрутите между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища.
- (223) В исторически план търсенето на превоз на товари без влекач е установено въз основа на данни, събрани от корабните дружества. За да се оцени прогнозното търсене за периода 2023—2030 г., годишният растеж, наблюдаван в периода 2010—2019 г. (2,3 % годишно), е приложен към трафика през 2019 г. Прогнозното търсене е определено, както следва:

Таблица 17

Търсене на превоз на товари без влекач по морски маршрут (в LM) от Марсилия, наблюдавано за периода 2018—2020 г. и прогнозирано за периода 2023—2030 г.

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2023 г.*	2025 г.*	2030 г.*
Аячо	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Бастия	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Порто-Векио	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Проприано	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
Л'Ил-Рус	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г. (доклад на Gecodia, таблица 56)

3.4.3.1.2.2. Търсене на морски превоз на товари с влекач от гледна точка на количеството

- (224) Количествената оценка на търсенето на морски превоз на товари с влекач е извършена въз основа на същите параметри като количествената оценка на търсенето на морски превоз на товари без влекач (съображения 222 и 223).
- (225) Както е обяснено в раздел 3.4.2.1.1.3.3, в доклада на Gecodia се стига до заключението, че пристанище Марсилия и пристанище Ница не са взаимозаменяеми по отношение на морския превоз на товари с влекач, а пристанищата Марсилия и Тулон са само частично взаимозаменяеми в това отношение.
- (226) Според френските органи, основаващи се на доклада на Gecodia, делът на търсенето от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач, които считат, че пристанище Марсилия не е взаимозаменяемо с пристанище Тулон, представлява 80 % от търсенето в исторически план на превоз на товари с влекач между Марсилия и Корсика през 2019 г., докато останалите 20 % считат Тулон за алтернатива на пристанище Марсилия.
- (227) Френските органи обясняват, че тази оценка от 80 % произтича от изявления на синдикалната организация на корсиканските превозвачи и на Corsica Linea, направени в рамките на пазарна консултация от 2020 г. По-конкретно, синдикалната организация (чиито членове осъществяват [20—50] % от обема в LM на превозваните с влекач товари между Корсика и континенталната част на страната) и Corsica Linea посочват съответно, че 84 %/85 % от превозваните с влекач товари са с произход от департамента Буш-дю-Рон или с местоназначение в него (където Марсилия е основното пристанище).
- (228) След като оценяват специфичното търсене на превоз на товари с влекач в пристанище Марсилия, френските органи извършват количествена оценка на това търсене за следващите години. Търсенето в количествено отношение на превоз на товари с влекач от групата ползватели, които не разглеждат алтернатива на пристанище Марсилия (т.е. 80 % от прогнозираното търсене за периода 2023—2030 г. между Марсилия и Корсика), е представено в таблица 18.

Таблица 18

Търсене на превоз на товари с влекач по морски маршрут (в LM) от Марсилия, наблюдавано за периода 2018—2020 г. и прогнозирано за периода 2023—2030 г.

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2023 г.*	2025 г.*	2030 г.*
Аячо	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Бастия	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Порто-Векио	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Проприано	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
Л'Ил-Рус	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г. (доклад на Gecodia, таблица 57 за периода 2018—2020 г. и таблица 60 за 2023, 2025 и 2030 г.)

- (229) Освен това, тъй като при превоза на товари с влекач е необходим и превоз на водачите (които представляват категорията пътници), френските органи установяват и търсене на превоз на водачи. Според френските органи търсенето от страна на водачите е пропорционално на обема на превозваните с влекач товари и че това съотношение остава постоянно във времето.
- (230) За да изчислят съотношението между водачите и LM превозвани с влекач товари за всеки морски маршрут, френските органи използват средната стойност, наблюдавана за периода 2018—2021 г. Това съотношение е приложено към прогнозираното търсене на превоз на товари с влекач за 2030 г. Следователно, според френските органи, търсенето на превоз на водачи е както следва:

Таблица 19

Трафик (брой) на водачите по морските маршрути от Марсилия, наблюдаван за периода 2018—2021 г. и прогнозиран за периода 2023—2030 г.

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2023 г.*	2025 г.*	2030 г.*
Аячо	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Бастия	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Порто-Векио	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Проприано	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
Л'Ил-Рус	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Източник: мнения на френските органи, представени на 27 юли 2023 г.

3.4.3.2. Определяне на капацитета на пазара да удовлетвори търсенето от страна на ползвателите

- (231) След като извършват качествена и количествена оценка на търсенето от страна на различните категории ползватели на морски превоз на товари между Корсика и континенталната част на Франция, френските органи се опитват да определят до каква степен пазарното предлагане може да удовлетвори това търсене.

3.4.3.2.1. Резултати от консултацията с операторите

3.4.3.2.1.1. Западени въпроси

- (232) Операторите в областта на морския транспорт е трябвало да отговорят на същите въпроси, посочени в съображения 163—165, относно услугата за превоз на товари, която ще предоставят при липса на договор за обществена услуга. По-специално, от операторите в областта на морския транспорт е поискано да попълнят файл във формат Excel, в който да предоставят отделна информация за обеми на превоза на товари с влекач и без влекач.

3.4.3.2.1.2. Резюме на получените отговори

- (233) Трима оператори са предоставили отговори в рамките на консултацията с операторите: Corsica Linea, La Mériidionale и Corsica Ferries.
- (234) Corsica Linea и La Mériidionale са заявили, че при липса на договор за обществена услуга, няма да предлагат търговски услуги между Корсика и континенталната част на Франция.
- (235) Corsica Ferries е представило търговското предложение, което ще направи при липса на договор за обществена услуга за превоз на товари. В подкрепа на отговорите си на въпросника Corsica Ferries е представило няколко файла във формат Excel, в които подробно е посочило, наред с другото, капацитета на плавателните си съдове и търговското предложение, което ще изпълни.
- (236) В отговор на въпрос 2 от консултацията с операторите, в рамките на която от тях е било поискано да изразят мнението си относно уместността на разграничението между превоза на товари с влекач и без влекач, Corsica Ferries е изтъкнало изкуствения и неефективен характер на систематичното разграничение, направено от ОТС между превоза на товари с влекач и без влекач, което зависи от размера, организацията и избора на всеки превозвач, а не от услугата, предоставяна от корабните дружества. Corsica Ferries също така е подчертало, че според френските органи превозът на товари с влекач предполага присъствието на водач на кораба, докато в рамките на този вид превоз се прави разграничение между придружаван превоз на товари с влекач (с водач) и непридружаван превоз на товари с влекач (без водач).
- (237) В отговора си Corsica Ferries е заявило, че в рамките на услугата, която ще предлага при липса на договор за обществена услуга, няма да се прави разграничение между предлаганите възможности за превоз според вида на предвидения товар. В подадения файл с данни във формат Excel дружеството е изложило общия си капацитет за превоз на товари, т.е. включващ превоза както на товари без влекач, така и на товари с влекач, без да прави разграничение между двата вида.
- (238) Corsica Ferries също така е изразило същите критики, посочени в съображение 169.
- (239) В отговор на въпрос 4 Corsica Ferries е заявило, че при липса на договор за обществена услуга от 1 януари 2023 г. ще извършва услуги за превоз на товари между всички континентални пристанища (Марсилия, Аячо, Тулон) и всички корсикански пристанища, с изключение на пристанище Проприано. По-конкретно, Corsica Ferries ще предлага дневни и нощни търговски услуги (превоз на товари и пътници), включващи:
- една дневна двупосочна линия между континенталната част на Франция (най-малко пет пъти седмично от Тулон и два пъти седмично от Марсилия) и всяко от пристанищата Аячо и Бастия,
 - две двупосочни линии от Марсилия веднъж месечно и най-малко три двупосочни линии седмично от Тулон до всяко от пристанищата Порто-Векио и Л'Ил-Рус,
 - без търговска услуга до Проприано, поради взаимозаменяемостта според Corsica Ferries на това пристанище с пристанище Аячо, което дружеството предлага да обслужва поне веднъж дневно от Марсилия и Тулон,
 - допълнителни услуги за морски транспорт между пристанище Ница и Корсика от юли до септември.
- (240) Corsica Ferries е уведомило френските органи, че разполага с флот от 13 плавателни съда, които не са разпределени по конкретни маршрути. Дружеството също така е заявило, че 15 % от превозите по всички маршрути ще се извършват през деня (отпътуване между 6:00 и 16:00 часа и пристигане между 14:00 и 24:00 часа в двете посоки).

- (241) По отношение на капацитета на плавателните съдове, с които ще се извършва превозът на товари, Corsica Ferries е предоставило на френските органи информацията, посочена в таблица 20.

Таблица 20

Морски превоз на товари от Corsica Ferries по морски маршрут (в LM) от Марсилия и Тулон, наблюдаван за периода 2016—2019 г. и изчислен за периода 2023—2028 г. при липса на ДОУ

Марсилия	Годишна средна стойност (2016—2019 г., LM)	Годишна средна стойност 2023-2028 г., LM)	Увеличение (%)
Аячо	—	232 566	Не е приложимо
Бастия	—	270 297	Не е приложимо
Порто-Векио	—	47 371	Не е приложимо
Проприано	—	—	Не е приложимо
Л'Ил-Рус	—	51 123	Не е приложимо
Общо Марсилия	—	601 357	Не е приложимо
Тулон	Годишна средна стойност (2016—2019 г., LM)	Годишна средна стойност 2023-2028 г., LM)	%
Аячо	163 611	1 172 434	617 %
Бастия	223 077	1 069 916	380 %
Порто-Векио	6 425	122 404	1 805 %
Проприано	—	—	Не е приложимо
Л'Ил-Рус	3 999	310 533	7 665 %
Общо Тулон	397 112	2 675 288	574 %
Общо Марсилия и Тулон	397 112	3 276 644	825 %

Източник: Отговор на Corsica Ferries в допитването до участниците на пазара относно обслужването по море между Корсика и континенталната част на Франция (22 февруари 2022 г.)

- (242) Corsica Ferries също така заявява, че представеното от него предложение ще бъде валидно само при липса на договор за обществена услуга между Корсика и континенталната част на страната.

3.4.3.2.2. Анализ на неефективността на пазара

- (243) След анализ на (ретроспективния и прогнозния) капацитет, използван от Corsica Ferries, в окончателния доклад се стига до заключението, че при липса на ДОУ пазарното предлагане не би удовлетворило цялото търсене от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач и без влекач.
- (244) По отношение на превоза на товари без влекач, в доклада на Gecodia се отбелязва, че предложението на Corsica Ferries противоречи на някои заключения, направени в доклада, а именно Corsica Ferries е предложило да извършва превоз на товари без влекач на борда на пътническо-товарни кораби (ро-пакс) от пристанище Тулон пет пъти седмично по маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия и три пъти седмично за второстепенните корсикански пристанища. Единствено: i) Тулон—Брегайон (а не Тулон—Пор дьо Комерс) обаче разполага с необходимата инфраструктура за обслужване на превози на товари без влекач; и ii) Тулон—Брегайон може да приема само ро-ро плавателни съдове и то най-много за един маршрут (съображение 210).

- (245) Освен това в доклада на Gecodia се изразява становище, че предложението на Corsica Ferries е недостатъчно, за да се удовлетвори търсенето от страна на ползвателите на морски превоз на товари без влекач, поради недостатъчния брой предложени седмични курсове между Марсилия и Корсика. Според доклада на Gecodia, Corsica Ferries първоначално се е ограничило до предлагане на два двупосочни курса седмично между пристанище Марсилия и пристанищата Аячо и Бастиа, докато ползвателите се нуждаят от почти ежедневни двупосочни курсове за превоз на товари без влекач. Освен това в доклада на Gecodia се отбелязва, че предложената честота на курсовете между пристанище Марсилия и пристанищата Л'Ил-Рус и Порто-Векио се ограничава до три двупосочни курса на месец, докато ползвателите се нуждаят от седмичен морски транспорт. Накрая, в доклада на Gecodia се констатира, че Corsica Ferries не е предложило търговска услуга между пристанище Марсилия и пристанище Проприано, въпреки че ползвателите се нуждаят от седмичен морски транспорт по този маршрут.
- (246) По отношение на превоза на товари с влекач, в доклада на Gecodia се отбелязва, по същите причини, изложени в съображения 244 и 245, че Corsica Ferries е предложило недостатъчен брой курсове между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища за удовлетворяване на търсенето на превоз на товари с влекач, при което не се разглежда алтернатива на пристанище Марсилия (т.е. 80 % от общия обем на превоз на товари с влекач между Марсилия и Корсика). Френските органи също така посочват, че с оглед на изявленията на ТПП на Вар относно степента на натовареност на инфраструктурата ѝ и трудността за терминала Тулон—Пор дьо Комерс да увеличи настоящия си превоз на товари с влекач, предложението на Corsica Ferries, в което също се предвижда увеличение на капацитета на дружеството от Тулон, изглежда нереалистично.
- 3.4.3.3. Заключение относно съществуването на нужда от обществена услуга за морски превоз на товари
- (247) Въз основа на гореизложеното френските органи стигнат до заключението, че е налице нужда от обществена услуга за морски превоз на товари с влекач и без влекач, съответстваща на прогнозираното търсене за периода 2023—2030 г. между Марсилия и всяко от петте корсикански пристанища, както е представено в таблица 21.

Таблица 21

Нужда от обществена услуга за морски превоз на товари (в LM) от Марсилия, изчислена за периода 2023—2030 г.

	Превоз на товари без влекач (LM на година)		Превоз на товари с влекач — района на Марсилия (не може да бъде заместен) (LM на година)		Общо превоз на товари (LM на година)	
	2023 г.	2030 г.	2023 г.	2030 г.	2023 г.	2030 г.
Аячо	565 647	663 246	99 848	117 076	665 495	780 322
Бастиа	738 269	865 653	145 555	170 670	883 824	1 036 323
Порто-Векио	170 619	200 059	37 870	44 404	208 489	244 463
Проприано	59 317	69 552	15 764	18 484	75 081	88 036
Л'Ил-Рус	93 345	109 451	23 550	27 613	116 895	137 064
Общо	1 627 197	1 907 961	322 587	378 247	1 949 784	2 286 208

Източник: мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

3.5. **Необходимост и пропорционалност на ДОУ**

- (248) След като установяват съществуването на нужда от няколко обществени услуги за морски превоз на товари и пътници, френските органи се опитват да определят необходимия правен инструмент и подходящите задължения за извършване на обществена услуга, които да удовлетворят тази нужда и да засягат в най-малка степен основните свободи за правилното функциониране на вътрешния пазар (съображение 92).

3.5.1. *Необходимост и пропорционалност на договора за обществена услуга*

- (249) Френските органи първо проучват възможността за укрепване на схемата за ЗОУ от 2019 г. (съображение 62) за маршрутите или ползвателите, за които е била установена нужда от обществена услуга за морски транспорт. Според тях обаче този подход има няколко ограничения.
- (250) Първо, френските органи приемат, че схемата за ЗОУ от 2019 г. не компенсира липсата на предлагане от частния сектор за удовлетворяване на установеното търсене. Според тях при липса на договор за обществена услуга, представеното от Corsica Ferries предложение по схемата за ЗОУ от 2019 г. от пристанище Марсилия вече е било недостатъчно за удовлетворяване на всички нужди, установени от Франция (раздели 3.4.2.3 и 3.4.3.3), и че засилването на схемата за ЗОУ от 2019 г. следователно не би имало ефект.
- (251) Второ, френските органи установяват, че часовете на заминаване и пристигане на корабите между континенталната част на Франция и Корсика са важни характеристики на търсенето на морски превоз на товари и пътници (съображения 112, 190, 191 и 208). Според Франция, Регламентът относно каботажа не позволява на държавите членки да определят часовете на пристигане и заминаване на корабите при схема за ЗОУ. Съгласно член 4, параграф 2 от регламента, като налагат задължения за извършване на обществена услуга, държавите членки се ограничават до изискванията, отнасящи се до пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, до регулярността, продължителността, честотата, капацитета за предоставяне на услугата, прилаганите тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд.
- (252) Накрая, според френските органи, ако схемата бъде придружена от компенсация, това няма да позволи на CdC да контролира разходите, свързани с обществената услуга, тъй като CdC няма да може да изчисли тези разходи (които се компенсират след предоставяне на услугата), поради неопределения брой курсове, които ще бъдат извършвани.
- (253) Поради всички тези причини френските органи считат, че сключването на ДОУ е необходимо, за да се определят подходящи изисквания за обществените услуги за морски транспорт, които да удовлетворят установените нужди от обществена услуга за всеки морски маршрут между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища.

3.5.2. *Необходимост и пропорционалност на задълженията за извършване на обществена услуга, наложени в рамките на ДОУ*

- (254) Според френските органи установените нужди от обществена услуга налагат сключването на ДОУ, в които се определят следните задължения за извършване на обществена услуга.
- (255) Първо, френските органи решават да сключат договор за обществена услуга за всеки отделен морски маршрут, за който е установена нужда от обществена услуга. Всеки договор за обществена услуга е трябвало да включва задължение за извършване на морски превоз на товари с влекач и без влекач, както и превоз на пътници (водачи и пътуващи по медицински причини) между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища, без междинни престои. Освен това договорът за обществена услуга по маршрута Марсилия—Л'Ил-Рус е трябвало да включва и задължение за превоз на опасни товари (Л'Ил-Рус е единственото корсиканско пристанище, което има разрешение да приема такива товари), а договорът за маршрута Марсилия—Проприано — задължение за превоз на пътници, които са местни жители и пътници, които не са местни жители, както и на пътуващи по медицински причини и водачи. Френските органи обясняват, че тези задължения произтичат пряко от неефективността на пазара, констатирана по време на консултацията с операторите.
- (256) Второ, френските органи считат за необходимо да наложат конкретни разписания във всеки ДОУ, с вечерни часове на отпътуване от/до корсиканските пристанища и ранни сутрешни часове на пристигане в Корсика или Марсилия, които да са напълно съобразени с търсенето на ползвателите, установено в рамките на консултацията с тях (пътници/превозвачи), и със заключенията в доклада на Gecodia относно организацията на логистичната верига между Корсика и континенталната част на Франция (съображение 208). Тези задължения са представени за всеки маршрут в таблица 22.

Таблица 22

Задължения в ДОУ относно разписанията за превоз на товари и пътници в двете посоки (Марсилия—Корсика и Корсика—Марсилия)

Марсилия	Аячо	Бастия	Порто-Векио	Проприано	Л'Ил-Рус
Час на заминаване	Между 18:30 и 20:00 ч.				
Час на пристигане (на следващия ден)	Между 6:00 и 8:00 ч.	Между 6:00 и 8:00 ч.	Между 7:00 и 8:00 ч.	Между 7:00 и 8:00 ч.	Между 6:00 и 8:00 ч.

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни 2023 г.

(257) Трето, френските органи считат за необходимо да установят задължения относно честотата на курсовете с цел да се гарантира регулярността на услугите в съответствие с установените нужди (съображения 112 и 208) и достатъчна гъвкавост при предоставянето на обществената услуга с оглед на значителните колебания в търсенето. Френските органи приемат, че ДОУ следва да включват три задължения относно честотата на курсовете за всеки съответен морски маршрут:

- задължение за гарантиране на минимален брой двупосочни курсове на седмица,
- задължение за гарантиране на минимален брой двупосочни курсове на година,
- в определени случаи и за определени морски маршрути, задължение за гарантиране на допълнителни двупосочни курсове в рамките на ограничение, определено в ДОУ.

(258) Тези задължения относно честотата на курсовете за всеки ДОУ са определени в таблица 23. Честотата на курсовете е по-голяма по морските маршрути до Бастия и Аячо, тъй като тези две пристанища обслужват значителна част от превоза на пътници и товари към Корсика (съображения 54, 55 и 59).

Таблица 23

Задължения относно честотата на превоза на товари и пътници в ДОУ

	Аячо	Бастия	Порто-Векио	Проприано	Л'Ил-Рус
Минимален брой двупосочни курсове на седмица в неактивния сезон ⁽¹⁾ (основен трафик)	6	6	2—3	2—3	3
Минимален брой двупосочни курсове на седмица в активния сезон ⁽²⁾ (основен трафик)	7	7	3	3	3
Минимален брой двупосочни курсове на година (основен трафик)	365	365	156	156	156
Брой допълнителни двупосочни курсове на година	10	30	—	—	10

⁽¹⁾ Определен като периода от ноември до март.

⁽²⁾ Определен като периода от април до октомври.

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни 2023 г.

- (259) Начинът на функциониране на тези задължения относно честотата на курсовете може да бъде илюстриран със следния пример. Както е посочено в таблица 23, концесионерът е длъжен да извършва шест двупосочни курса на седмица по маршрута Марсилия—Аячо през неактивния сезон и седем курса през активния сезон. Минималната честота на седмичните двупосочни курсове, която трябва да се спазва, е 130 двупосочни курса през неактивния сезон и 214 двупосочни курса през активния сезон, или общо 344 двупосочни курса. Операторът е задължен да извърши 365 двупосочни курса годишно: разликата между тези 365 двупосочни курса, изискуеми на годишна база, и общият брой от 344 двупосочни курса, изискуеми на седмична база, е броят двупосочни курсове (19), които операторът трябва да изпълни през годината (извън минималния брой седмични двупосочни курсове), като има свободата сам да избере дните за тяхното изпълнение. Особено при тези 19 двупосочни курса обаче е, че те могат да бъдат пренасрочвани по искане на френските органи (наричани по-нататък „**двупосочни курсове** с възможност за пренасрочване“). Необходимост от пренасрочване може да възникне, например, ако органите установят, че за даден ден се очаква много слабо търсене и би било целесъобразно изпълнението на услугата да бъде отложено за друг ден. Тези двупосочни курсове с възможност за пренасрочване се характеризират с гъвкавост и предоставят на френските органи инструмент за адаптиране на предлагането на обществената услуга към колебания в търсенето или към непредвидени обстоятелства.
- (260) С други думи, френските органи определят минимален брой двупосочни курсове, които трябва да бъдат изпълнени на годишна база, за да се удовлетвори нуждата от обществената услуга в количествено и качествено отношение (за превоз както на пътници, така и на товари), включително да се изпълни задължението на оператора: i) да извършва постоянни и минимален брой двупосочни курсове на седмица, за да се гарантира регулярността на морските транспортни услуги; и ii) да извършва двупосочни курсове с възможност за пренасрочване, за да се гарантира гъвкавостта на услугите с оглед удовлетворяване на нуждата от обществената услуга.
- (261) Освен това, за да допълнят системата, френските органи считат за необходимо да въведат допълнителни задължения за извършване на двупосочни курсове по определени морски маршрути. Тези двупосочни курсове съответстват на броя двупосочни курсове, които може да бъдат извършвани извън минималния брой двупосочни курсове на година. Целта на допълнителните двупосочни курсове е да се реагира при извънредно натоварване на трафика. Такива курсове се организират единствено по искане на френските органи, ако същите установят, че търсенето на превоз на товари в даден ден (и само на товари — не се извършват допълнителни двупосочни курсове за превоз на пътници) надвишава максималния капацитет на натоварване на плавателните съдове, предоставени на разположение в този ден. Следователно целта на допълнителните двупосочни курсове е да се предотврати оставянето на стоки на кея, което би довело до забавяния в доставките с направление Корсика. Както е показано в таблица 23, френските органи планират допълнителни двупосочни курсове по три маршрута — Аячо, Бастиа и Л'Ил-Рус, където вероятността за организирането на такива курсове е най-голяма.
- (262) Накрая, френските органи считат за необходимо да определят задължителен минимален капацитет на натоварване за плавателните съдове за всеки отделен курс. Това задължение съответства на минималния капацитет, който операторът трябва да осигури за всеки отделен курс, за да се удовлетвори в количествен аспект определената от френските органи ежедневна нужда от обществена услуга за превоз на пътници (местни жители и лица, които не са местни жители — по морската линия Марсилия—Проприано, както и пътуващи по медицински причини — по всички маршрути) и превоз на товари (с влекач и без влекач, включително с водачи).
- (263) За да определят минималния капацитет за превоз на пътници за всеки отделен курс, френските органи се основават на прогнозираното годишно търсене за 2030 г. за всяка категория пътници и маршрут (таблица 14 и таблица 19), като вземат предвид броя на изискуемите курсове годишно (таблица 23). Освен това, за превоза на пътуващи по медицински причини и водачи, френските органи приемат, че за основните пристанища Аячо и Бастиа тези пътници пътуват всеки ден, с изключение на почивните дни в края на седмицата, а за другите корсикански пристанища — три дни в седмицата. Крайният резултат (брой пътници на курс) е представен в таблица 24.

Таблица 24

Задължения за минимален капацитет за превоз на пътници в ДОУ

	Аячо	Бастия	Порто-Векио	Проприано	Л'Ил-Рус	Общо
Пътуващи по медицински причини на курс (основен трафик)	4	5	1	1	2	13
Водачи на курс (основен трафик)	14	19	10	4	7	54
Пътници (с изключение на пътуващи по медицински причини и водачи) на курс (основен трафик)	—	—	—	186	—	186

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни и 28 юли 2023 г.

- (264) Накрая, за да получат данни за търсенето от страна на пътуващите по медицински причини за всеки отделен курс (включително придружители), френските органи приемат, че пътуването се извършва всеки ден, с изключение на почивните дни в края на седмицата, за основните пристанища Аячо и Бастия, а за другите корсикански пристанища — три дни в седмицата. Избраната стойност е коригирана с цел закръгляне. Крайният резултат (брой пътуващи по медицински причини на курс и морски маршрут) е представен в таблица 25.

Таблица 25

Изчислено търсене от страна на пътуващите по медицински причини и придружаващите ги лица, пътуващи с кораб между Корсика и Марсилия (пътници на курс)

	2023—2030 г.
Аячо	4
Бастия	5
Порто-Векио	1
Проприано	1
Л'Ил-Рус	2

Източник: мнения на френските органи, представени на 27 юли 2023 г.

- (265) Френските органи заявяват, че са определили минималния капацитет на натоварване с *товари* за всеки отделен курс по следния начин.
- (266) За да изчислят необходимия седмичен капацитет за превоз на товари, френските органи вземат за база прогнозната седмична нужда от обществена услуга за превоз на товари през юли 2030 г. (което представлява пикът на нуждата от обществена услуга, установен през периода, обхванат от въпросните мерки). За маршрутите до Аячо и Бастия френските органи приемат, че 90 % от превоза на товари се извършва в работните дни от седмицата, докато за маршрутите до другите три корсикански пристанища този дял се увеличава до 100 %. Като съпоставят изискуемия седмичен обем товари със задължителния минимален брой двупосочни курсове на седмица (а именно шест двупосочни курса седмично през зимния период по маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия и три двупосочни курса седмично до другите пристанища), френските органи определят изискуемия минимален капацитет за превоз на товари за всеки отделен курс, както е посочено в таблица 26.

Таблица 26

Задължения за минимален капацитет за превоз на товари в ДОУ

	Аячо	Бастия	Порто-Векио	Проприано	Л'Ил-Рус
Минимален обем товари (LM) на курс (основен трафик)	1 470	1 860	1 040	520	700

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни и 28 юли 2023 г.

3.6. Процедура за сключване на ДОУ

3.6.1. Резолюция № 22/050 от 28 април 2022 г.

- (267) След като се установява нуждата от обществена услуга и предвид необходимостта от използване на договор за обществена услуга, за да се удовлетвори в достатъчна степен тази нужда, на 28 април 2022 г. CdC стартира процедура за възлагане на ДОУ.
- (268) В настоящия случай, с Резолюция № 22/050 на Асамблеята на Корсика от 28 април 2022 г., CdC решава да използва ДОУ за всеки отделен маршрут за предоставянето на морски транспортни услуги за превоз на товари (включително на опасни товари) и пътници между пристанище Марсилия и пристанищата Аячо (обособена позиция 1), Бастия (обособена позиция 2), Порто-Векио (обособена позиция 3), Проприано (обособена позиция 4) и Л'Ил-Рус (обособена позиция 5) за срок от 7 години (с възможност за удължаване с максимум 12 месеца, т.е. максимален срок от 8 години) в периода 1 януари 2023—31 декември 2030 г.
- (269) В обхвата на ДОУ са включени всички задължения за извършване на обществена услуга, изложени в раздел 3.5.2 от настоящото решение.
- (270) Съгласно точка 2.4 от правилата за подаване на оферти ⁽¹²⁸⁾ „минималните характеристики на всеки договор са, както следва: максимални тарифи, приложими за местните жители на Корсика и за превоз на стоки, капацитет на натоварване на плавателните съдове, разписания и честота на услугите, продължителност на договора, максимален размер на финансовата компенсация, изплащана от ОТС“.
- (271) Съгласно точка 9.2 от правилата за подаване на оферти „всяка оферта ще бъде разглеждана въз основа на критерии, позволяващи да се определи най-добрата оферта от гледна точка на общата икономическа полза за [CdC]. Тези възможности ще бъдат оценявани като едно цяло за консорциумите.

Критерии	Анализ по критерий	Тегловен коефициент
Критерий 1: Техническа стойност на офертата		60 %
Подкритерий 1	Техническо състояние на плавателните съдове: пригодност на флота, предложен от кандидата, по отношение на следното: — представяне на флота (брой, предназначение, сертифициране и контрол на корабите, класификация, държава на знамето, съответствие с различните кодекси и конвенции). Всички договори за наемане трябва да бъдат съобщени; — пригодност към морските и плавателните условия и към ограниченията в пристанищата (година на доставка, тип, брой палуби и двигатели, единична мощност, скорост, скорост в аварийен режим).	20 %

⁽¹²⁸⁾ Правилата за подаване на оферти са част от документацията към публичната покана за участие в търга, публикувана на 6 май 2022 г. (съображение 272).

Критерии	Анализ по критерий	Тегловен коефициент
Подкритерий 2	Честота на курсовете и разписания: пригодност на флота на кандидата към честотата на курсовете и разписанията с оглед на спецификациите в приложение 1: — минимална честота на курсовете (за превоз на пътници, водачи, товари); — допълнителни двупосочни курсове; — часове на заминаване и пристигане.	15 %
Подкритерий 3	Адаптиране на флота към нуждите на ползвателите (линейни метри товар, дължина, височина, якост на палубите, брой точки за зареждане на контейнери с контролирана температура за всички маршрути и брой каюти и седалки), каюти и асансьори за лица с намалена подвижност	15 %
Подкритерий 4	Качество на услугите за професионални и частни ползватели: — услуги за ползвателите (храна, хотелски услуги, съоръжения за отпих, условия за лица с намалена подвижност и по-общо за лица, пътуващи по медицински причини, информационно обслужване за ползвателите и др.), — услуги за превоз на товари (обработка и управление, комуникация), — безопасност на борда на корабите от флота (инструкции за безопасност, извънредни ситуации), — непрекъснатост на обществената услуга (включително на социалната и основана на солидарност услуга ⁽¹⁾): план за предоставяне на информация в случай на прекъсване, управление на жалби, механизми за обезщетение и др.).	10 %
Критерий 2: размер на финансовата компенсация и обоснованост на финансово-икономическия план		30 %
Подкритерий 1: общ размер на финансовата компенсация	Този подкритерий се анализира с оглед на общия размер на финансовата компенсация, предложена от кандидата за предоставяне на услугата за срока на договора. Тази компенсация е разделена на компонент за оперативните разходи, компонент за инвестиционните разходи и компонент за разходите за гориво.	20 %
Подкритерий 2: Обоснованост на предварителния финансово-икономически план на кандидата	Съответствие между разходите и приходите, представени в предварителния оперативен отчет (приложение 9 към проекта на договора), с оперативните предположения, използвани от кандидата, които той ще е обяснил във финансовия отчет.	10 %
Критерий 3: корпоративна социална отговорност (КСО) Ще бъдат представени действията и степента на ангажираност на кандидата, както и начините за тяхното наблюдение, по отношение на корпоративната социална отговорност: етични, социални и екологични резултати.		10 %

⁽¹⁾ Социалната и основана на солидарност услуга, която се отнася до маршрута до Бастия, е определена в член 25, параграф 3 от ДОУ за този маршрут като гарантираща „торски превоз на до 1 300 линейни метра товари на ден“ и за един курс (мнения на френските органи от 7 юни 2022 г.).

3.6.2. Процедура на възлагане

- (272) Публичната покана за участие в търга е публикувана на 6 май 2022 г. ⁽¹²⁹⁾, с краен срок за получаване на заявления и оферти до 25 юли 2022 г.
- (273) Преди крайния срок за подаване на оферти Corsica Ferries отправя редица въпроси към CdC с цел да получи разяснения по няколко точки от правилата за подаване на оферти. Тъй като CdC не отговаря въобще или в достатъчна степен на тези въпроси, Corsica Ferries подава искане до съдията по постановяване на временни мерки преди сключването на договора в Административния съд на Бастия за анулиране на процедурата за възлагане на ДОУ поради нарушение от страна на CdC на задълженията му като възлагаш орган, свързани с публикуването и обявяването на състезателна тръжна процедура ⁽¹³⁰⁾.
- (274) С решение № 2200797 от 20 юли 2022 г. съдията по постановяване на временни мерки в Административния съд на Бастия преценява, че в по-голямата си част възраженията, повдигнати от Corsica Ferries, не попадат в компетентността на съда. Що се отнася до останалата част, съдията отхвърля посочените от Corsica Ferries нарушения с мотива, че според него е възможно заинтересованите кандидати да представят оферта, отговаряща на всички технически изисквания, посочени в тръжната документация. Впоследствие Corsica Ferries обжалва съдебното решение пред Държавния съвет. В решение от 25 ноември 2022 г. Държавният съвет обявява жалбата за недопустима (*Société Corsica Ferries*, № 466415).
- (275) В крайна сметка Corsica Ferries решава да не участва в процедурата за възлагане на ДОУ, като по-специално взема предвид, че не разполага с плавателни съдове, отговарящи на всички технически изисквания, определени от CdC в ДОУ.
- (276) CdC получава три заявления:
- консорциум Corsica Linea—La Méridionale: обособена позиция 1,
 - Corsica Linea: обособени позиции 2, 3, 4 и 5,
 - La Méridionale: обособени позиции 3 и 4.
- (277) Комитетът за възлагане на обществени услуги отваря офертите на 26 юли 2022 г. В съответствие със становището на този комитет от 2 август 2022 г., тримата кандидати са допускани да подадат оферта. На 31 август 2022 г., след анализ на техните оферти, комитетът препоръчва да се започне процедура на договаряне с тези кандидати.
- (278) По данни на Франция, CdC е осъществил договаряне с кандидатите, както следва:
- първият кръг от договарянето е проведен на 6 и 7 септември 2022 г.: от кандидатите е поискано да подобрят изцяло финансовите аспекти на офертите си,
 - вторият кръг е проведен на 4, 5 и 6 октомври 2022 г.: от кандидатите е поискано да посочат допълнителни начини за оптимизиране на финансовите аспекти,
 - третият кръг е проведен на 18 и 19 октомври 2022 г. с цел да се консолидират финансовите оферти на кандидатите и да се преразгледат предложенията им за изменения в договора,
 - четвъртият кръг е проведен на 7 ноември 2022 г. с цел финализиране на проекта на договора и консолидиране на финансовия напредък с оглед подаването на окончателните оферти от кандидатите,
 - кандидатите подават окончателните си оферти на 10 ноември 2022 г.

⁽¹²⁹⁾ Обявление № 22-63447, публикувано в Официален бюлетин за обявления за обществени поръчки (BOAMP) на 6 май 2022 г., <https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22>, и в TED под референтен номер 2022/S 089-246001 на същата дата, <https://ted.europa.eu/bg/notice/-/detail/246001-2022>.

⁽¹³⁰⁾ Corsica Ferries твърди по-специално, че тръжната документация съдържа множество неточности и противоречия относно срока на ДОУ, естеството на инвестициите, които трябва да бъдат поети от бъдещия концесионер, и точната характеристика на плавателните съдове, предоставяни от кандидатите. Corsica Ferries също така отправя критики относно непредвидимостта и липсата на икономически баланс на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, за които се изисква осигуряването на два до три плавателни съда за всеки маршрут без обосновка. Накрая, Corsica Ferries твърди, че критериите, използвани за избор на офертите, са неточни и неотнормирани.

- (279) Комитетът за възлагане на обществени услуги, който отговаря за процеса на подаване на окончателните оферти, се събира на 23 ноември 2022 г.

3.6.3. Резолюция № 22/188 от 20 декември 2022 г.

- (280) С Резолюция № 22/188 от 20 декември 2022 г. Асамблеята на Корсика одобрява избора на консорциум Corsica Linea—La Méridionale за обособена позиция 1, Corsica Linea за обособени позиции 2, 4 и 5 и La Méridionale за обособена позиция 3. В таблица 27 е представена финансовата компенсация за всяка обособена позиция.

Таблица 27

Общ размер на финансовата компенсация за всяка обособена позиция по ДОУ (в млн. евро)

Корсиканските пристанища	Финансова компенсация за периода 2023—2030 г.	Годишна финансова компенсация (средно)
Обособена позиция 1: Аячо	245,9	30,7
Обособена позиция 2: Бастия	251,1	31,4
Обособена позиция 3: Порто-Векио	132,2	16,5
Обособена позиция 4: Проприано	122,6	15,3
Обособена позиция 5: Л'Ил-Рус	101,8	12,7
Общо	853,6	106,6

Източник: уведомление от френските органи от 27 декември 2022 г.

3.7. Съответни разпоредби на ДОУ

- (281) Целта на настоящия раздел е да се опишат договорните клаузи на ДОУ. Тези клаузи са до голяма степен общи за петте ДОУ.

3.7.1. Разпоредби относно задълженията за извършване на обществена услуга и техния срок на валидност

3.7.1.1. Съдържание на задълженията за извършване на обществена услуга

- (282) В членове 1 и 2 от петте ДОУ се определя, че като част от териториалната непрекъснатост между корсиканските пристанища и пристанище Марсилия, на концесионера се възлага изпълнението на услуга от общ икономически интерес („УОИИ“) във връзка с:

- превоза на стоки (включително опасни товари по маршрута до Л'Ил-Рус) с влекач и без влекач, както и
- превоза на: i) пътници, пътуващи по медицински причини; ⁽¹³¹⁾ ii) пътници, пътуващи като водачи, превозващи товари с влекач; и iii) само за маршрута между Марсилия и Проприано — пътници, които са местни жители на Корсика, и пътници, които не са местни жители.

- (283) В член 1 също така се предвижда, че всяка услуга за превоз на товари или пътници, предоставяна от концесионера, която не попада в обхвата на УОИИ, попада в обхвата на „търговска услуга или услуга, която не е УОИИ“.

- (284) В член 4 се уточнява, че договорните документи, които обвързват страните, са договорът и приложенията към него (както и, въз основа на член 1, всички техни изменения). В случай на противоречие, договорът има предимство пред приложенията.

⁽¹³¹⁾ В член 26.1 от ДОУ се уточнява, че тези пътници са местни жители на Корсика, пътуващи по медицински причини.

3.7.1.2. Механизми за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга

- (285) В приложение 1 към петте ДОУ се съдържа подробна информация за характеристиките на свързаното обслужване по море. Те са описани в раздел 3.5.2 от настоящото решение.
- (286) Член 17 от ДОУ гласи, че по отношение на превоза на стоки и за всеки курс концесионерът не трябва да оставя ремаркета на кейовете, освен ако превозвачът не поиска това или капацитетът на кораба е особено натоварен, с цел да се гарантира удовлетворяване на търсенето от страна на професионалните ползватели и да се осигури териториалната непрекъснатост. В тази разпоредба се добавя, че „с цел оптимизиране на организацията на трафика, възлагащият орган може да пренасрочва двупосочни курсове в съответствие с общия брой двупосочни курсове годишно, определен в приложение 1 към договора. Пренасрочването ще се извършва на заседания на техническия комитет, посочен в член 10, параграф 2“ (вж. също съображение 290).
- (287) В член 18 от договорите за маршрутите с направление Аячо, Бастия и Л'Ил-Рус се предвижда, че „предвид необходимостта от предоставяне на обществена услуга, възлагащият орган може да поиска от концесионера да извършва допълнителни двупосочни курсове на ad hoc принцип, като техният максимален брой и условията за извършването им са определени в приложение 1. Изпълнението на тези допълнителни двупосочни курсове ще бъде разгледано от техническия комитет, предвиден в член 10, параграф 2“. На практика, според френските органи, тези двупосочни курсове ще се организират само ако на седмичното заседание на техническия комитет френските органи установят, че плавателните съдове са с пълен капацитет и има допълнително търсене за най-малко 40 ремаркета. След заседанието на техническия комитет концесионерът ще формализира с писмо своите предложения за допълнителни двупосочни курсове в съответствие с изразената от възлагащия орган нужда и ще получи потвърждение по пощата за всички договорени допълнителни двупосочни курсове. Минималният срок за предизвестие, който възлагащият орган предоставя на изпълнителя, е определен „в седмици“, за да се доближи максимално до обичайната практика на поемане на ангажименти от негова страна; френските органи посочват, че на практика търсенето на превоз на товари обикновено е известно поне 15 дни предварително.
- (288) Член 20 от ДОУ гласи, че концесионерът може, след одобрение от възлагащия орган, да замени едно плавателно средство с друго, предоставено от концесионера за изпълнение на договора, при условие че заместващият кораб отговаря на разпоредбите, посочени в приложение 1.
- (289) В член 22 от ДОУ се изисква плавателните съдове, използвани за изпълнение на договора, както и услугите, предоставяни от концесионера, да отговарят на европейските стандарти за достъпност за лица с намалена подвижност. Условията за приемане на тези лица са определени в приложение 5 към ДОУ.

3.7.1.3. Контрол на спазването на задълженията за извършване на обществена услуга

- (290) В член 10, параграф 2 от ДОУ се предвижда, че технически комитет за мониторинг, съставен, наред с другото, от представители на ОТС, концесионера, управителя на пристанищната инфраструктура и превозвачите, се събира всяка седмица, за да следи изпълнението на услугата и евентуалните необходими корекции.
- (291) В член 11, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че в случай на форсмажорни обстоятелства или случайни събития страните ще си сътрудничат за определяне на мерки, насочени към възстановяване на икономическия баланс на ДОУ.

3.7.1.4. Срок на ДОУ

- (292) Член 3 от ДОУ гласи, че договорът влиза в сила на 1 януари 2023 г. и изтича на 31 декември 2029 г. Добавя се, че страните може да се споразумеят за възможно удължаване с максимум 12 месеца, особено ако не бъде сключен нов договор за концесия след изтичането на настоящия договор. Следователно максималният възможен срок на договора е 8 години.

3.7.2. Разпоредби относно компенсацията, предоставяна на бенефициерите по ДОУ

3.7.2.1. Общи параметри

(293) В член 30 от ДОУ се определят общите принципи относно компенсацията за изпълнение на задълженията за извършване на УОИИ. Той гласи по-специално:

- на концесионера се заплаща от приходите, получени от изпълнението на УОИИ, като той поема разходите за нея. Концесионерът е упълномощен да предлага морски превози на товари или пътници на търговски принцип, доколкото са изпълнени условията за извършване на УОИИ. Приходите от изпълнението на търговската услуга се запазват от концесионера,
- максималната финансова компенсация, изплащана от ОТС на концесионера за неговите задължения за извършване на УОИИ, не трябва да надвишава сумата, която е необходима за покриване на нетните разходи за предоставяне на УОИИ, като се взема предвид и разумна печалба (в съответствие с правилата на Рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги ⁽¹³²⁾ („рамката за УОИИ“)),
- финансовата компенсация се изчислява въз основа на методологията чрез разпределяне на разходите и представлява разликата между очакваните разходи и приходи на концесионера, свързани с изпълнението на УОИИ (посочени в приложение 9 към ДОУ, съдържащо прогнозния оперативен отчет на концесионера), при спазване на разпоредбите на член 35, параграф 1, член 37, параграф 1 и член 40 относно проверката за евентуална свръхкомпенсация,
- разходите за УОИИ, които трябва да се вземат предвид при изчисляването на компенсацията, включват всички преки разходи, необходими за изпълнението на УОИИ, и съответен дял от косвените разходи, които са общи както за УОИИ, така и за търговската дейност,
- очакваните разходи и приходи се основават на правдоподобни и наблюдаеми параметри,
- във вътрешните сметки на концесионера разходите и приходите, свързани с УОИИ, трябва да бъдат показани отделно от разходите и приходите, свързани с другите услуги. Използването на аналитично счетоводно отчитане и коефициенти на разпределение е необходимо, за да се определи следното:
 - разходите, свързани с дейността по предоставяне на УОИИ, и разходите, свързани с търговската дейност;
 - тъй като естеството на трафика не изключва използването на кораби ро-пакс — разбивката в рамките на дейността по предоставяне на УОИИ между превоза на товари и на пътници по съответните маршрути.

(294) В член 31 от ДОУ се изисква икономическият баланс на всеки маршрут да бъде определен в приложение 9, представяно от концесионера, в което се определят прогнозните резултати от ДОУ, за които концесионерът носи отговорност.

3.7.2.2. Параметри относно приходите и разходите, свързани с изпълнението на УОИИ

3.7.2.2.1. Приходи

(295) В член 32 от ДОУ се предвижда, че концесионерът получава пряко всички приходи, произтичащи от изпълнението на УОИИ, по-специално:

- приходи от превоза на стоки в съответствие с тарифната таблица са посочена в член 33, параграф 2 от ДОУ,

⁽¹³²⁾ Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (2011 г.) (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

- приходи от превоза на пътници, които са местни жители на Корсика и пътуват по медицински причини, в съответствие с тарифната таблица, посочена в член 33, параграф 3 от ДОУ ⁽¹³³⁾,
- допълнителни приходи, получени, наред с другото, от специални услуги, предоставяни от концесионера по негова собствена инициатива на водачи, придружаващи товари, или на местни жители на Корсика, пътуващи по медицински причини (храна, багаж, игри и др.).

- (296) Наред с това, в член 32 от ДОУ се предвижда също така, че за периода 2023—2028 г. излишъкът от търговския резултат от дейности извън УОИИ, в сравнение с предвиденото в приложение 9, трябва да се използва приоритетно от концесионера за финансиране на инвестиции, които благоприятстват внедряването на технически решения за намаляване на емисиите на парникови газове и, по-общо, за постигане на целите за подобряване на качеството на УОИИ по отношение на околната среда, предвидени в член 11, параграф 2 от ДОУ. Излишъците, които не са използвани през дадена финансова година, се капитализират до извършване на инвестициите или до изтичане на договора. Неизползваните излишъци се възстановяват изцяло на възлагащия орган при нормалното или предсрочното изтичане на договора. Използването на тези излишъци се преразглежда от комитета по екологични, икономически и правни въпроси, посочен в член 10, параграф 1 от ДОУ.
- (297) В член 33, параграф 2 от ДОУ се уточнява, че таблицата с тарифи за превоза на стоки в рамките на УОИИ е посочена в приложение 8, в което са определени следните тарифи и е предвидено, че при превоз на товари с влекач курсът на първия водач е включен в тарифната таблица:

Таблица 28

Максимални тарифи, приложими за превоза на стоки по ДОУ

За еднократно пътуване	Тарифи за превоз (в евро, без данъци)
Линеен метър ро-ро или конвенционален товар	40
Линеен метър „товар за износ“ или „суровина“	20
Линеен метър „товар за износ +“	15
Друг вид товар	Тарифата се определя свободно от концесионера в съответствие със схемата за ЗОУ от 2 019 г.

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни 2023 г.

- (298) В член 33, параграф 3 от ДОУ се предвижда, че таблицата с тарифи за превоз на местни жители на Корсика в рамките на УОИИ е таблицата, която е резултат от прилагането на схемата за ЗОУ от 2019 г. Освен това, тарифите, прилагани за пътниците, които не са местни жители на Корсика, в рамките на УОИИ, се определят свободно от концесионера, но не може да надвишават максималните тарифи, определени в тази схема.

⁽¹³³⁾ Въпреки това, в предоставените мнения от 28 юли 2023 г. френските органи заявяват, както бе споменато, че по маршрута Проприано в обхвата на обществената услуга са включени също местните жители и лицата, които не са местни жители на Корсика. Следователно, изпълнителят получава приходи и от услуги, свързани с превоза на тези пътници. Освен това изпълнителят получава приходи и от услуги, свързани с превоза на водачи, превозващи товари с влекач.

Таблица 29

Тарифи, приложими за превоза на пътници съгласно ДОУ

Еднократно пътуване на човек (или единица)	Максимални тарифи за местни жители на Корсика (в евро, без данъци)		Тарифи за лица, които не са местни жители на Корсика
Пътник	Възрастен	35	Тарифите се определят свободно от концесионера (но не може да надвишават максималните цени, определени в Резолюция № 19/128) ⁽¹⁾ .
	Дете	20	
Настаняване	Извън каюта	51	
	В каюта	46	
	Кресло	7	
Превозно средство	До 4,5 m	46	
	между 4,5 m и 5 m	51	
	над 5 m	56	

⁽¹⁾ Вж. бележка под линия 138.

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни 2023 г.

3.7.2.2.2. Разходи и финансова компенсация

- (299) В член 34, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че концесионерът поема всички оперативни разходи, които не са свързани с горивото (включително разходи за персонал, пристанищни такси, хранителни продукти за продажба), и че към тези оперативни разходи се прилага марж, посочен в приложение 9.
- (300) В член 34, параграф 2 от ДОУ се предвижда, че инвестиционните разходи, свързани с плавателните съдове, се определят въз основа на флота, предоставен от концесионера за обслужване на маршрутите, обхванати от ДОУ.
- (301) В член 35, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че финансовата компенсация за оперативната дейност и инвестиции („CFEI“), изплащана ежегодно от ОТС на концесионера, се състои от два компонента:
- компонент, свързан с оперативните разходи („CFE“), съответстващ на оперативните разходи, произтичащи от предоставянето на УОИИ (с изключение на разходите за гориво и инвестиционните разходи), без приходите, генерирани от предоставянето на УОИИ, посочени в член 31 и приложение 9. В CFE се взема предвид очакваното от концесионера повишаване на ефективността през срока на договора. На практика механизмът за ефективност гарантира, че размерът на CFE се изчислява по такъв начин, че увеличенията на разходите в резултат на реалната инфлация не се компенсират изцяло,
 - компонент, свързан с инвестиционните разходи („CFI“), съответстващ на разходите за амортизация и/или лизинг и/или разходите за наемане на плавателния съд, предоставен за изпълнение на УОИИ, изчислени в приложение 9.
- (302) В член 35, параграф 3 от ДОУ се предвижда, че приложение 9 се актуализира ежегодно с оглед на промените в реалната инфлация и се описва методът за изчисляване на това актуализиране, като се отчитат по-специално и повишаването на ефективността.
- (303) В член 36, параграф 2 от ДОУ се предвижда, че разходите за гориво, необходимо за предоставянето на морски транспортни услуги (с изключение на допълнителни двупосочни курсове), подлежат на механизъм за хеджиране на горивото за период до 24 месеца. След изтичането на този срок концесионерът отговаря за договарянето на нов договор за хеджиране, като поиска най-малко три оферти. Концесионерът изпраща офертите на възлагащия орган и посочва доставчика на услуги, с когото желае да работи. По изключение, ОТС може, при изтичане на първоначалния договор за хеджиране на горивото, да реши да приложи механизъм, позволяващ разпределяне на разходите за гориво (при условията, посочени в член 11, параграф 1 от ДОУ). Този механизъм замества новия договор за хеджиране, който трябва да бъде сключен от концесионера. Освен това, промените в разходите за гориво не се отразяват в тарифните таблици. Единичната цена на горивото, включена в предварителния оперативен отчет (приложение 9) за съответния период, както и свързаният механизъм, са описани в приложение 10.

- (304) В член 37, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че всяка година ОТС трябва да изплаща на концесионера финансова компенсация за разходите за гориво, свързани с предоставянето на УОИИ („CFC“). Максималният размер на CFC е определен в приложение 9.
- (305) В член 38, параграф 1 от ДОУ се предвижда максимална компенсация по единна ставка за допълнителни двупосочни курсове („CFsup“). Тази компенсация се състои от три компонента:
- компонент за оперативните разходи („CFEsup“), който съответства на оперативните разходи, произтичащи от извършването на допълнителен двупосочен курс (без разходите за гориво), след приспадане на приходите, генерирани от извършването на допълнителен двупосочен курс. В него се отчитат оперативните разходи и приходи в обхвата на УОИИ, като се взема предвид и разумна печалба, както е посочено в приложение 9,
 - компонент за инвестиционните разходи („CFIsup“), който съответства на разходите за амортизация и/или лизинг и/или разходите за наемане на плавателния съд, използван за извършване на допълнителните двупосочни курсове (изчислени в приложение 9),
 - компонент за разходите за гориво („CFCsup“), който съответства на разходите за гориво, понесени от концесионера за извършване на допълнителен двупосочен курс (размерът на CFCsup е определен в приложение 9 за 2023 г. и ще бъде коригиран за следващите години в съответствие с цената на горивото).
- (306) В допълнение в член 38, параграф 1 от ДОУ се посочва, че компенсацията за един допълнителен двупосочен курс, ако такъв бъде извършен, е по-ниската от: i) очаквания размер на компенсацията за един двупосочен курс, посочен в приложение 9 (предварителен оперативен отчет); и ii) сумата, получена от актуализирания оперативен отчет, която включва действителните нетни разходи, направени за извършването на допълнителен двупосочен курс, и е част от годишния отчет, представян от изпълнителите на ОТС (посочен в член 46 от ДОУ).

3.7.2.3. Параметри относно разпределянето на разходите, свързани с предоставянето на УОИИ

- (307) В член 35, параграф 1 и член 37, параграф 1 от ДОУ също така се предвижда, че доколкото концесионерът използва плавателните съдове за търговски дейности извън УОИИ, за аналитичното счетоводно отчитане и определяне на размера на финансовата компенсация по единна ставка се използва коефициентът на разпределение, посочен в приложение 9. Този коефициент на разпределение е фиксиран за срока на договора и е задължителен за страните.
- (308) Според информацията, предоставена от френските органи⁽¹³⁴⁾, разпределението на разходите между УОИИ и търговската услуга е извършено (и представено на оферентите като част от процедурата за възлагане на ДОУ) въз основа на следните принципи, които според Франция вече са признати от Комисията в предишни случаи⁽¹³⁵⁾:
- разходите, пряко свързани с превоза на пътници или товари, се разпределят към УОИИ въз основа на броя пътници или обема товари (в LM), които концесионерите са длъжни да гарантират съгласно задълженията относно капацитета, определени в ДОУ,
 - общите разходи (напр. за персонал, поддръжка, гориво, наемане на кораби, амортизация и др.), които съставляват по-голямата част от оперативните разходи на концесионерите, се разпределят към УОИИ пропорционално на капацитета на плавателния съд (изразен в m³ обем), запазен за дейности, свързани с УОИИ⁽¹³⁶⁾.

⁽¹³⁴⁾ Мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г.

⁽¹³⁵⁾ Решение 2011/98/ЕО на Комисията от 28 октомври 2009 г. относно държавна помощ C 16/08 ex NN 105/05 и NN 35/07, отпусната от Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия — Субсидии за CalMac и NorthLink за морски транспортни услуги в Шотландия (ОВ L 45, 18.2.2011 г., стр. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj)); и Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 070/17/COL от 29 март 2017 г. относно Споразумението с Hurtigruten за услуги за крайбрежен морски транспорт за периода 2012—2019 г. (Норвегия) [2018/887] (ОВ L 158, 21.6.2018 г., стр. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj>).

⁽¹³⁶⁾ За да се изчисли размерът на предварителната компенсация, разходите ще бъдат разпределени въз основа на запазения капацитет. Ще се извършват последващи проверки на действително използвания капацитет. Това означава, че ако запазеният за УОИИ капацитет се използва за превоз, който не е свързан с УОИИ, размерът на компенсацията ще бъде съответно намален. Въпреки това, ако капацитетът за УОИИ остане неизползван, операторът все пак ще получи компенсация за предоставянето на този капацитет.

- (309) Както е посочено в таблица 30, в рамките на ДОУ, концесионерите са разпределили средно [60—75] % от оперативните разходи към дейностите, свързани с УОИИ, с изключение на ДОУ за маршрута Марсилия—Проприано, където към УОИИ са разпределени 100 % от разходите.

Таблица 30

Дял на разходите, разпределени към УОИИ в ДОУ

Разходи	Аячо	Бастия	Порто-Векио	Проприано	Л'Ил-Рус
Екипаж ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Персонал на сушата ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Търговски разходи — пътници ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Търговски разходи — автомобили ⁽⁴⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Търговски разходи — товари ⁽²⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Обработка ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Пристанищни такси ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Управление на пътниците ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Хранителни продукти (за продажба) ⁽¹⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Хранителни продукти за екипажа ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Консумативи ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Комуникация ⁽⁴⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Застраховка ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
ИТ ³	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Мита и данъци ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Структурни разходи на дружеството, притежавашо концесията ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Поддръжка и сервизно обслужване ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Разходи за предоставяне на плавателни съдове ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Разходи за наемане на плавателен съд ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Разходи за гориво ⁽³⁾	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Среднопретеглена стойност	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %

⁽¹⁾ Разходи, пряко свързани с превоза на пътници.

⁽²⁾ Разходи, пряко свързани с превоза на товари.

⁽³⁾ Общи разходи.

⁽⁴⁾ Разходи, пряко свързани с търговската услуга (с изключение на маршрута Марсилия—Проприано).

⁽⁵⁾ Разходите за обработка съответстват на разходите на докерите, отговарящи за обработката на ремаркетата при заминаване и пристигане по време на престойте. По своята същност тези разходи се разпределят изцяло към дейността по превоз на товари.

Източник: мнения на френските органи, представени на 28 юни 2023 г.

3.7.2.4. Параметри за изчисляване на разумната печалба

- (310) В член 39 от ДОУ се предвижда, че разумната печалба се определя в съответствие с рамката за УОИИ и съответства на следното съотношение (изчислено в приложение 9 към ДОУ): текущи приходи от УОИИ преди данъци и лихви/оборот от УОИИ (включително финансовата компенсация, получена от изпълнителя). За всеки маршрут разумната печалба не трябва да надвишава 2,13 % за срока на договора, освен ако допълнително независимо изследване, проведено в случай на смущение на пазара, не оправдае преразглеждането на този процент.
- (311) Процентът от 2,13 % е изведен от финансовите оферти, подадени от Corsica Linea и La Mériidionale, които, въз основа на прогнозните отчети за приходите и разходите, са изчислили за всички маршрути оперативен марж за дейностите, свързани с УОИИ, между 0,69 % (обособена позиция 4: Проприано) и 2,13 % (обособена позиция 3: Порто-Векио). Освен това френските органи предоставиха на Комисията резултатите от външно изследване, поръчано от Франция⁽¹³⁷⁾, в което въз основа на извадка от корабни дружества, сравними с Corsica Linea и La Mériidionale⁽¹³⁸⁾, е оценен референтен оперативен марж от 7,8 %.

3.7.2.5. Параметри за наблюдение на липсата на свръхкомпенсация

- (312) В член 7 от ДОУ се предвижда възлагащият орган (т.е. ОТС и CdC) да извършва проверка дали размерът на компенсацията, изплатена на концесионера по договора, не води до свръхкомпенсация, както и да изисква от концесионера възстановяване на всяка свръхкомпенсация, заедно с лихвите за забава, в съответствие с член 35, параграф 1, член 37, параграф 1 и член 40.
- (313) В съответствие с член 46 от ДОУ, концесионерът трябва да представи на ОТС в годишния си отчет оперативен отчет в същия формат като предварителния оперативен отчет. Сравнението между предварителния и окончателния отчет трябва да бъде придружено от обяснителна бележка относно констатираните разлики. Действително изплатената компенсация трябва да бъде възстановена от концесионера, ако анализът, направен от ОТС, покаже, че тя е по-висока от необходимата за покриване на нетните разходи за задълженията за извършване на обществена услуга, като се вземе предвид разумна печалба, в съответствие с член 35, параграф 1, член 37, параграф 1, член 39 и член 40 от ДОУ.
- (314) В член 35, параграф 1, член 37, параграф 1 и член 40 от ДОУ се предвижда, че за да се избегне рискът от свръхкомпенсация, ОТС извършва ежегодна проверка на изчислението на компенсацията въз основа на годишен отчет относно услугите, с цел да се оцени всяка разлика между изчислението, направено въз основа на коефициента на разпределение, посочен в приложение 9, и изчислението, направено въз основа на коефициент на разпределение, получен от действителните операции (действителни разходи и приходи, действителна експлоатация на плавателните съдове и др.). В случай на разлика между изчислението, получено от действителните операции, и изчислението, посочено в предварителния оперативен отчет (приложение 9), концесионерът може да задържи половината от всеки изплатен излишък, но не повече от 5 % от компенсацията, като излишъкът се връща на ОТС в съответствие с определените от нея условия, заедно с лихва за забава. Във всеки случай компенсацията не трябва да надвишава сумата, получена от приложение 9.
- (315) В член 35, параграф 2 и член 37, параграф 2 от ДОУ се предвижда, че неизвършването на курс, независимо от причината, води до намаляване на компенсацията, съответстващо на икономите, направени от концесионера по отношение на CFEI и CFC в резултат на неизпълнението на УОИИ. Размерът на това намаление не може да бъде отрицателен.
- (316) Ако замяната на плавателен съд, предвидена в член 20 от ДОУ (съображение 288), води до увеличение на разходите, първоначално определени в предварителния оперативен отчет, съставляващ приложение 9, това увеличение се поема от концесионера. Ако замяната води до намаляване на тези разходи, възлагащият орган и концесионерът извършват необходимите финансови корекции след представянето на годишния отчет, посочен в член 46 от ДОУ.

⁽¹³⁷⁾ Мнения на френските органи, представени на 5 април 2023 г. („Референтен показател за рентабилността на морския транспорт, изготвен в рамките на процедурата за възлагане на ДОУ за обслужване по море между Корсика и континенталната част на Франция“, ОТС, 20 ноември 2022 г.).

⁽¹³⁸⁾ Извадката включва следните дружества: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink и Viking Line. Корато е имало налични данни, сравнителното изследване обхваща периода 2017—2019 г.

- (317) В член 38 от ДОУ се добавя, че в годишния си отчет концесионерът „трябва да посочи действителните разходи за всеки допълнителен двупосочен курс, съответстващи на разликата между действителните разходи и приходи от този двупосочен курс. Възлагащият орган ще изплати компенсация, известна като „действителна компенсация за извършен курс i [(„**Cri**”)]“, която съответства на по-ниската стойност между действителните разходи за този допълнителен двупосочен курс и максималната компенсация за допълнителен двупосочен курс през периода, в който се извършва курсът“.

3.8. Жалба от Corsica Ferries

- (318) На 23 март 2023 г. Corsica Ferries подаде жалба до Комисията срещу мерките, предоставени на La Méridionale и Corsica Linea.
- (319) В жалбата Corsica Ferries твърди, че спорните мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. В жалбата се подчертава по-специално, че спорните мерки предоставят предимство на тези дружества, тъй като не отговарят на нито един от четирите критерия, установени в съдебната практика по делото Altmark⁽¹³⁹⁾. Corsica Ferries също така твърди, че мерките са несъвместими с вътрешния пазар, тъй като нарушават разпоредбите на Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁴⁰⁾ за възлагане на договори за концесия („**Директива относно концесиите**“), „както и на член 49 и член 56 от ДФЕС“.
- (320) С писма от 13 октомври и 20 декември 2023 г. Corsica Ferries предостави допълнителна информация по жалбата, с която според дружеството се показва, че не съществува нужда от обществена услуга и наложените в рамките на ДОУ задължения за извършване на такава услуга са непропорционални. Тази допълнителна информация, заедно с жалбата от 23 март 2023 г., ще бъде наричана по-нататък в настоящото решение „**жалбата**“.
- (321) Писмото от 13 октомври 2023 г. се отнася до информация, свързана с курсове, извършени от Corsica Linea извън и в рамките на ДОУ през лятото на 2023 г.
- (322) В писмото си от 20 декември 2023 г. Corsica Ferries предостави резултатите от изследване от 14 декември 2023 г., което е поръчало на Berkeley Research Group (наричано по-нататък „**изследването на BRG 1**“).
- (323) В изследването на BRG 1 се посочва, че неговата цел е да се оцени целесъобразността от включването в обхвата на ДОУ за маршрутите до Аячо и Бастия на нужда от обществена услуга за превоз на повече от 12 пътници на курс. В изследването на BRG 1 се разглежда само нуждата от превоз на водачи, оценена от Франция, като се изключват всички други нужди от обществена услуга, установени от Франция.
- (324) Освен това в изследването на BRG 1 се посочва, че предвид липсата на информация, предоставена от френските органи относно оценката на нуждата от обществена услуга в рамките на ДОУ, изследването е било основано на доклади и изследвания, свързани с предишни ДОУ, с цел да се възстанови методиката, която изглежда е била използвана от Франция.
- (325) В своите мнения, представени на Комисията в рамките на официалната процедура по разследване, Corsica Ferries до голяма степен повтаря съдържанието на жалбата. Следователно съдържанието на жалбата е изложено в раздела, в който са представени тези мнения (раздел 5.1).

3.9. Основания за откриване на официалната процедура по разследване

- (326) Първо, Комисията изрази предварително становище, че ДОУ представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (327) Комисията сче, че ДОУ предоставят, наред с другото, предимство на концесионерите, което те не биха получили при нормални пазарни условия. По-конкретно, въпросните ДОУ не отговарят на всички критерии, определени в съдебната практика по делото Altmark за изключване на такова предимство.

⁽¹³⁹⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽¹⁴⁰⁾ Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj>).

- (328) На първо място Комисията изрази съмнения относно това дали ДОУ удовлетворяват реална нужда от обществена услуга във връзка с морския превоз на товари с влекач (първи критерий по делото Altmark).
- (329) Комисията сче, че френските органи не са установили а priori в достатъчна степен, че пристанищата Марсилия и Тулон са само частично взаимозаменяеми по отношение на морския превоз на товари с влекач (съображения 310—312 от решението за откриване на процедурата).
- (330) Комисията отбеляза, че за да определят в количествено отношение тази частична взаимозаменяемост, френските органи са се основали единствено на общи изявления на участниците на пазара (съображение 227). В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно тази оценка, тъй като френските органи не са проверили данните, на които се основава тя. Комисията поиска от френските органи да предоставят по-убедителни доказателства, обосноваващи оценката на това търсене, единствено на пристанище Марсилия, от страна на част от ползвателите на морски превоз на товари с влекач.
- (331) Освен това Комисията изрази съмнения относно пропорционалността и необходимостта от определени задължения за извършване на обществена услуга, наложени в ДОУ за удовлетворяване на установените нужди от обществена услуга (съображения 337—340 от решението за откриване на процедурата). Комисията прие, че изискваният от френските органи минимален капацитет на натоварване с товари (с влекач и без влекач) и задължението бенефициерите на мерките да извършват минимален брой двупосочни курсове годишно не изглеждат достатъчно обосновани с оглед на нуждите от обществена услуга, посочени в доклада на Gecodia. Комисията изрази опасения, че тези задължения могат да доведат до това предлаганият от концесионерите капацитет на натоварване с товари да надвиши значително определената в количествено отношение нужда от обществена услуга.
- (332) Комисията също така изрази предварително становище, че мерките не отговарят на четвъртия критерий по делото Altmark. Комисията сче, че процедурата за възлагане на ДОУ, проведена от френските органи, не е била достатъчно конкурентна, за да гарантира, че компенсацията, отпусната на бенефициерите по ДОУ, отговаря на най-ниските разходи за съответната общност. Тя също така прие, че размерът на тази компенсация не е бил определен в съответствие с разходите, направени от едно типично, добре управлявано предприятие, разполагащо с достатъчно средства за изпълнение на възложените му задължения за извършване на обществена услуга.
- (333) Комисията също така изрази предварително становище, че мерките могат да бъдат приписани на държавата и са финансирани чрез държавни ресурси. Освен това мерките предоставят селективно предимство на бенефициерите и представляват пречка пред търговията в рамките на ЕС, както и нарушаване на конкуренцията на либерализиран пазар.
- (334) На второ място Комисията отбеляза, че френските органи не са предоставили достатъчно доказателства, за да обосноват съвместимостта на ДОУ с рамката за УОИИ. Освен изразените съмнения относно обхвата на ДОУ, Комисията постави под въпрос и съответствието на процедурата за възлагане на ДОУ с правото на Съюза в областта на концесиите.

4. МНЕНИЯ НА ФРАНЦИЯ

- (335) Френските органи представиха своите мнения с писмо от 27 март 2024 г. Мненията се отнасят до i) оценката за съществуването на нужда от обществена услуга; и ii) спазването на Директивата относно концесиите.

4.1. Съществуване на нужда от обществена услуга

- (336) В отговор на предварителната проверка на Комисията за съществуването на реална нужда от обществена услуга френските органи предоставиха мнения по пет точки.

4.1.1. Франция е извършила правилно количествена оценка на специфичното търсене от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач в пристанище Марсилия

- (337) Както е посочено в съображение 227, френските органи изчисляват, че делът на ползвателите на превоз на товари с влекач, които не считат, че има алтернатива на пристанище Марсилия за пътуване до Корсика, представлява 80 % от общото търсене в исторически план на превоз на товари с влекач между Марсилия и Корсика.

- (338) Във връзка със съмненията, изразени от Комисията в съображение 329 от решението за откриване на процедурата, френските органи извършиха по-подробни анализи, проведени от дружеството Gecodia, с цел да предоставят количествени данни за степента на взаимозаменяемост между пристанищата Марсилия и Тулон по отношение на търсенето на морски превоз на товари с влекач.
- (339) *Първо*, според френските органи, анализ на местоположението на седалищата, складовете и логистичните бази на превозвачите, които представляват 80,8 % от обема на превозваните с влекач товари по маршрутите между Марсилия и Корсика, показва, че техните съоръжения се намират в непосредствена близост до пристанище Марсилия, което оправдава предпочитанието им към това пристанище.
- (340) *Второ*, Gecodia извършва анализ на потоците от превозвани с влекач товари на 122 клиенти на Corsica Linea (представляващи 85 % от превоза на товари с влекач) и на 62 клиенти на La Mériidionale (представляващи 78 % от превоза на товари с влекач). Анализът показва, че 83 % (Corsica Linea) и 88 % (La Mériidionale) от тези потоци могат да бъдат проследени до логистични бази в близост до пристанище Марсилия, което предполага предпочитание към това пристанище.
- (341) *Трето*, Gecodia анализира дейността на 32 превозвачи на товари с влекач (някои от които имат няколко логистични бази в близост до Марсилия или Тулон) между Корсика и континентална Франция, използващи пристанище Марсилия и/или пристанище Тулон, което представлява приблизително 65 % от обема на товарите, превозени с влекач между Корсика и пристанищата Марсилия и Тулон през периода 2017—2019 г. и през 2021 г. ⁽¹⁴¹⁾.
- (342) За да получат тези данни, френските органи изпращат на корабните дружества искане за предоставяне на сведения, по-специално на списък на основните им клиенти и съответните обем на превозените с влекач товари (в LM). Тези данни са обобщени с цел да се изведе представителен брой на основните превозвачи в целия район на Марсилия и Тулон. За да обвържат потоците възможно най-точно с дадена логистична база на отпътуване, френските органи използват информацията, събрана по време на събеседванията, проведени в рамките на консултацията с ползвателите.
- (343) Съставеният по този начин списък показва за всеки клиент местоположението на логистичната му база, разстоянието между логистичната база и пристанищата Тулон и Марсилия, както и годишния обем на превозените с влекач товари (в LM) във всяко от двете пристанища през периода 2017—2021 г. За някои клиенти е посочен и видът на превозените стоки (например превоз на военно оборудване, нетрайни продукти, строителни материали или опасни товари). Френските органи събират също така допълнителна качествена информация, специфична за отделни превозвачи и от значение за оценката на взаимозаменяемостта между двете пристанища. Например някои ползватели са посочили, че в миналото са използвали пристанище Тулон поради ограничения в капацитета на пристанище Марсилия.
- (344) Според френските органи анализът на тези данни показва, че по-голямата част от превозвачите използват само най-близкото до тяхната логистична база пристанище (22 от 32 превозвачи). Анализът сочи, че въпреки, че логистичната им база е по-близо до Марсилия, другите десет превозвачи използват единствено или много често пристанище Тулон. Френските органи обясняват, че някои превозвачи са съобшили, че използват пристанище Тулон, защото имат магистрални връзки с Тулон, което им позволява да избегнат метropolната област на Марсилия (северния обходен път), докато други са преместили базата/склада си от региона на Марсилия в региона на Тулон, което е довело до пренасочване на транспортните потоци към пристанище Тулон.
- (345) Според френските органи анализът на събраната информация показва, че изборът на пристанище от страна на даден ползвател зависи в много голяма степен от близостта на пристанището до логистичната база на превозвача по шосе. Те добавят, че именно ограниченията в предлагането са основният фактор, поради който ползвателите с бази, разположени по-близо до Марсилия, пренасочват превоза на товари към Тулон.
- (346) Според френските органи цялата тази информация потвърждава, че: i) изборът на пристанище за превоз на товари с влекач се прави основно въз основа на местоположението на логистичните бази на превозвачите; и ii) над 80 % от обема на превозваните с влекач товари от страна на дружествата изпълнители може да бъде свързан с логистична база, разположена в района на Марсилия. Следователно ползвателите имат реално предпочитание към пристанище Марсилия и за тях то не е взаимозаменяемо с пристанище Тулон.

⁽¹⁴¹⁾ 2020 г. не е включена поради въздействието на пандемията от COVID-19 върху търговските потоци.

4.1.2. *Задълженията за извършване на обществена услуга, свързани с минималния обем на превозваните товари, са пропорционални на нуждата от обществена услуга, установена от Франция*

- (347) Френските органи заявяват, че минималният капацитет, предвиден в ДОУ за превоз на товари, не е непропорционален на установената нужда от обществена услуга. Те посочват три причини за това.
- (348) *Първо*, според Франция, не е възможно да се използва подход, основан на средните стойности на трафика, предвид високата променливост на търсенето.
- (349) Френските органи посочват, че в определения в ДОУ минимален капацитет на натоварване за всеки курс са взети предвид: i) мненията, получени в рамките на консултацията с ползвателите (редовно претоварване по определени маршрути); ii) разпределението на нуждата от обществена услуга по курсове, дни и месеци (установено въз основа на исторически данни за 2019 г. и прогнозите за периода 2023—2030 г.); и iii) прогнозното разпределение на нуждата от обществена услуга по месеци (използвано за изчисляване на минималния седмичен капацитет и минималния капацитет на курс, необходим за задоволително поемане на трафика). Франция също така посочва, че удовлетворяването на нуждата от обществена услуга е задължително, за да не се оставят ремаркета на кея, като по този начин се гарантира плавност на трафика (без претоварване), качество (без санкции за превозвачите заради закъснения или нарушения на доставките за предприятията в Корсика) и сигурност (без оставени на кея стоки, които биха могли да бъдат откраднати или повредени).
- (350) Във връзка с това френските органи отбелязват по време на консултацията с ползвателите, че през последните години са се увеличили затрудненията, срещани от ползвателите на превоз на товари поради претоварвания капацитет на плавателните съдове, особено по маршрутите до Бастия и Аячо. Според Франция това претоварване означава, че не може да бъде удовлетворено цялото търсене от страна на превозвачите за всички курсове. Във връзка с това френските органи отбелязват, че данните за резервациите на концесионерите по ДОУ за периода 2021—2022 г. потвърждават, че на кея са оставали стоки. Над 35 % от стоките по маршрута Марсилия—Бастия и над 20 % от стоките по маршрута Марсилия—Аячо са били отказани за товарене.
- (351) Следователно възприетият от френските органи подход е насочен към гарантиране на това, че предоставяните услуги могат да поемат търсенето на превоз на товари по приемлив и пропорционален начин.
- (352) Във връзка с това френските органи подчертават, че, обратно на посоченото в съображение 338 от решението за откриване на процедурата, минималният капацитет, изискуем за всеки отделен курс, не е определен „по начин, който позволява на обществената услуга да реагира по всяко време на пиковите в търсенето, наблюдавано в историческите данни (в рамките на предишните ДОУ)“.
- (353) Обратното, според френските органи, информацията, изпратена на Комисията, показва, че почти всеки месец наблюдаваният исторически пик на трафика надвишава минималния капацитет, наложен в ДОУ. Например, по маршрута Марсилия—Бастия минималният капацитет е определен на 1 860 LM на курс. Анализът на историческите данни от 2019 г. обаче показва, че този обем е надвишаван поне веднъж месечно в продължение на осем месеца от годината, а прогнозите сочат, че през 2025 г. този капацитет ще бъде системно надвишаван. Френските органи обясняват освен това, че през 2023 г. — първата година от прилагането на ДОУ — изискуемият минимален капацитет е бил надвишаван поне веднъж месечно, с изключение на декември.
- (354) Според Франция разпределението на трафика през годината не позволява да се определи минималният капацитет въз основа на средните годишни обеми, предвидени за периода 2023—2030 г. в изследването на Gecodia. Този подход би могъл да доведе до ситуация, при която редовно плавателните съдове няма да разполагат с достатъчен капацитет за поемане на търсенето на превоз на товари.
- (355) В таблица 31 е посочен броят на курсовете, при които търсенето би било по-високо от средния минимален капацитет през 2019 г. и 2030 г., като този капацитет е определен въз основа на средногодишните прогнозни обеми за периода 2023—2030 г., съдържащи се в доклада на Gecodia. Изглежда, че по маршрутите между Марсилия и Аячо, Бастия и Порто-Векио търсенето ще надвишава изискуемия минимален капацитет при всеки втори курс, при които се отчита търсене над този минимум (при всеки четвърти курс по маршрутите между Марсилия и Проприано и Л'Ил-Рус).

Таблица 31

Брой курсове с търсене над средния минимален капацитет, определен въз основа на средногодишните прогнозни обеми за периода 2023—2030 г. в изследването на Gecodia

	Брой годишни курсове, планирани в ДОУ	Среден минимален капацитет на курс (LM) ⁽¹⁾	Брой курсове с търсене над средния минимален капацитет			
			2019 г.		2030 г.	
			Брой курсове	% от годишните курсове	Брой курсове	% от годишните курсове
Бастия	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Аячо	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Порто-Векио	312	784	79	25 %	143	46 %
Проприано	312	282	79	25 %	125	40 %
Л'Ил-Рус	312	439	62	20 %	112	36 %

⁽¹⁾ Средният минимален капацитет на курс, прогнозиран за периода 2023—2030 г., се изчислява като годишната нужда от обществена услуга (Таблица 21) се раздели на годишния брой двупосочни курсове, предвидени в ДОУ (Таблица 23).

Източник: мнения на френските органи, представени на 4 февруари 2024 г.

- (356) Второ, мобилизирането на флот с по-голям капацитет от средния трафик, наблюдаван през годината, представлява нормална пазарна практика според Франция ⁽¹⁴²⁾. Френските органи посочват, че са извършили анализ на организацията на флотите, предоставящи редовно обслужване по море в Европа. В Сардиния и на Балеарските острови номиналният капацитет на плавателните съдове варира между 1 500 LM и 1 900 LM, което е напълно съвместимо с капацитета на плавателните съдове, обслужващи линиите до Корсика съгласно ДОУ.
- (357) Трето, доколкото е известно на френските органи, в региона на Западното Средиземноморие няма случаи, при които за един и същи двупосочен курс да бъдат мобилизирани два по-малки плавателни съда вместо един по-голям, било то в рамките на възложени обществени услуги или на свободния пазар.

4.1.3. Пристанищата Аячо и Проприано не са взаимозаменяеми

- (358) Френските органи считат, че Corsica Ferries не предоставя сериозни доказателства в жалбата си в подкрепа на твърдението, че пристанищата Проприано и Аячо са взаимозаменяеми. Според Франция, изложените по-долу фактори сочат обратното.
- (359) Първо, самото разстояние по шосе между двете пристанища не е достатъчен показател за тяхната взаимозаменяемост: поради липсата на автомагистрала и теренните особености на маршрута между Аячо и Проприано, времето за пътуване с автомобил между двете пристанища е почти 1 час и 30 минути, а при задръствания — над 2 часа. Във връзка с това Франция се позовава на предоставените от нея данни за разстоянията и продължителността на пътуванията между корсиканските пристанища, представени в раздел 2.2.

⁽¹⁴²⁾ Френските органи излагат по-специално примери за договори за обществени услуги, сключени в Италия и Норвегия.

(360) Освен това инфраструктурата на пристанище Аячо вече е на ръба на капацитета си, като то не разполага с достатъчно големи зони за обслужване, които да осигурят централизиране на потоците на превозите на товари, надвишаващи прогнозите за периода 2023—2029 г.

(361) Във всеки случай френските органи отбелязват, че пътната инфраструктура на Корсика е силно натоварена, особено в пиковите часове и през туристическия сезон, както и че броят на смъртните случаи по пътищата на острова е значителен (вж. раздел 2.1). Организирането на обществената услуга за морски транспорт по начин, който увеличава пътния трафик, би било в противоречие със задължението на CdC да гарантира безопасността.

4.1.4. *Услугите, предлагани от Corsica Linea и La Méri­dionale извън обхвата на ДОУ, са в съответствие със схемата за ЗОУ и не поставят под въпрос определената от Франция нужда от обществена услуга*

(362) Френските органи твърдят, че, обратно на твърденията в жалбата на Corsica Ferries, е необходимо да се прави разграничение между допълнителните двупосочни курсове, чиито принцип и условия са определени в ДОУ, и търговските курсове, предлагани свободно (извън обхвата на ДОУ) от един или друг от концесионерите по схемата за ЗОУ от 2019 г.

(363) Според Франция, въпросните търговски курсове не са обхванати от ДОУ или забранени от тях и не поставят под съмнение оценката ѝ относно обществената услуга.

(364) Франция посочва, че търговските курсове, извършвани от Corsica Linea в периода 2023—2024 г. от пристанище Марсилия, са били: i) сезонни курсове, предлагани по време на пролетната и лятната училищна ваканция; ii) курсове, които са превозвали единствено пътници, без товари; и iii) не са били компенсирани, тъй като са били извършвани извън обхвата на ДОУ. По отношение на курсовете, извършвани от La Méri­dionale от пристанище Тулон през 2024 г., Франция отбелязва, че: i) тези курсове са предложени след промяната в акционерната структура на дружеството през 2023 г.; ii) те са превозвали единствено пътници, без товари; и iii) не са били компенсирани, тъй като са били извършвани извън обхвата на ДОУ.

4.1.5. *Не е имало отклонение от методиката в консултацията с ползвателите*

(365) Френските органи считат, че, обратно на твърденията на Комисията в решението за откриване на процедурата, при обществената консултация с ползвателите не е имало отклонение от методиката.

(366) Те отбелязват на първо място, че консултацията с ползвателите е била широко оповестена в местната и специализираната преса (вестник *Le Marin*), на уебсайта на CdC и в социалните мрежи.

(367) Според тях също така зададените въпроси не са създали отклонение, което дава предимство на пристанище Марсилия.

(368) По отношение на консултацията с ползвателите относно морския превоз на пътници, зададените въпроси са били насочени към целта да се установи евентуална взаимозаменяемост на континенталните пристанища от гледна точка на ползвателите. В доклада на Gesodia също така се стига до заключението, че пристанищата Марсилия и Тулон са взаимозаменяеми от гледна точка на търсенето от страна на пътници, които са местни жители, и пътници, които не са местни жители на Корсика.

(369) По отношение на консултацията с ползвателите относно морския превоз на товари, зададените въпроси системно са обхващали всички маршрути от Марсилия и Тулон.

4.2. **ДОУ са в съответствие с Директивата относно концесиите**

4.2.1. *Периодът между възлагането на различните обособени позиции на концесионерите и влизането в сила на ДОУ не е имал блокиращ ефект*

(370) Като предварителна забележка френските органи посочват, че нито Директивата относно концесиите, нито френското право предвиждат точно определен период между възлагането на концесия и влизането в сила на тази концесия.

- (371) Във всеки случай те отбелязват, че въпросният кратък период не е имал блокиращ ефект по три причини.
- (372) *Първо*, в първоначалния график, изготвен от Франция и публикуван в обявлението от 6 май 2022 г. за покана за участие в търга за възлагане на ДОУ, предвиденият период между възлагането и влизането в сила е бил два месеца ⁽¹⁴³⁾. Следователно този период е бил по-дълъг от периода, определен за възлагането на ДОУ в съдебната практика по делото SNCM II (23 дни) ⁽¹⁴⁴⁾.
- (373) *Второ*, при получаване на заявленията и офертите на 25 юли 2022 г., френските органи установяват, че кандидатите, които са подали заявление и оферта в определения срок, са били заварените концесионери по ДОУ за периода 2021—2022 г., а именно La Méridionale и Corsica Linea. Тъй като е нямало нови кандидати за ДОУ, периодът между възлагането на ДОУ и началото на дейността, който е бил по-кратък от два месеца (предвиден първоначално в поканата за представяне на оферти), не би могъл да има блокиращ ефект.
- (374) *Трето*, тъй като ДОУ влизат в сила непосредствено следва изтичането на ДОУ за периода 2021—2022 г., тези срокове са били доведени до знанието на всички заинтересовани икономически оператори веднага още при започването на процедурата чрез тръжната документация за ползвателите и операторите. Следователно всички оператори са били осведомени за очакваната начална дата на мерките. Френските органи отбелязват освен това, че след публикуването на поканата за участие в търга на 6 май 2022 г. нито един от потенциалните кандидати не е подал искане за промяна на графика, въпреки че според тях това е обичайна практика при възлагането на договори за концесия.

4.2.2. *Продължителността на процедурата за възлагане не е довела до неравно третиране на кандидатите*

- (375) В отговор на съмненията, изразени от Комисията в съображение 424 от решението за откриване на процедурата ⁽¹⁴⁵⁾, френските органи представиха следните мнения.
- (376) *Първо*, в член 39, параграфи 3 и 5 от Директивата относно концесиите се изисква минимален срок от 30 дни за получаване на заявления и оферти, считано от датата на изпращане на обявлението за концесията; този срок може да бъде съкратен до 25 дни, когато офертите могат да бъдат подадени по електронен път. При спазване на тези минимални срокове, възлагащият орган е свободен да определи сроковете за подаване на заявления и оферти.
- (377) *Второ*, френските органи посочват, че след публикуването на поканата за участие в търга на 6 май 2022 г. нито един от потенциалните кандидати не е подал искане за промяна на графика.

4.2.3. *Минималните изисквания не са били променени по време на тръжната процедура и подписаните ДОУ отговарят на минималните изисквания*

- (378) *Първо*, френските органи пожелаха да изяснят обхвата на минималните изисквания, приложими в настоящия случай към ДОУ. *Второ*, те обясниха, че определените минимални изисквания не са променени по време на тръжната процедура. *Трето*, те повториха, че подписаните ДОУ отговарят на минималните изисквания.

⁽¹⁴³⁾ Възлагането на ДОУ е първоначално насрочено за 28 октомври 2022 г.

⁽¹⁴⁴⁾ Решение от 1 март 2017 г., SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

⁽¹⁴⁵⁾ Да припомним, че в съображение 424 от решението за откриване на процедурата се посочва: „[...] Комисията счита, че френските органи не са предоставили всички необходими разяснения, за да се заключи, че ДОУ са в съответствие с принципите на равно третиране, недопускане на дискриминация и прозрачност. Тя приканва всички заинтересовани страни да представят своите мнения по този въпрос, по-специално да изяснят дали задължението за осигуряване на плавателни съдове с минимален капацитет по отношение на превоза на пътници и каютите в сроковете, определени в поканата за участие в търга, представлява нарушение на принципа на равно третиране.“

4.2.3.1. Обхват на минималните изисквания

- (379) Френските органи посочват, че в настоящия случай минималните изисквания са били определени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти (съображение 270). Според тях минималните изисквания са съдържали следното:
- а) „максимални тарифи за местните жители на Корсика и за превоз на стоки: означава тарифите, представени във връзка с Резолюция АС № 19-128 на Асамблеята на Корсика, с която се изменя системата за задължения за извършване на обществена услуга за морски превоз на пътници и товари между пристанищата Марсилия, Тулон, Ница и корсиканските пристанища;
 - б) капацитет на натоварване на плавателните съдове: означава товароподемността на плавателните съдове;
 - в) разписания и честота на услугите: отнася се до разписанията, определени от CdC и ОТС, и минималната честота на курсовете, наложена на операторите от CdC и ОТС;
 - г) срок на договора: означава срока на ДОУ, предвиден в член 2 от всеки договор „договорът влиза в сила на 1 януари 2023 г. и изтича на 31 декември 2029 г.“, с възможност за удължаване с максимум 12 месеца, по-специално при липса на нов договор за концесия, сключен при изтичане на срока на договора;
 - д) максимален размер на финансовата компенсация, изплащана от ОТС: означава финансовата компенсация, посочена в точка 2.5 от правилата за подаване на оферти.“⁽¹⁴⁶⁾
- (380) Освен това минималните изисквания относно: i) капацитета на натоварване на плавателните съдове; и ii) разписанията и честотата на курсовете са били определени в приложение 1 към ДОУ.
- (381) Според френските органи, точка 2.4 от правилата за подаване на оферти следва да се тълкува в контекста на приложение 1 само по отношение на тези две минимални изисквания, като се уточнява, че:
- минимална честота на курсовете означава честотата на предлаганите услуги;
 - разписания означава разписанията, определени от Франция, като кандидатите са били свободни да предложат часове на заминаване и пристигане, при условие че те са съответствали на времевите интервали, наложени от Франция;
 - минимален капацитет на натоварване с пътници и товари означава капацитета на натоварване на плавателните съдове.
- (382) Следователно френските органи стигат до заключението, че само петте елемента, изброени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти, два от които посочени в приложение 1, са представлявали минималните изисквания по член 37 от Директивата относно концесиите, като се изключват всички други характеристики.

4.2.3.2. Приложение 1 към ДОУ не е било минимално изискване в своята цялост

- (383) В своите мнения френските органи твърдят, че приложение 1 към ДОУ не е било посочено в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти и следователно не е могло да представлява минимално изискване в своята цялост. Въпреки че в това приложение са били определени минималните характеристики относно: i) капацитета на натоварване на плавателните съдове; и ii) разписанията и честотата на услугите; в него са се съдържали и множество технически изисквания, които не са минимални изисквания съгласно точка 2.4 от правилата за подаване на оферти⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Мнения на френските органи, представени на 27 март 2024 г.

⁽¹⁴⁷⁾ Френските органи посочват, че това важи в частност за броя на годишните двупосочни курсове, допълнителните двупосочни курсове и броя на каютите за лица с намалена подвижност за всеки плавателен съд.

- (384) Френските органи обясняват също, че по време на процедурата за възлагане ОТС е искала да се увери, че всички технически изисквания, посочени в приложение 1, са спазени. Поради тази причина например ОТС е получила ангажимент от Corsica Linea за отстраняване на липсата на каюта за лица с намалена подвижност на плавателния съд Paglia Orba ⁽¹⁴⁸⁾.

4.2.4. Наличието на допълнителни двупосочни курсове и двупосочни курсове с възможност за пренасрочване не е нарушило принципа на равно третиране на кандидатите

4.2.4.1. Допълнителните двупосочни курсове и двупосочните курсове с възможност за пренасрочване не са съставлявали минимално изискване

- (385) По отношение на допълнителните двупосочни курсове, френските органи посочват, че това са курсове, които възлагащият орган може да въведе с оглед на нужда от предоставяне на съответната обществена услуга по всеки маршрут. Следователно те са предназначени да удовлетворят по-голяма нужда от обществена услуга от наложения минимален капацитет и да предотвратят оставането на стоки на кея. Тяхното прилагане се урежда в член 18 от ДОУ. Следователно те не са съставлявали минимално изискване съгласно точка 2.4 от правилата за подаване на оферти.

- (386) По отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване френските органи посочват, че единствената цел на тези курсове е оптимизиране на организацията на трафика. Тяхното изпълнение се урежда от член 17 от ДОУ. Следователно те не са съставлявали минимално изискване съгласно точка 2.4 от правилата за подаване на оферти.

4.2.4.2. Приемането на предложенията на даден кандидат относно датите за извършване на допълнителни двупосочни курсове и двупосочни курсове с възможност за пренасрочване не е довело до нарушение на принципа на равно третиране на кандидатите

- (387) Френските органи посочват, че в съответствие с член 17 и член 18 от ДОУ, за извършването на допълнителни двупосочни курсове и двупосочни курсове с възможност за пренасрочване е необходимо да се свика заседание на техническия комитет, предвиден в член 10, параграф 2 от ДОУ. Техническият комитет дава възможност на концесионера, който ще изпълнява двупосочните курсове, да посочи всички затруднения, които биха могли да възникнат вследствие от тях. Поради това Франция счита, че е налице процес на консултации между CdC, ОТС и концесионера, в рамките на който концесионерът може, преди изпълнението на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и на допълнителни двупосочни курсове, да изложи всички затруднения, които може да има във връзка по-специално с плавателния(те) съд(ове), който(ито) трябва да бъде(ат) осигурен(и).

- (388) Освен това френските органи посочват, че срокът за предизвестие за допълнителните двупосочни курсове се изчислява в седмици (член 18 от ДОУ), с което се дава възможност на концесионера, при необходимост, да отговори на допълнителното търсене, съобразявайки се с установената си практика при поемането на ангажименти.

- (389) Според френските органи от това следва, че първоначално заложеният в ДОУ принцип не е бил променян: решението за извършване на допълнителни двупосочни курсове и двупосочни курсове с възможност за пренасрочване се взема от ОТС, а не от концесионерите. Предложенията, направени от концесионерите, по никакъв начин не обвързват ОТС по отношение на изпълнението на тези курсове. Във връзка с това Франция дава пример с маршрута Марсилия—Бастия, където през 2023 г., първата година от прилагането на ДОУ, ОТС решава да промени пет от допълнителните двупосочни курса, предложени от Corsica Linea в предварителната му програма, като променя разписанието на три от тях за други дати и отменя другите два, поради липса на необходимост от превоз на товари на датите, предложени от Corsica Linea.

⁽¹⁴⁸⁾ Френските органи обясняват, че в офертата си Corsica Linea е предложила плавателния съд, а именно Paglia Orba, който е разполагал само с една каюта за лица с намалена подвижност, вместо с изискуемите две съгласно приложение 1. Този въпрос обаче е бил обсъден с кандидата по време на етапите на договаряне, в края на които той се е ангажирал да замени плавателния съд с един от седемте плавателни съда, които потенциално би използвал за изпълнение на услугите, в случай че с оглед на нуждата от обществена услуга се изискват две каюти за лица с намалена подвижност (в съответствие с член 20 от ДОУ, в който се допуска замяна на плавателен съд по време на изпълнението), както и да извърши строително-монтажни работи за монтиране на втора такава каюта. Освен това френските органи подчертават, че Paglia Orba е заместващ кораб, използван на ad hoc принцип, особено когато основният плавателен съд е временно изведен от експлоатация по технически причини (менения на френските органи от 27 юли 2023 г.). Според Франция тези предложения, които са с ограничен обхват и не изкривяват условията на конкуренцията, са сметени за съвместими с техническите и функционалните спецификации. Според тях те в никакъв случай не са били в противоречие с минимално изискване, определено в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (390) Четири заинтересовани страни представят своите мнения по време на официалната процедура по разследване: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Mériidionale и Stef Group.

5.1. Мнения на Corsica Ferries

- (391) В подразделите по-долу е изложено съдържанието на мненията, представени от Corsica Ferries в рамките на официалната процедура по разследване. Както е посочено в съображение 325, тези мнения до голяма степен повтарят съдържанието на жалбата. Следователно, подразделите по-долу ще се позовават, където е целесъобразно, на жалбата.

5.1.1. Фактически съображения

- (392) Като въведение Corsica Ferries представя две мнения относно описанието на данните за превоза на товари с влак, изложено в решението за откриване на процедурата ⁽¹⁴⁹⁾.
- (393) *Първо*, дружеството счита, че във фактическото описание на превоза на товари с влак напълно се пропуска разграничението между придружаван и не придружаван превоз на товари с влак. Според Corsica Ferries единствено при превоза на товари с влак на борда на плавателния съд се качва водач, поради което е налице потенциално търсене на превоз на пътници (съображения 447—449).
- (394) *Второ*, Corsica Ferries отбелязва, че Комисията е анализирала промените на пазара на превоз на товари между Корсика и континенталната част на страната въз основа на исторически данни, обхващащи периода 2016—2021 г. Избирането на този период за анализ дава изкривена представа за реалната динамика на пазара. Според Corsica Ferries, 2016 г. бележи навлизането на Corsica Linea на пазара — дружество, което е непряко притежавано от консорциум от корсикански предприемачи, включващ 15-те основни участници в корсиканската верига на доставките. Corsica Ferries твърди, че от 2016 г. насам всяка година понася загуби в превоза на товари в полза на Corsica Linea ⁽¹⁵⁰⁾. Corsica Ferries отбелязва, че данните за периода 2013—2019 г. сочат годишен спад в превоза на товари от пристанище Тулон спрямо пристанище Марсилия. Според Corsica Ferries това показва по-специално, че предвид състава на неговите акционери Corsica Linea е в състояние да пренасочи част от търсенето на превоз на товари от Тулон към Марсилия.

5.1.2. Неспазване на първия критерий по делото Altmark

5.1.2.1. Относно определянето на търсенето от страна на ползвателите

5.1.2.1.1. Относно методиката, използвана от френските органи за определяне на търсенето от страна на ползвателите

- (395) Corsica Ferries оспорва предварителната оценка на Комисията, според която методиката, използвана от френските органи за определяне на наличието на търсене от страна на ползвателите, не съдържа явна грешка в преценката.
- (396) *Първо*, Corsica Ferries посочва, че резултатите от консултацията с ползвателите и докладът на Gecodia, които Франция е използвала като основа за сключването на ДОУ, все още не са оповестени публично или съобщени на Corsica Ferries. Corsica Ferries отбелязва във връзка с това, че комисията за достъп до административни

⁽¹⁴⁹⁾ Раздел 2.1.1 — Морски превоз на товари.

⁽¹⁵⁰⁾ Според Corsica Ferries превозът на товари от пристанище Тулон е намалял с 15,58 % през 2016 г., 7,49 % през 2017 г. и 6,09 % през 2018 г., докато превозите на Corsica Linea са се увеличили с 15,91 % през 2016 г., 16,31 % през 2017 г. и 3,10 % през 2018 г.

документи (CADA) е изказала мнение относно явно прекомерния характер на редакциите, направени от CdC ⁽¹⁵¹⁾. Предвид явната липса на прозрачност от страна на Франция, Corsica Ferries не може да бъде критикувана за това, че основава изцяло или частично своите мнения на изследванията на пазара, проведени през 2018, 2019 и 2020 г., както и на изследването на BRG 1.

- (397) Второ, Corsica Ferries посочва, че доказателствената тежест съгласно първия критерий по делото Altmark се носи от държавата членка. Следователно френските органи трябва да представят обективни, проверими и достатъчно правдоподобни доказателства, които да оборят заключенията и констатациите на административните и европейските съдилища, както и на френския орган за защита на конкуренцията, в контекста на споровете, свързани с предишните договори за обществени услуги.
- (398) Следователно Комисията не можеше, както направи в решението за откриване на процедурата, просто да отхвърли критиките на Corsica Ferries с единственото основание, че те се основават отчасти на изследвания на пазара и решения, взети във връзка с предишни договори за обществени услуги, сключени за обслужване по море на Корсика. По този начин Комисията би нарушила принципа на добрата администрация, установен в член 41, параграф 1 от Хартата на основните права на Европейския съюз.
- (399) Трето, Corsica Ferries критикува методиката и използването на данните, получени от консултацията с ползвателите.
- (400) Corsica Ferries отбелязва, на първо място, че публикуваните въпросници се отнасят единствено до маршрутите между Марсилия и Корсика. Поради това те са били неизбежно пристрастни, което е довело до непоправимо отклонение от методиката. Единствените въпроси, отнасящи се до маршрути, различни от Марсилия, са били чисто сравнителни, с цел да се обясни изборът на респондента на маршрут Марсилия—Корсика, а не на връзка с друго континентално пристанище. Corsica Ferries отбелязва в тази връзка, че Комисията, която все пак е посочила това възможно отклонение от методиката в решението за откриване на процедурата (съображение 283), не е направила необходимите изводи, като не е установила наличие на явна грешка в преценката.
- (401) Corsica Ferries изтъква също така, че формулировката на отговорите е била ограничаваща, насочвайки ползвателите към определени отговори и лишавайки ги от възможността да изразят свободно мнението си. Поради това получените отговори не са могли да спомогнат за определянето на нужда от обществена услуга.
- (402) Освен това Corsica Ferries счита, че броят на получените отговори е недостатъчен (987 използвани отговора от пътници от близо 3 милиона пътници годишно, 42 отговора от пътуващи по медицински причини и 5 отговора от ползватели на морски превоз на товари). По отношение на инициативите, предприети от френските органи за извършване на преки консултации с ползвателите на морски превоз на товари по телефона, Corsica Ferries отбелязва, че не е бил предоставен или публикуван никакъв документ във връзка с това. Според Corsica Ferries е необходимо да се провери самоличността на превозвачите, с които е бил установен контакт, и въпросите, които са им били зададени.

⁽¹⁵¹⁾ Corsica Ferries предостави две становища на CADA от 15 февруари 2024 г. и 11 януари 2024 г., съответно като приложения 3 и 4 към своите мнения. Приложение 3 се отнася до искането на Corsica Ferries до ОТС за достъп до доклада на Gecodia. ОТС е предоставила на Corsica Ferries неуповителна версия на този доклад. В становището си от 15 февруари 2024 г. CADA отбелязва, че макар докладът на Gecodia да съдържа известна информация от поверителен характер, чието разкриване би могло да накърни търговската тайна (например отговорите на корабните дружества в рамките на консултацията с операторите), неуповителната версия, изпратена на Corsica Ferries, е прекалено редактирана. Приложение 4 се отнася до искането на Corsica Ferries за достъп до петте ДОУ и приложенията към тях, чиито неуповителни версии са му били изпратени от CdC. В становището си от 11 януари 2024 г. CADA приема, че някои редакции на съдържанието на ДОУ (договорна информация, свързана с финансовата компенсация, изплащана от ОТС при липса на курс, разпоредби, свързани с изчисляването на разумна печалба) и някои приложения (приложение, свързано с предварителния оперативен отчет) могат да бъдат предоставени, но други не могат (приложения 1, 2, 3, 10 и 12).

- (403) Накрая Corsica Ferries заявява, че има доказателства за опит на Corsica Linea да манипулира публикуваните от френските органи онлайн въпросници, тъй като Corsica Linea е изпратило на своите служители изрични указания: i) да участват масово в консултацията с ползвателите; и ii) е посочило отговорите, които да отбележат ⁽¹⁵²⁾. Поради това резултатите от консултацията с ползвателите не може да се считат за валидни.

5.1.2.1.2. Относно определянето на търсенето от страна на ползвателите на морски превоз на пътници

5.1.2.1.2.1. Относно определянето на търсенето от страна на пътниците от гледна точка на качеството

- (404) В жалбата си Corsica Ferries посочва, че по отношение на превоза на пътници до Корсика пристанищата Марсилия и Тулон са напълно взаимозаменяеми от гледна точка на пътниците, както са постановили Европейската комисия ⁽¹⁵³⁾, Общият съд на Европейския съюз ⁽¹⁵⁴⁾, френският орган за защита на конкуренцията ⁽¹⁵⁵⁾, Административният апелативен съд на Марсилия ⁽¹⁵⁶⁾ и Административният съд на Бастия ⁽¹⁵⁷⁾.

- (405) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата Corsica Ferries посочва, че френските органи са допуснали две грешки при определянето на търсенето от страна на пътниците.

5.1.2.1.2.1.1. Пристанищата Марсилия и Тулон са взаимозаменяеми от гледна точка на пътуващите по медицински причини

- (406) Според Corsica Ferries заключението, че пристанищата Тулон и Марсилия не са взаимозаменяеми по отношение на пътуващите по медицински причини е опорочено от явна грешка в преценката по три причини.

- (407) Първо, Corsica Ferries счита, че понятието „пътуващ по медицински причини“ следва да се тълкува стриктно. Според дружеството френските органи са установили специфично търсене от страна на пътуващите по медицински причини единствено въз основа на съществуващата правна рамка, регламентираща покриването на разходите за транспорт на пациентите, която ограничава избора на пътниците по отношение на вида транспорт.

- (408) Corsica Ferries разбира това в смисъл, че за целите на определяне на нуждата от обществена транспортна услуга трябва да се вземе предвид само търсенето на превоз на пътници, пътуващи по медицински причини, чиито пътни разходи подлежат на възстановяване от системата за социално осигуряване. Според Corsica Ferries обаче има много случаи, в които местен жител може да пътува до континенталната част на Франция по медицински причини, но пътните му разходи да не подлежат на възстановяване. В тези случаи, Corsica Ferries изтъква, че няма законови ограничения относно това какъв вид транспорт да се използва.

⁽¹⁵²⁾ Corsica Ferries предостави няколко документа в приложение 5 към своите мнения:

- анонимно ръкописно писмо, адресирано до президента на Corsica Ferries, в което се описва опитът на ръководството на Corsica Linea да подтикне служителите си да се „представят за местни жители“, за да могат да дадат отговори в консултацията с ползвателите,
- вътрешна комуникация на Corsica Linea („месечен отчет за декември 2021 г.“), в която се разглеждат няколко теми, свързани с търговската стратегия на Corsica Linea, включително актуализацията относно ДОУ, в която се обсъжда графикът на ОТС за започване на обществени консултации и поканата за представяне на оферти за ДОУ, и се отбелязва, че Corsica Ferries е подало жалби до Комисията,
- писмо от представители на синдикални организации, адресирано до президентите на Corsica Linea и La Méditerranéenne, в което се заявява намерението за обявяване на стачка срещу предполагаемата опозиция на френската държава и Комисията срещу обществената услуга за морски транспорт до Корсика в името на свободното движение на услуги,
- вътрешно електронно писмо от служител на Corsica Linea, в което се споделя интернет връзка към консултацията с ползвателите, с „предложени“ отговори, обосноваващи продължаването на обществена услуга.

⁽¹⁵³⁾ Решение 2013/435/ЕС, съображение 160.

⁽¹⁵⁴⁾ Решения от 1 март 2017 г., SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, и SNCM II, *нак там*.

⁽¹⁵⁵⁾ Становище № 12-A-05 на френския орган за защита на конкуренцията от 17 февруари 2012 г. относно морския транспорт между Корсика и континенталната част на страната.

⁽¹⁵⁶⁾ Решение № 17MA01582 на Административния апелативен съд в Марсилия от 22 февруари 2021 г.

⁽¹⁵⁷⁾ Решение № 1100533 на Административния съд в Бастия от 7 април 2015 г., SNCM.

- (409) Според Corsica Ferries обаче френските органи не са ограничили нуждата от обществена услуга в ДООУ само до пътуващите по медицински причини, чиито транспортни разходи подлежат на възстановяване от системата за социално осигуряване. В нуждата от обществена услуга са включени всички пътуващи по медицински причини, въпреки че някои от тях, чиито пътни разходи не подлежат на възстановяване от здравноосигурителната система, не са ограничени от вида транспорт, който да използват, или от пристанището на пристигане в континенталната част на страната.
- (410) *Второ*, Corsica Ferries посочва, че френските органи са се позовали на действащото законодателство, за да докажат, че не съществува взаимозаменяемост по отношение на търсенето от страна на пътуващите по медицински причини между пристанищата Марсилия и Тулон ⁽¹⁵⁸⁾. Според дружеството този извод е явно погрешен.
- (411) Corsica Ferries изтъква, че обратно на твърденията на френските органи, няма законово или нормативно изискване, което да обвързва възстановяването на транспортните разходи с разстоянието между пристанището на пристигане и здравното заведение.
- (412) Corsica Ferries се позовава на член L. 322-5 от КСО, който гласи: „транспортните разходи се възстановяват въз основа на лекарско предписание [...]. В лекарското предписание трябва да се посочи най-подходящият за състоянието на пациента начин на транспорт и дали състоянието му е несъвместимо с използването на споделен транспорт, под което се разбира превоз на най-малко двама пациенти едновременно. В съответствие с лекарското предписание транспортните разходи се покриват въз основа на най-евтиния маршрут, като се вземат предвид транспортните условия и броят на превозените пациенти.“
- (413) Corsica Ferries изтъква също така, че френските органи са тълкували неправилно член R. 310-10-5 от КСО (съображение 139). Въпреки че според Corsica Ferries в тази разпоредба се предвижда възстановяване на пътните разходи, изчислени въз основа на разстоянието между местоживеенето на пациента и лечебното заведение, предписано от лекаря, разпоредбата се прилага само за определени видове пътувания (а именно тези, посочени в член R. 322-10, параграф 1, букви а)—е) от КСО, както е посочено в съображение 139). Corsica Ferries посочва, че това не включва пътувания с редовен корабен или самолетен транспорт. Следователно, член R. 310-10-5 от КСО не се отнася за пътувания с редовен корабен или самолетен транспорт, нито за въпроса за разстоянието между пристанището или летището на пристигане на пациента и лечебното заведение.
- (414) Следователно, според Corsica Ferries, въпреки че видът транспорт (самолет или кораб) действително може да бъде ограничен от лекарското предписание, както и самото място на лечение, няма ограничения относно пристанището или летището на пристигане при пътуване с редовен самолетен или корабен транспорт, нито пристанището или летището на пристигане се указани в лекарското предписание.
- (415) За разлика от това, условието, предвидено в член L. 322-5 от КСО, съгласно което пътните разходи се възстановяват въз основа на най-евтиния маршрут, се прилага за всички пътувания и всички видове транспорт.
- (416) Следователно, според Corsica Ferries, дори пътуващите по медицински причини, които имат лекарско предписание да пътуват по море, остават свободни да изберат маршрут с пристигане в Тулон или Марсилия, като изборът трябва да се прави въз основа на цената, а не на разстоянието от пристанището на пристигане до лечебното заведение. Това заключение се потвърждава и от информацията в официалния формуляр, който трябва да бъде попълнен от лекаря, издал предписанието, за възстановяване на разходите за планирания транспорт ⁽¹⁵⁹⁾.
- (417) Във всеки случай, както е посочено в жалбата, Corsica Ferries счита, че взаимозаменяемостта на пристанищата Марсилия и Тулон от гледна точка на пътуващите по медицински причини се потвърждава от обстоятелствата след избухването на пандемията от COVID-19, през които националните органи драстично ограничиха превоза на пътници между Корсика и континенталната част на страната, като разрешиха превоза само на определени лица (медицински работници, военни, пожарникари и техници). Corsica Ferries твърди, че е бил единственият оператор през този период, който е превозвал пътници с разрешение да пътуват между Тулон и Корсика, тъй като концесионерите Corsica Linea и La Mériidionale са решили да извършват само услуги за морски превоз на товари между Марсилия и Корсика.

⁽¹⁵⁸⁾ Решение за откриване на процедурата, съображение 296.

⁽¹⁵⁹⁾ В приложение 6 към представените от Corsica Ferries мнения, дружеството предостави образец на формуляр за искане на предварително разрешение за превоз, еквивалентен на лекарско предписание. Този формуляр съдържа уведомление, в което се предоставя информация на предписващите лица относно правилата, регламентиращи покриването на транспортните разходи.

- (418) *Трето*, Corsica Ferries обяснява, че тъй като законодателството относно възстановяването на транспортните разходи, направени по медицински причини, не задължава пътуващите по медицински причини да избират маршрут до пристанище Марсилия, за тях не съществуват неблагоприятни последици да пътуват до пристанище Тулон вместо до пристанище Марсилия, за да получат необходимото им лечение. Corsica Ferries счита, че за пътуващите по медицински причини, които пътуват със собствен автомобил (и следователно вече са направили 12-часово пътуване с кораб), е без значение дали пристигат в Марсилия или Тулон, тъй като разстоянието между тези два града е 45 минути с кола.

5.1.2.1.2.1.2. Пристанищата Аячо и Проприано са взаимозаменяеми от гледна точка на пътниците

- (419) Според Corsica Ferries заключението, че пристанищата Аячо и Проприано не са взаимозаменяеми от гледна точка на пътниците е опорочено от явна грешка в преценката по три причини.
- (420) *Първо*, разстоянието между Аячо и Проприано е само 70 km, което означава, че за пътниците, които пътуват с автомобил (т.е. според Corsica Ferries, 92 % от пътниците), няма значителна разлика дали пътуват от пристанище Аячо или от пристанище Проприано.
- (421) *Второ*, по отношение на продължителността на пътуването, Corsica Ferries твърди, че е неправилно да се счита, че продължителност на пътуването от приблизително един час би попречила двете пристанища да бъдат взаимозаменяеми.
- (422) Corsica Ferries посочва, че според френските органи пристанищата Ница и Тулон са взаимозаменяеми (въпреки че пътуването между тях отнема около 1 час и 30 минути), както и пристанищата Марсилия и Ница (за пътници, които не са местни жители, въпреки че пътуването между тях отнема почти 2 часа и 20 минути). Същият принцип следва да се прилага и за разстоянието между Аячо и Проприано.
- (423) Corsica Ferries счита също, че Аячо и Проприано имат общ район на обслужване, като за пример посочва ситуацията на местните жители на Гросето-Пруня, за които Аячо е на 32 km (40 минути път), а Проприано — на 35 km (45 минути път).
- (424) Corsica Ferries се позовава освен това на жалбата, в която обяснява, че взаимозаменяемостта между пристанищата Аячо и Проприано се потвърждава от задълженията относно честотата на курсовете, наложени съгласно ДОУ. Концесионерите са задължени да обслужват ежедневен маршрут между Марсилия и Аячо, но те са длъжни да извършват само три двупосочни курса седмично между Марсилия и Проприано. Според Corsica Ferries, пътниците, които обикновено се качват в Проприано, трябва следователно да пътуват до Аячо в дните, когато няма обратен курс от пристанище Проприано.
- (425) *Накрая*, Corsica Ferries се позовава на информацията, представена в жалбата, относно съществуването на правни прецеденти, с които се установява взаимозаменяемостта на двете пристанища. Дружеството посочва в жалбата, че самите национални органи са признали взаимозаменяемостта на двете пристанища в експертния доклад, поръчан от Административния апелативен съд на Марсилия в съдебен акт по преюдициално запитване № 17MA01582-17MA01583 от 12 февруари 2018 г., с цел да се определи размерът на обезщетението, което CdC трябва да заплати за вредите, претърпени от Corsica Ferries в резултат на неправомерната помощ, изплатена по ДОУ за периода 2007—2013 г. ⁽¹⁶⁰⁾
- (426) В своите мнения по решението за откриване на процедурата Corsica Ferries оспорва становището на Комисията по този въпрос, а именно, че тези прецеденти не са относими, тъй като не се отнасят до настоящия случай, като посочва, че: i) всички прецеденти се отнасят до обслужването по море на Корсика и подобни задължения за извършване на обществена услуга; и ii) се отнасят до неотдавнашен период, през който пазарът в областта на обслужването по море не е претърпял съществени промени, които да поставят под въпрос тези заключения.

⁽¹⁶⁰⁾ Corsica Ferries твърди, че съдебният експерт, назначен от националния съд за оценка на вредите, претърпени от Corsica Ferries, е заключил, че пристанищата Аячо и Проприано са взаимозаменяеми, без това да бъде оспорено от заинтересованите страни (а именно CdC и Corsica Ferries). Corsica Ferries прилага като приложение 8 към своите мнения писмо от въпросния съдебен експерт до Corsica Ferries, в което дружеството е информирано за състоянието на провежданото от експерта разследване. В писмото се припомнят на страните по-специално точките, по които са постигнали съгласие, включително взаимозаменяемостта на пристанищата Проприано и Аячо, и се посочва, че експертът е трябвало да събира ежедневни данни за допълнителната услуга за периода 2007—2009 г. (за пристанище Аячо) и 2007—2013 г. (за пристанище Проприано).

- (427) Corsica Ferries отбелязва, че френските органи не са извършили анализ на взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища в рамките на ДОУ и следователно доказателствената тежестта се носи от Франция, която трябва да докаже въз основа на обективни и проверими данни, че през 2023 г. Аячо и Проприано вече не са взаимозаменяеми.

5.1.2.1.2.2. Относно определянето на търсенето от страна на пътниците от гледна точка на количеството

- (428) Corsica Ferries оспорва начина, по който френските органи са извършили количествена оценка на търсенето от страна на пътуващите по медицински причини, като излагат два довода.

- (429) *Първо*, Corsica Ferries счита, че предположението на Франция относно броя на придружаващите лица (че всеки пътуващ по медицински причини на възраст под 19 години или над 75 години е системно придружаван) не се основава на обективни и проверими данни. Според Corsica Ferries това би означавало, че една трета от търсенето от страна на пътуващите по медицински причини идва от придружаващите лица, а не от самите пътуващи по медицински причини.

- (430) Преди всичко, тази хипотеза се основава на предположение, което е в противоречие с правилата, регламентиращи покриването на разходите за пътувания по медицински причини от здравноосигурителната система. В член R. 322-10-7 от КСО се предвижда, че „разходите за обществен транспорт, направени от лице, придружаващо осигурено лице или правоимащо лице, се покриват, когато състоянието на осигуреното/правоимащото лице изисква помощ от трето лице или когато самото осигурено/правоимащо лице е на възраст под шестнадесет години“.

- (431) *Второ*, Corsica Ferries счита, че използваният от френските органи дял от 10 % за превоз с кораб, изглежда силно преувеличен с оглед на единствените обективни данни, предоставени от френските органи, които се основават на извадка от 8 000 заявления за предварително одобрение, изпратени до СРАМ 2А (съображение 158). Тези данни показват, че само 4 % от заявленията се отнасят за морския транспорт. Следователно, според Corsica Ferries, изчисленият обем на търсенето на превоз от страна на пътуващите по медицински причини трябва да бъде намален с повече от половината, като се приложи дял от 4 % вместо делът от 10 %, използван от френските органи.

5.1.2.1.3. Относно определянето на търсене от страна на ползвателите на морски превоз на товари с влекач, когато няма алтернатива на пристанище Марсилия

5.1.2.1.3.1. Относно определянето на търсенето от страна ползвателите на превоз на товари с влекач от гледна точка на качеството

- (432) Според Corsica Ferries френските органи са допуснали явна грешка в преценката си, че пристанищата Тулон и Марсилия са само частично взаимозаменяеми.

- (433) В жалбата Corsica Ferries изразява становище, че по отношение на превоза на водачи пристанищата Марсилия и Тулон са напълно взаимозаменяеми. Следователно за водач, който пътува с влекач и полуремарке и чиито логистични центрове се намират в региона на Марсилия или коридора на река Рона (Мирамас, Салон, Авињон), е без значение дали трябва да отиде в Марсилия или Тулон, които са на 45 минути разстояние един от друг. Следователно положението на водач, пътуващ с влекач и полуремарке, е същото като това на пътуващ с лек автомобил.

- (434) Corsica Ferries също така посочва в жалбата си, че превозва същия брой водачи от Тулон, колкото Corsica Linea и La Méridionale превозват от Марсилия ⁽¹⁶¹⁾.

- (435) В своите мнения Corsica Ferries оспорва по-специално две точки, обсъдени в решението за откриване на процедурата: рискът от претоварване на капацитета на пристанище Тулон; и липсата на взаимозаменяемост, установена по време на консултацията с ползвателите.

5.1.2.1.3.1.1. Няма риск от претоварване на капацитета за превоз на товари с влекач в пристанище Тулон

- (436) Във връзка с това Corsica Ferries представя два довода.

⁽¹⁶¹⁾ Например, Corsica Ferries посочва, че през 2020 г. е превозило 5 947 водачи (4 984 през 2021 г.) между Тулон и Аячо, в сравнение с 5 232 между Марсилия и Аячо (6 973 през 2021 г.).

- (437) Първо, твърдението за претоварване на капацитета на пристанище Тулон, според дружеството, не съответства на действителния капацитет на пристанището, наблюдаван в миналото. Corsica Ferries съобщава, че в периода 2013—2015 г. пристанище Тулон е обработвало с 50 % повече товари, отколкото понастоящем. Освен това стачките, засегнали пристанище Марсилия през юни 2019 г. и януари 2020 г., са довели до рязко увеличение на превоза на товари в пристанище Тулон през тези два месеца, без да възникнат проблеми с претоварване.
- (438) Второ, и най-вече, според Corsica Ferries, пристанищната администрация на Тулон оспорва твърденията за претоварване на пристанището. Corsica Ferries отбелязва, че е поискало от ТПП на Вар информация за действителния капацитет за превоз на товари с влак в пристанище Тулон. Според Corsica Ferries, пристанище Тулон е посочило в своя отговор, че разполага с капацитет на три от терминалите си, при условие че Corsica Ferries продължи да осигурява постоянно търсене⁽¹⁶²⁾. Освен това, според Corsica Ferries, ТПП на Вар е потвърдила, че през 2014 г. терминалът Тулон—Пор дьо Комерс е обработвал до 42 008 ремаркета за товарене и разтоварване, което се равнява на 600 000 LM⁽¹⁶³⁾. Като се има предвид, че през 2022 г. пристанище Тулон е обработило 320 000 LM, Corsica Ferries оценява, че пристанището може да поеме близо 280 000 допълнителни LM от цяла Франция⁽¹⁶⁴⁾.

5.1.2.1.3.1.2. Консултацията с ползвателите не е достатъчно доказателство за определяне на наличието на търсене на превоз на товари с влак, когато няма алтернатива на пристанище Марсилия.

- (439) Corsica Ferries отбелязва, че според френските органи от консултацията с ползвателите става ясно, че по отношение на превоза на товари с влак превозвачите не разглеждат алтернативен маршрут при планирането на своите курсове. Corsica Ferries представя следните менения относно това твърдение.
- (440) Първо, според Corsica Ferries, това е общо и недоказано твърдение, основано на изявления на няколко участници от извадка със съмнителна статистическа представителност.
- (441) Второ, Corsica Ferries посочва, че превозвачите, участвали в консултацията, се намират в положение на конфликт на интереси, тъй като са акционери в Corsica Linea (съображение 394). Това положение влияе върху анализа на взаимозаменяемостта на пристанищата Тулон и Марсилия, доколкото ползвателите на морски превоз на товари с влак не действат като рационални икономически оператори, чийто избор се ръководи от сравняване на предлаганите курсове. По-скоро те вземат решение въз основа на интересите си като акционери в Corsica Linea, поради което дори не обмислят алтернатива.
- (442) Освен това Corsica Ferries оспорва, че близостта на пристанище Марсилия е една от основните причини, поради които превозвачите избират това пристанище, а не пристанище Тулон. Corsica Ferries счита, че френските органи не са представили доказателства в подкрепа на твърдението си, че логистичните бази на превозвачите и клиентите на обслужването по море на Корсика са географски по-близо до Марсилия, отколкото до Тулон. Голяма част от превозите на товари с влак са се извършвали от пристанище Тулон, преди да бъдат пренасочени към пристанище Марсилия, когато през 2016 г. Corsica Linea навлиза на пазара. Според Corsica Ferries, предвид близостта на магистралната мрежа и разположението на пристанище Тулон, неговият район на обслужване не може да се ограничи само до департамента Вар, тъй като пристанището обслужва превози на товари с влак от целия регион и от долината на река Рона.

⁽¹⁶²⁾ В отговора си до Corsica Ferries (представен като приложение 10 към мненията на Corsica Ferries), ТПП на Вар обяснява, че терминалът Тулон—Лазурен бряг може да поеме до 80 ремаркета на ден през зимата и около 20 през лятото; 120 ремаркета в терминала Брегайон—юг (но само за ро-ро плавателни съдове); докато терминалът в Сен-сюр-Мер, който обслужва туристически кораби, не разполага с кей за ро-ро плавателни съдове. За тази цел ще са необходими подобрения (изграждане на кей за ро-ро плавателни съдове или добавяне на плаващ понтон), които да му позволят да поема до 50 ремаркета.

⁽¹⁶³⁾ В отговора си до Corsica Ferries, ТПП на Вар посочва, че „на терминала [Тулон—Пор дьо Комерс] максималният брой ремаркета за последните петнадесет години е достигнат през 2014 г. с 42 008 натоварени и разтоварени ремаркета. Тъй като потоците са балансирани, това съответства на приблизително 21 000 натоварени ремаркета годишно“.

⁽¹⁶⁴⁾ В отговор на запитването на Corsica Ferries да потвърди, че районът на обслужване на пристанище Тулон (по отношение на достъпността и местоположението му) не се ограничава до хинтерланда на Тулон или департамента Вар, а обхваща и всички останали съседни департаменти (приложение 9 към мненията на Corsica Ferries), ТПП на Вар заявява, че „пристанище Тулон е достъпно от магистралите A50, A57 и A570, които осигуряват връзки от изток на запад и от север на юг. [...] Пристанището вече обслужва товари от южния регион и като цяло от територията на Франция. [...]“ (Приложение 10 към мненията на Corsica Ferries).

- (443) Накрая, дори и да се приеме, че някои превозвачи понасят допълнителни разходи за автомобилен транспорт поради по-голямото разстояние между базата им и пристанище Тулон, този критерий сам по себе си не е от значение: Corsica Ferries счита, че общите разходи за транспорт до крайното местоназначение са основният критерий (т.е. разходите за автомобилен транспорт и разходите за морски транспорт). Corsica Ferries оспорва във всеки случай допълнителните разходи в размер на 17 % от общата стойност на пътуването, които счита за преувеличени. Ново изследване на BRG, представено от Corsica Ferries (наричано по-нататък „изследването на BRG 2“), показва, че допълнителните разходи не надвишават 5—6 % от общите производствени разходи на превозвача, като те се компенсират от по-ниските цени на услугите за морски превоз на товари с влекач в пристанище Тулон в сравнение с Марсилия ⁽¹⁶⁵⁾.

5.1.2.1.3.2. Относно определянето на търсенето от страна на ползвателите на морски превоз на товари с влекач от гледна точка на количеството, когато няма алтернатива на пристанище Марсилия

5.1.2.1.3.2.1. Несъответствие в количествената оценка на търсенето на превоз на товари с влекач, когато няма алтернатива на пристанище Марсилия

- (444) Corsica Ferries споделя съмненията на Комисията относно количествената оценка на търсенето без алтернатива на превоз на товари с влекач в пристанище Марсилия, изчислено на 80 % от търсенето на превоз на товари с влекач между Марсилия и Корсика в исторически план, като посочва, че този процент не се основава на никакви обективни и проверими данни.

- (445) Освен това Corsica Ferries обръща внимание на факта, че при предишното допитване до участниците на пазара, проведено през октомври 2020 г., френските органи са стигнали до точно противоположния извод, а именно: i) степен на взаимозаменяемост от 80 % за търсенето на превоз на товари с влекач между Тулон и Марсилия; и ii) 20 % за търсенето на превоз на товари, за който няма взаимозаменяем превоз ⁽¹⁶⁶⁾. Според Corsica Ferries такава значителна разлика между предишните договори за обществени услуги и ДОО поражда съмнения относно надеждността на оценките на френските органи, особено като се има предвид, че между двата периода не е настъпила съществена промяна на пазара.

5.1.2.1.3.2.2. Грешка в количествената оценка на търсенето на превоз на водачи, придружаващи товари с влекач.

- (446) Corsica Ferries оспорва метода, използван от френските органи за изчисляване на броя на водачите, въз основа на единственото съотношение водач/LM превозвани с влекач товари, приложено към общото търсене на превоз на товари с влекач през 2030 г. В това отношение дружеството излага четири довода.

- (447) *Първо*, според Corsica Ferries, Франция не е взела предвид разликата в категорията превоз на товари с влекач между придружаван и неприяружаван превоз на товари с влекач. Така твърдението, че е налице нужда от обществена услуга за водачи, се основава на необосновано предположение. Corsica Ferries се позовава в това отношение на изследването на BRG 1, изложено в жалбата.

⁽¹⁶⁵⁾ Corsica Ferries предоставя в приложение 2 към своите мнения проучването BRG 2 относно оценката на CdC за съществуването на нужда от обществена услуга за обслужване по море на Корсика, от 21 април 2024 г., изготвено от името на Corsica Ferries. Допълнителните разходи за автомобилен транспорт са изчислени за среден курс от логистичните зони в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг до пристанище Марсилия за камион с капацитет 12 LM, при приета дневна ставка от 191 EUR и разходи на час, километър и ден, предоставени от Националния комитет за пътищата за категорията „регионални съчленени превозни средства — дизелово гориво“. По отношение на тарифите за морски транспорт, в изследването е използвана тарифа от 32,4 EUR/LM, наблюдавана средно през 2023 г. в Тулон, в сравнение с 42,5 EUR/LM в пристанище Марсилия (съответстваща на максималната тарифа, определена по схемата за ЗОУ от 2019 г. за маршрутите Марсилия—Корсика).

⁽¹⁶⁶⁾ Corsica Ferries предоставя като приложение 11 към своите мнения аналитична бележка относно пазара на морския транспорт между Корсика и континенталната част на Франция, приложена към Резолюция № 20/166 на Асамблеята на Корсика от 5 ноември 2020 г., с която се одобрява използването на договори за обществени услуги за периода 2021—2022 г. Въпросната бележка е изготвена от Gesodia по същия модел като доклада на Gesodia. В бележката се оценява взаимозаменяемостта на пристанищата Тулон, Марсилия и Ница при превоза на товари с влекач от/до Корсика от гледна точка на търсенето въз основа на два критерия (капацитетът на пристанищата да приемат въпросния трафик и допълнителните разходи за преминаване през едно или друго пристанище). На страница 36 от бележката Gesodia заключава следното: „всяка нужда от обществена услуга ще се изчислява за [превоза на товари с влекач], както следва: такава 20 % от превозите на товари с влекач в пристанище Марсилия да са структурно обвързани с това пристанище, не се изключва възможността да се установи частична взаимозаменяемост между континенталните пристанища за този пазарен сегмент, ако бъдат представени доказателства в тази насока, по-специално чрез по-широка обществена консултация със спедитори и превозвачи. Останалата част от трафика е съсредоточена в пристанищата Марсилия и Тулон“.

- (448) В изследването на BRG 1 се посочва, че при превоза на товари с влекач следва да се прави разграничение между придружаван превоз (т.е. водачът се качва на борда на плавателния съд заедно с камиона) и непридружаван превоз (водачът натоварва камиона на борда на плавателния съд, а друг водач го взема в пристанището на пристигане). С други думи, придружаваният превоз на товари с влекач, за разлика от непридружавания, включва и морския превоз на водача. По данни от изследването на BRG 1, търсенето на непридружаван превоз на товари идва от редовни клиенти със значителни потребности и организирана логистика, която им позволява да транспортират обратно водачите, оставящи камионите на борда на плавателните съдове, и/или да транспортират водачите, които трябва да вземат камионите при пристигането на плавателните съдове. От друга страна, търсенето на придружаван превоз на товари с влекач идва от клиенти с по-специфични нужди.
- (449) По данни от изследването на BRG 1 тези разлики в профилите и нуждите на клиентите означават, че от гледна точка на търсенето тези два потока трябва да бъдат анализирани поотделно. Превозваните с влекач товари, които са придружавани, може лесно да бъдат прехвърлени от едно пристанище в друго; с други думи, пристанищата Марсилия и Тулон са напълно взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите за обслужване на този трафик, което не е така за превозваните с влекач товари, които не са придружавани ⁽¹⁶⁷⁾.
- (450) Френските органи обаче не са направили такова разграничение. По данни от изследването на BRG 1 за превоза на товари с влекач Франция е направила общ анализ на взаимозаменяемостта на континенталните пристанища от географска гледна точка. Следователно не е била направена оценка на нуждата от обществена услуга за превоз на водачи въз основа на анализ на взаимозаменяемостта, насочен конкретно към придружавания превоз на товари с влекач.
- (451) *Второ*, според Corsica Ferries, като са приложили съотношението водач/LM превозвани с влекач товари към прогнозираното търсене за 2030 г., която е годината, в която се очаква търсенето да бъде най-високо, френските органи са надценили действителното търсене на превоз на водачи през предходните години.
- (452) *Трето*, според Corsica Ferries, съотношението водач/LM превозвани с влекач товари е неправилно. Във връзка с това Corsica Ferries се позовава на изследването на BRG 2, в което се посочва, че обратно на изложеното в съображение 115 от решението за откриване на процедурата, френските органи не основават това съотношение на средната стойност, наблюдавана за периода 2018—2021 г. Съотношението, използвано от френските органи, е значително по-високо от посоченото в историческите данни ⁽¹⁶⁸⁾, което води до надценяване на предполагаемата нужда от превоз на водачи с около 11 % по маршрута между Марсилия и Аячо и 7 % по маршрута между Марсилия и Бастия.
- (453) *Четвърто*, френските органи са допуснали методологическа грешка, като са приложили единен темп на растеж от 2,3 % годишно за всички маршрути, обхванати от ДОО, докато анализът на нуждата от обществена услуга е следвало да се извърши за всеки маршрут поотделно, в зависимост от неговите специфични характеристики.
- (454) Corsica Ferries посочва във връзка с това, че въз основа на таблица 16 в решението за откриване на процедурата превозът на товари с влекач по маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия е намалявал постоянно в периода 2018—2023 г., докато през същия период е останал непроменен по маршрутите между Марсилия и другите три корсикански пристанища. В по-широк план официалните данни за потоците между Корсика и континенталната част на Франция (за всички пристанища взети заедно) показват общ застой в превоза на товари от 2010 г. насам. Следователно процентът от 2,3 % не се основава на най-актуалните обективни данни, което води до надценяване на нуждите от превоз на водачи с почти 22 %.

⁽¹⁶⁷⁾ В изследването на BRG 1 се посочва, че непридружаваният превоз на товари с влекач налага значителни логистични ограничения на превозвача, тъй като той трябва да осигури допълнително превозно средство/камион, който да вземе водача, оставил камиона на борда на плавателния съд, или да дойде да вземе самия камион. В резултат на това този вид превозвани с влекач товари не може лесно да бъдат прехвърляни от едно пристанище в друго, за разлика от придружаваните товари, превозвани с влекач, които не са обект на такива ограничения.

⁽¹⁶⁸⁾ В изследването на BRG 2 се счита, че въз основа на таблици 16 и 17, представени в решението за откриване на процедурата, средното съотношение водач/LM превозвани с влекач товари за периода 2018—2020 г. е 0,054 за маршрута между Марсилия и Аячо (в сравнение с 0,060, използвано от френските органи); 0,056 за маршрута между Марсилия и Бастия (в сравнение с 0,060, използвано от френските органи); 0,065 за маршрута между Марсилия и Порто-Векио (в сравнение с 0,070, използвано от френските органи); 0,082 за маршрута между Марсилия и Проприано (в сравнение с 0,1, използвано от френските органи) и 0,081 за маршрута между Марсилия и Л'Ил-Рус (в сравнение с 0,080, използвано от френските органи).

5.1.2.2. Относно анализа на неефективността на пазара

- (455) Corsica Ferries счита, че френските органи са допуснали явна грешка в преценката при разглеждането на неефективността на пазара, обосноваваща сключването на ДОУ. Във връзка с това дружеството изтъква четири съображения.
- (456) Първо, в общи линии Corsica Ferries посочва, че за да се определи дали съществува нужда от обществена услуга, е необходимо предварително да се изготви съпоставителен сценарий, за да се анализира нивото на предлагането от частния сектор — т.е. на услугите, които биха били предложени — и едва след това да се прецени дали това предлагане би било достатъчно, за да се удовлетвори търсенето. Според Corsica Ferries, в един съпоставителен сценарий предлагането от частния сектор не се ограничава до предварително наблюдаваното на пазара, а трябва да се оценява динамично, като се предвиди какво би било предлагането от частния сектор при липса на договор за обществена услуга.
- (457) Corsica Ferries също така посочва, че съпоставителният сценарий трябва да бъде прозрачен, обективен и основан на надеждни предположения. Във връзка с това доказателствената тежест се носи от публичните органи, които трябва да представят достатъчно убедителни и правдоподобни доказателства.
- (458) Съответно, според Corsica Ferries, Комисията е длъжна да разгледа старателно и безпристрастно информацията, предоставена от публичните органи, включително като извърши задълбочен и внимателен анализ на тази информация ⁽¹⁶⁹⁾. Прегледът, извършен от Комисията, може и трябва, когато обстоятелствата в дадения случай го изискват, да включва прогнозен анализ ⁽¹⁷⁰⁾.
- (459) В настоящия случай Corsica Ferries счита, че френските органи не са изготвили съпоставителен сценарий и че Комисията, както се изисква, не изглежда да е извършила пълна проверка на надеждността, правдоподобността и достатъчността на предоставената информация относно предлагането, т.е. услугите, които биха били предложени от частния сектор при липса на ДОУ.
- (460) Второ, Corsica Ferries счита, че представените по време на консултацията с операторите въпросници са били пристрастни.
- (461) Първо, във въпросниците операторите просто са били приканени да опишат как морските транспортни услуги, които предлагат или възнамеряват да предлагат, могат да отговорят на изискванията за териториална непрекъснатост на Корсика, без дори да са определени въпросните изисквания.
- (462) Освен това Corsica Ferries посочва наличието на конфликт на интереси, който изкривява отговорите, дадени в рамките на консултацията с операторите относно превоза на товари. Corsica Linea е участвало като респондент в консултацията с операторите, въпреки че неговите акционери, съставени от основните клиенти на услугите за морски превоз на товари на Корсика, са имали интерес от запазването на субсидираната обществена услуга (съображение 394). Във връзка с това Corsica Ferries отбелязва, че наличието на конфликт на интереси не позволява на лице в такава ситуация да участва или да се намесва в административния процес на вземане на решения съгласно член 101 и член 102 от ДФЕС, както и член 14 от Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁷¹⁾ относно услугите на вътрешния пазар.

⁽¹⁶⁹⁾ Corsica Ferries се позовава на решенията от 18 януари 2017 г. по дело T-92/11 RENV., *Andersen/Комисия*, ECLI:EU:T:2017:14, точка 57; от 22 октомври 2008 г. по съединени дела T-309/04, T-317/04, T-329/04 и T-336/04, *TV2/Дания и други срещу Комисията*, ECLI:EU:T:2008:457, точка 183; и от 3 декември 2014 г. по дело T-57/11, *Castellnou Energia/Комисия*, ECLI:EU:T:2014:1021, точка 136.

⁽¹⁷⁰⁾ Решение от 3 декември 2014 г. по дело T-57/11, *Castellnou Energia/Комисия*, ECLI:EU:T:2014:1021, точка 34.

⁽¹⁷¹⁾ Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. относно услугите на вътрешния пазар (ОВ L 376, 27.12.2006 г., стр. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj>). По-специално, член 14 гласи, че „[д]ържавите членки не може да поставят достъпа до или упражняването на дейност по предоставянето на услуга на тяхна територия в зависимост от което и да било от следните условия: [...] прякото или непряко включване на конкурентни оператори, включително в рамките на консултативни органи, при предоставянето на разрешение или взирането на други решения от компетентните органи, с изключение на професионални институции и сдружения или други организации, в случаите когато действат като компетентни органи; тази забрана не се отнася до консултация с организации като търговски калари или социални партньори по въпроси различни от конкретното разрешително или до консултации с широката общественост“.

- (463) Corsica Ferries счита, че по аналогия с правилата, приложими за възлагането на обществени поръчки⁽¹⁷²⁾, доказателствената тежест в тази насока се носи от френските органи, които трябва активно да се ангажират с предотвратяването и разкриването на конфликти на интереси във всяка административна процедура, включително в процедурите по консултиране. За да докаже съществуването на нужда от обществена услуга, Франция е трябвало да се позове на достатъчно правдоподобна, проверима и обективна информация, както и да предотврати всякаква намеса от страна на оператори, които се намират в ситуация на конфликт на интереси.
- (464) Трето, Corsica Ferries счита, че отговорите на Corsica Linea и La Mériidionale в рамките на консултацията с операторите по същество не са достоверни. Corsica Ferries обяснява, че е необосновано да се счита, че при липса на ДОУ тези две дружества просто биха преустановили цялото обслужване по море на Корсика. Дружеството се позовава по-специално на становището на органа за защита на конкуренцията⁽¹⁷³⁾ и отбелязва също, че Corsica Linea и La Mériidionale разполагат съответно с флот от 9 и 4 плавателни съда и в тях работят съответно над 1 100 и 600 служители.
- (465) Такова прекратяване на дейността би било още по-малко вероятно, като се има предвид, че концесионерите вече предлагат търговска услуга, която се изпълнява изцяло извън обхвата на ДОУ. Corsica Ferries дава примери с Corsica Linea⁽¹⁷⁴⁾ и La Mériidionale⁽¹⁷⁵⁾. Дружеството отбелязва и доказателствата, представени на Комисията в жалбата, и по-конкретно изследването на BRG 1. В него се посочва, че през юни 2022 г. Corsica Linea е представило транспортен план, в който изразява намерението си да осъществи през 2023 г. редица курсове по схемата за ЗОУ от пристанище Марсилия до Проприано⁽¹⁷⁶⁾, Аячо⁽¹⁷⁷⁾ и Л'Ил-Рус⁽¹⁷⁸⁾. Това намерение, обявено през лятото на 2022 г., показва, че Франция греша, като предполага, че при липса на ДОУ частният сектор е нямало да бъде предложен капацитет от Марсилия.
- (466) Corsica Ferries също така счита, че идентичните отговори на концесионерите в рамките на консултацията с операторите: i) доказват наличието на конфликт на интереси, като и двете дружества имат явен интерес от намаляване на бъдещото предлагане от частния сектор, за да се гарантира продължаването на системата за субсидирани ДОУ; и ii) пораждаат съмнения за съгласуване между двете дружества преди подаването на техните отговори в рамките на консултацията с операторите.
- (467) Накрая, Corsica Ferries отбелязва, че е непоследователно Комисията да счита, че общите и неподкрепени с доказателства изявления на морските оператори са недостатъчни за обосноваване на определени заключения (по-конкретно относно изчисления обем на превозваните с влекач товари от Corsica Linea, за които няма алтернатива на пристанище Марсилия, които Комисията поставя под съмнение в съображение 311 от решението за откриване на процедурата), но същите тези твърдения са достатъчни при оценката на очакваното предлагане от частния сектор.

⁽¹⁷²⁾ Corsica Ferries се позовава на решение на Съда от 12 март 2015 г. по дело C-538/13, *eVigilo Ltd/Пумава*, ECLI:EU:C:2015:166, точки 33—43 и 47.

⁽¹⁷³⁾ Corsica Ferries подчертава, че органът за защита на конкуренцията е отбелязал в точка 369 от становището си, че е „[...] трудно да се повярва, че корабните дружества, на които понастоящем е възложено изпълнението на обществената услуга — Corsica Linea и La Mériidionale — не биха могли, с аналитичните счетоводни инструменти, с които разполагат за оценка на разходите си по ДОУ, да представят обективна оценка на капацитета, който биха могли да предложат, ако обслужват същите маршрути при ЗОУ или без ЗОУ“.

⁽¹⁷⁴⁾ Corsica Ferries предоставя писмо от ОТС от 31 юли 2023 г. (приложение 12 към мненията му), с което се потвърждава извършването на 41 курса извън обхвата на ДОУ по маршрута Марсилия—Проприано през лятото на 2023 г. за превоз на пътници и 28 курса извън обхвата на ДОУ по маршрутите Марсилия—Аячо (12 курса) и Марсилия—Л'Ил-Рус (16 курса). Corsica Ferries посочва, че през 2024 г. Corsica Linea е изпълнила не по-малко от 114 курса извън обхвата на ДОУ.

⁽¹⁷⁵⁾ Според Corsica Ferries, La Mériidionale е решило да изпълнява три нощни линии седмично между Тулон и Л'Ил-Рус от април 2024 г. La Mériidionale също така е разширило услугите си извън обхвата на ДОУ, като е планирало 12 допълнителни курса между Марсилия и Аячо през юли и август 2024 г.

⁽¹⁷⁶⁾ 19 двупосочни курса.

⁽¹⁷⁷⁾ Пет двупосочни курса.

⁽¹⁷⁸⁾ Десет двупосочни курса.

- (468) В заключение, Corsica Ferries опровергава твърдението на Комисията в съображение 326 от решението за откриване на процедурата относно обслужването по море, предоставяно от Corsica Linea и La Méri­dionale извън обхвата на ДОУ⁽¹⁷⁹⁾. Според Corsica Ferries изискването за надежден съпоставителен сценарий, наложено от съдебната практика, не означава, че следва да се взема предвид само потенциалното предлагане от частния сектор, което отговаря на условията на ДОУ. Точно обратното, това изискване предполага анализ на цялото предлагане от частния сектор, което би могло разумно да съществува при липса на ДОУ, с цел последващо сравнение с прогнозираното търсене.

5.1.2.3. Относно необходимостта и пропорционалността на ДОУ

- (469) Corsica Ferries е съгласно с предварителното становище на Комисията, че минималният капацитет на натоварване, определен в ДОУ, изглежда непропорционален на нуждата от обществена услуга (съображение 331).
- (470) Corsica Ferries се позовава на съдържанието на жалбата по този въпрос. В жалбата се посочва, че наличието на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове нарушава Регламента относно каботажа и не отговаря на нуждата от обществена услуга. В регламента се забранява на държавите членки да променят по свое усмотрение и без обосновка приложното поле на договора за обществена услуга. В настоящия случай обаче Франция не е могла да установи съществуването на нужда от обществена услуга, тъй като не е определила: i) периода, през който трябва да се извършват тези двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове; и ii) точния брой допълнителни двупосочни курсове, които трябва да бъдат извършени (като тези курсове не са задължителни).
- (471) Освен това Corsica Ferries посочва в жалбата, че за всеки от петте маршрута, обхванати от разглежданите мерки, редовните двупосочни курсове са напълно достатъчни, за да покрият нуждата от обществена услуга, оценена от Франция за периода 2023—2030 г., така че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове изглеждат излишни. Corsica Ferries добавя също, че в своите офerti, подадени до корсиканските органи, Corsica Linea и La Méri­dionale сами са посочили дните, в които ще извършват двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове за целия срок на ДОУ, така че тези курсове не отговарят на предварително установена от Франция нужда от обществена услуга. Освен това тези курсове ще се извършват изключително през летния период и ще се предлагат предимно през почивните дни, т.е. за туристи (тъй като на камионите е забранено да пътуват в неделя).
- (472) Накрая, Corsica Ferries изразява съмнения в жалбата си относно способността на концесионерите да изпълнят задълженията за извършване на обществена услуга, съдържащи се в ДОУ. В електронно писмо от 13 октомври 2023 г. Corsica Ferries посочва, че за изпълнението на курсове през юли и август 2023 г., Corsica Linea е наела плавателен съд, принадлежащ на La Méri­dionale, а именно Kalliste, който обаче La Méri­dionale е била задължена да предоставя на ОТС по нейно искане за извършването на допълнителни двупосочни курсове в рамките на ДОУ във връзка с обслужването по море на Порто-Векио и Бастия. Без този плавателен съд обаче La Méri­dionale е нямало как да изпълни договорните си задължения към ОТС, ако между юли и август 2023 г. е била възникнала необходимост от такива допълнителни курсове.
- (473) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата Corsica Ferries посочва обаче, че във въпросното решение Комисията не е извлякла всички заключения от собствените си констатации.
- (474) Първо, наложеният минимален капацитет за превоз на товари и пътници е определен въз основа на прогнозирания максимален пик на търсенето до 2030 г., с цел още през 2023 г. капацитетът да отговаря на прогнозираното търсене за 2030 г. Поради това капацитетът изглежда непропорционален на оценената нужда от обществена услуга за годините преди 2030 г. Според Corsica Ferries минималният капацитет по ДОУ е следвало да бъде определен така, че да отговаря на прогнозираното средно търсене за периода 2023—2030 г.

⁽¹⁷⁹⁾ Накратко, в съображение 326 от решението за откриване на процедурата се посочва: „Освен това, самият факт, че един от изпълнителите, Corsica Linea, е предлагал допълнителни търговски услуги извън рамките на ДОУ между юли и септември 2023 г. (съображение 205), не представлява доказателство, че, ако тези договори не съществували, този оператор със сигурност би предоставял търговски услуги при същите условия, наложени от френските органи съгласно ДОУ, или че тези услуги действително биха били предоставени при същите условия, наложени в рамките на ДОУ“.

- (475) Второ, според Corsica Ferries, Комисията не е взела предвид допълнителните двупосочни курсове при анализа на капацитета, въведен в ДОУ, по отношение на нуждата от обществена услуга. Тъй като тези допълнителни двупосочни курсове са предназначени да удовлетворят пиковите в търсенето, те е следвало да бъдат взети предвид при определянето на минималния капацитет на натоварване за всеки курс, предвиден в ДОУ.
- (476) Трето, Corsica Ferries оспорва предварителната оценка на Комисията, че в ДОУ не е предвидено задължение за използване на кораби ро-пакс ⁽¹⁸⁰⁾.
- (477) Corsica Ferries заявява, че броят от 12 пътници е разграничителната линия между: i) пътническите плавателни съдове, които могат да превозват и товари (ро-пакс); и ii) товарните плавателни съдове (ро-ро), чийто капацитет за превоз на пътници е ограничен до 12 ⁽¹⁸¹⁾.
- (478) Corsica Ferries счита, че макар задължението за мобилизиране на кораби ро-пакс да не е изрично предвидено в ДОУ, то произтича задължително от минималните капацитети, определени в приложение 1 към ДОУ, които трябва да бъдат спазвани при всеки курс. Въпреки това, като определят минимален капацитет от 18 пътници за маршрута Марсилия—Аячо (4 пътуващи по медицински причини и 14 водачи) и 24 пътници за маршрута Марсилия—Бастия (5 пътуващи по медицински причини и 19 водачи), френските органи на практика са наложили използването на кораби ро-пакс и са изключили възможността за използване на ро-ро плавателни съдове.
- (479) Следователно, според Corsica Ferries, наложеното на концесионерите задължение да могат системно да превозват повече от 12 пътници на курс, с което се изключва възможността за използване на ро-ро плавателни съдове, е необосновано и непропорционално.

5.1.3. Неспазване на втория критерий по делото Altmark

- (480) Според Corsica Ferries вторият критерий по делото Altmark, чиято цел е да се гарантира, че изчисляването на компенсацията е надеждно и проверимо, означава спазване, по-специално, на две изисквания: i) параметрите за изчисляване на компенсацията трябва да бъдат установени съгласно прозрачна процедура; и ii) те трябва да бъдат обективни по своята същност.
- (481) Corsica Ferries отбелязва, първо, че параметрите на компенсацията не са били определени по прозрачен начин.
- (482) Дружеството отбелязва, че в процедурата за възлагане на ДОУ на кандидатите е била дадена пълна свобода да определят коефициентите на разпределение за целите на изчисляването на финансовата компенсация и че приложение 9 към ДОУ, което съдържа конкретна скала, посочваща за всяка разходна позиция на концесионера процента, разпределен към дейността, свързана с УОИИ, не е било публикувано изобщо. Поради това, при липсата на достатъчна прозрачност от страна на Франция, за Corsica Ferries е фактически невъзможно ефективно да провери и оспори използваните коефициенти на разпределение.
- (483) По същия начин Corsica Ferries критикува липсата на прозрачност в анализа, извършен от френските органи относно коефициентите, предложени от концесионерите, включително в решението за откриване на процедурата. Според Corsica Ferries тази липса на прозрачност създава сериозен проблем с оглед на принципа на състезателност, като не позволява на заинтересованите страни ефективно да изразят своите мнения.
- (484) Второ, Corsica Ferries счита, че параметрите, използвани за изчисляване на компенсацията, не са обективни.

⁽¹⁸⁰⁾ Накратко, в съображение 343 от решението за откриване на процедурата Комисията отбелязва, че „необходимостта от използване на кораби ро-пакс (т.е. плавателни съдове, които могат да превозват повече от 12 пътници) не е задължение, включено в ДОУ; а точно обратното, в тях се позволява услугата да се изпълнява с флот, състоящ се както от кораби ро-пакс, така и от ро-ро плавателни съдове. Фактът, че използването на кораби ро-пакс може да бъде по-скъпо от гледна точка на капиталовите и експлоатационните разходи в сравнение с ро-ро плавателните съдове, е без значение, ако нуждата от обществена услуга за превоз на товари води до такъв брой пътници (включително водачи), поради което използването на кораби ро-пакс става необходимо.“

⁽¹⁸¹⁾ Съгласно правило 2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (наричана по-нататък „Конвенцията SOLAS“), пътнически кораб е плавателен съд, който превозва повече от 12 пътници, а товарен кораб е плавателен съд, който не е пътнически кораб, т.е. с капацитет на натоварване с по-малко от 12 пътници.

- (485) Corsica Ferries отбелязва, на първо място, че от информацията в решението за откриване на процедурата е видно, че използваните от концесионерите коефициенти на разпределение варират за всяка разходна позиция в зависимост от съответните морски маршрути. Според Corsica Ferries обаче тези разлики не са логични, тъй като: i) задълженията за извършване на обществена услуга, наложени във всеки ДОУ, са от един и същ характер (различават се само по обхвата си в зависимост от пристанищата); и ii) те включват мобилизирането на един и същ тип кораби (в случая ро-пакс).
- (486) Corsica Ferries се позовава във връзка с това на изследването от 21 април 2024 г., проведено от BRG от името на Corsica Ferries, относно икономическия анализ на механизмите за определяне на компенсационните плащания по ДОУ (наричано по-нататък „**изследването на BRG 3**“). В това изследване се посочва, че в първоначалните оферти, подадени от концесионерите, коефициентите на разпределение са се различавали между отделните кандидати, въпреки че са се отнасяли за един и същ маршрут и нуждата от обществена услуга, която е трябвало да бъде удовлетворена, е била една и съща в двата случая. От друга страна, в изследването на BRG 3 се посочва, че в първоначалните си оферти Corsica Linea е използвала до голяма степен едни и същи коефициенти на разпределение за всички маршрути, въпреки че обемът на дейността, свързана с УОИИ, и търговските услуги, се е различавал значително при отделните маршрути. Тези различия показват, че използваните коефициенти на разпределение не отразяват или поне не отразяват системно приноса на УОИИ и търговските дейности към разходите на концесионерите.
- (487) В изследването на BRG 3 се обяснява по-общо, че макар да е възможно разпределянето на разходите в счетоводен аспект, едно такова разпределение е до известна степен произволно и не отразява икономическата реалност. Във всеки случай, предположенията за разпределяне на разходите трябва *най-малко* да бъдат придружени от анализи, които удостоверяват тяхната валидност.
- (488) Освен това Corsica Ferries критикува конкретно коефициентите на разпределение, използвани за ДОУ за маршрутите Марсилия—Проприано, Марсилия—Порто Векио и Марсилия—Л’Ил-Рус.
- (489) Относно маршрута Марсилия—Проприано, според Corsica Ferries не е възможно да се счита за достатъчно обоснован и разумен коефициент на разпределение на 100 % от разходите към УОИИ, когато корабите, използвани от Corsica Linea, системно надвишават минималния пътнически капацитет на курс. С други думи, 100 % от оперативните разходи на тези кораби се компенсират от публични субсидии, изплащани от Франция, докато само малка част от предлагания капацитет отговаря на нуждата от обществена услуга.
- (490) Същото важи и за другите два маршрута, по които концесионерите са използвали кораби ро-пакс със значително надвишен капацитет на натоварване с пътници, въпреки че наложеният минимален капацитет от 9 (Л’Ил-Рус) и 11 (Порто-Векио) пътници на курс по принцип е следвало да доведе до използването на ро-ро плавателни съдове. Според Corsica Ferries, не е възможно Комисията да не е била наясно, че мобилизирането на кораби ро-пакс вместо на ро-ро плавателни съдове значително увеличава капиталовите и оперативните разходи, което води до завишаване на размера на компенсацията, дължима на концесионерите за предоставяне на обществената услуга. И в двата случая Corsica Ferries отбелязва също, че използваните коефициенти на разпределение са между 60 % и 75 % за всеки разход, което очевидно е непропорционално и необосновано с оглед на наложените задължения за извършване на обществена услуга по тези маршрути.
- (491) Накрая, Corsica Ferries оспорва обективния и разумен характер на метода, използван от френските органи за разпределяне на непреките разходи, който според твърденията им се състои в разпределяне на непреките разходи към УОИИ „*единствено пропорционално на капацитета на плавателния съд (изразен в m^3 обем), запазен за дейности, свързани с УОИИ*“. Във връзка с това Corsica Ferries поставя под въпрос използването единствено на капацитет, изразен в m^3 , за определяне на метода на разпределяне, при положение че задълженията за извършване на обществена услуга се отнасят и до превоза на пътници. За да се гарантира, че се вземат предвид единствено разходите, които са пряко свързани с предоставянето на УОИИ, коефициентите на разпределение трябва задължително да отразяват действителния дял на капацитета, необходим за превоз на пътници, спрямо общия капацитет на плавателните съдове, използвани от концесионерите.

5.1.4. Неспазване на третия критерий по делото Altmark

(492) Corsica Ferries счита, че в ДОУ е предвидена свръхкомпенсация за техните бенефициери по четири причини.

5.1.4.1. Методиката чрез разпределяне на разходите за изчисляване на компенсацията по ДОУ е необоснована в настоящия случай

(493) Corsica Ferries оспорва избора, направен от френските органи относно методиката чрез разпределяне на разходите при оценката на разходите, пряко свързани с изпълнението на УОИИ. Според дружеството този избор не е обоснован от Франция, нито е анализиран в решението за откриване на процедурата.

(494) *Първо*, Corsica Ferries посочва, че по принцип компенсацията за УОИИ трябва да се изчислява въз основа на методиката на нетните избегнати разходи; само когато използването на този метод е невъзможно или нецелесъобразно, може да се използва методиката чрез разпределяне на разходите. Невъзможността или нецелесъобразността на методиката на нетните избегнати разходи трябва да бъде надлежно обоснована от националните органи и проверена от Комисията.

(495) В настоящия случай Corsica Ferries счита, че френските органи не са предоставили никаква обосновка. По същия начин, решението за откриване на процедура не поставя под съмнение целесъобразността на методологията чрез разпределяне на разходите и обосновката за неизползването на методологията на нетните избегнати разходи. Само този недостатък представлява явна грешка в преценката на френските органи и неправилно прилагане на правото от страна на Комисията.

(496) *Второ*, Corsica Ferries счита, че използването на методологията на нетните избегнати разходи е било необходимо в конкретния случай, тъй като не е било нецелесъобразно. Според Corsica Ferries само този метод е можел да гарантира, че няма свръхкомпенсация на бенефициерите по ДОУ, поради следните причини:

- съгласно методологията на нетните избегнати разходи не се изисква разпределение на разходите между задълженията за извършване на обществена услуга и другите дейности на концесионера, като по този начин се избягва произволът, свързан с необходимостта от такова разпределение;
- съгласно методологията на нетните избегнати разходи не се изискват предварителни оценки на обемите на дейностите, свързани с УОИИ и дейностите извън УОИИ, необходими за разпределяне на разходите в рамките на методологията чрез разпределяне на разходите, и методологията на нетните избегнати не носи риск от неточни оценки на тези разпределения, което може да доведе до завишаване на разходите, подлежащи на компенсиране;
- методологията на нетните избегнати разходи се основава на обща оценка на всички дейности (свързани или несвързани с УОИИ), извършвани от концесионера, така че той да не може да прави стратегически избор с цел максимално повишаване на ефективността си в областите извън обхвата на УОИИ.

(497) Методологията на нетните избегнати разходи е била още по-необходима, тъй като при методологията чрез разпределяне на разходите не се отчитат допълнителните печалби, реализирани извън обхвата на УОИИ, дори ако те са генерирани от предоставянето на тази УОИИ. Corsica Ferries посочва, че бенефициерите по ДОУ заявяват, че при липса на ДОУ не са склонни да предлагат търговски услуги. Следователно всички търговски дейности, осъществявани по ДОУ от тези бенефициери, не биха били извършени при липса на УОИИ. Поради това приходите от тези дейности се генерират от възлагането на ДОУ, а използването на методологията на нетните избегнати разходи би позволило те да бъдат взети предвид при изчисляването на компенсацията, без да се създава непропорционално предимство за бенефициерите по ДОУ.

(498) Накрая, според Corsica Ferries, методологията на нетните избегнати разходи е била необходима с оглед на непропорционалните задължения за извършване на обществена услуга, определени в ДОУ, които изискват от бенефициерите по ДОУ да предлагат капацитет, надвишаващ нуждата от обществена услуга.

5.1.4.2. Във всеки случай методологията чрез разпределяне на разходите е трябвало да отчита печалбите, реализирани от дейностите извън УОИИ на бенефициерите по ДОУ

(499) Corsica Ferries посочва, че в точка 32 от рамката за УОИИ се изисква да се вземат предвид прекалено високите приходите, генерирани от специални или изключителни права, дори и да са свързани с други дейности.

(500) Според Corsica Ferries, въпреки че в ДОУ не са предвидени изключителни права за бенефициерите, фактически са им предоставени такива по три причини:

- задълженията за извършване на обществена услуга, определени в ДОУ, не са пропорционални на действителните нужди от обществена услуга;
- бенефициерите по ДОУ получават значителни публични субсидии, докато други морски оператори, които извършват дейност по схемата за ЗОУ, не получават такива субсидии;
- схемата за ЗОУ възпира корабните дружества, които желаят да предоставят обслужване по море между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища в конкуренция с бенефициерите по ДОУ.

(501) Corsica Ferries посочва в тази връзка, че това фактическо предоставяне на изключителни права е било отбелязано в няколко случая, а именно от: съвета по конкуренция в решение № 06-МС-03 от 11 декември 2006 г.; органа за защита на конкуренцията в становище № 12-А-07 от 17 февруари 2012 г.; Комисията в решение SA.22843 от 2 май 2013 г., потвърдено в становището на органа за защита на конкуренцията от 17 ноември 2020 г.⁽¹⁸²⁾. Corsica Ferries счита, че тези констатации остават валидни и отбелязва, че от отварянето на пазара в областта на обслужването по море на Корсика през 1996 г. насам не е била подадена нито една конкурентна оферта на тази на настоящите концесионери по маршрутите Марсилия – Корсика.

(502) Следователно, според Corsica Ferries, трябва да се направи един от следните два извода:

- липсата на практически осъществима конкуренция в продължение на 30 години по маршрутите, обслужвани от пристанище Марсилия, е доказателство, че ДОУ представляват бариери за навлизане на пазара, като предоставят на бенефициерите по тях изключителни права за обслужване на морските маршрути между Корсика и Марсилия, включително и за извършване на произтичащите от това търговски дейности. Следователно е било необходимо тези дейности да бъдат взети предвид в методиката чрез разпределяне на разходите,
- конкуренцията по маршрутите Марсилия—Корсика се е развила чрез маршрутите Тулон—Корсика, поради което следва да се заключи, че обслужването по море, извършвано от пристанищата Тулон и Марсилия, представлява един и същ пазар и следователно няма нужда от обществена услуга.

5.1.4.3. Клаузите на ДОУ са недостатъчни, за да се изключи рискът от свръхкомпенсация

(503) *Първо*, Corsica Ferries счита, че член 40 от ДОУ, който има за цел да се гарантира възстановяване от концесионерите на всяка свръхкомпенсация, надвишаваща разумната печалба, е недостатъчен, тъй като се ограничава единствено до обхвата на УОИИ и изключва маржовете, реализирани от извършените търговски дейности.

(504) *Второ*, Corsica Ferries се позовава на изследването на BRG 3, в което се оспорва предварителната позиция на Комисията, одобряваща изчисляването на разумната печалба въз основа на текущите приходи преди облагане с данъци, а не въз основа на процента на възвръщаемост на капитала за бенефициерите, с мотива, че текущите приходи преди облагане с данъци са по-лесни за наблюдение в счетоводната информация, отколкото процента на възвръщаемост на капитала. Въпреки това, в изследването на BRG 3 се отбелязва, че данните, свързани с разходите за УОИИ, не са лесно наблюдаеми в отчетите за приходите и разходите на бенефициерите, а изискват съмнително разпределение на различните разходни позиции между дейности, свързани с УОИИ, и дейности извън УОИИ.

⁽¹⁸²⁾ Corsica Ferries цитира точка 348 от становището на органа за защита на конкуренцията от 17 ноември 2020 г., в който се посочва: „наличието на определени фактори обяснява защо значителното конкурентно предимство, от което се ползват изпълнителите на обществени услуги, може да способства за предоставянето и/или на фактически изключителни права по маршрутите между Марсилия и Корсика.“

- (505) Трето, член 35, параграф 1 от ДОУ, в който се предвижда, че коефициентите на разпределение са постоянни за срока на договорите, при условие че при последваща проверка не бъде установена разлика (която подлежи на възстановяване) с коефициентите, получени от операциите, е явно недостатъчен, тъй като: i) понятието „коефициент, получен от операциите“ не е определено⁽¹⁸³⁾; и ii) не дава възможност за пълно неутрализиране на неочакваните ползи, произтичащи от самия механизъм на коефициентите на разпределение. Действително, в изследването на BRG 3 се посочва в това отношение, че в член 35, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че бенефициерите ще може да задържат половината от разликата между изчислената предварително и впоследствие компенсация (до максимум 5 % от първоначалната компенсация).
- (506) Четвърто, Corsica Ferries счита, че член 32 от ДОУ, който има за цел целево насочване на печалбите, реализирани в хода на осъществяваната търговска дейност, не предотвратява напълно свръхкомпенсацията, тъй като генерираните печалби може да бъдат използвани за финансиране на инвестициите, направени от бенефициерите по ДОУ. По този начин бенефициерите по ДОУ биха получили предимство под формата на инвестиционна помощ, равна на размера на генерираните печалби, които са била инвестирани, което би представлявало незаконна държавна помощ, различна от компенсацията, изплатена по ДОУ.
- (507) Накрая, Corsica Ferries отбелязва, че в нито една клауза в ДОУ не се отчита допълнителното възнаграждение, което бенефициерите вероятно ще получат във връзка с капиталовата печалба от своите плавателни съдове, нито при изчисляването на компенсацията, нито при метода за проверка на разумната печалба.
- (508) Corsica Ferries се позовава в това отношение на изследването на BRG 3, в което се правят две констатации.
- (509) Първо, компенсацията, получена от бенефициерите по ДОУ, значително надвишава икономическата амортизация на плавателните съдове. Субсидията, изплащана на концесионерите, включва компонент за инвестиционните разходи, който съответства на разходите за амортизация и/или лизинг и/или разходите за наемане на плавателния съд, предназначен за извършване на УОИИ. Съгласно изследването на BRG 3 обаче икономическият живот на корабите значително надвишава амортизационния срок или стандартния срок на лизинговия договор⁽¹⁸⁴⁾. Следователно, компенсацията, получена от бенефициерите по ДОУ по компонента CFI, би надвишила отчетената загуба на икономическа стойност за всяка година.
- (510) Второ, в изследването на BRG 3 се посочва, че в ДОУ не е предвиден никакъв механизъм за наблюдение на капиталовите печалби, които бенефициерите по ДОУ биха могли да реализират от плавателните съдове. Въпреки че в член 51 от ДОУ се предвижда възможност за обратно изкупуване на корабите от CdC на цена под пазарната им стойност (за да се отчетат вече изплатените субсидии), в него не се съдържа задължение за такова придобиване. Освен това, тъй като съгласно ДОУ плавателните съдове се считат за собственост на бенефициерите по ДОУ, те не са длъжни да ги продават, ако CdC предложи да ги закупи.
- (511) Всичко това създава реален риск в края на срока на ДОУ бенефициерите да получат — чрез увеличената стойност на своите плавателни съдове (изцяло или частично финансирани с публична компенсация) — допълнително възнаграждение над полученото от изпълнението на ДОУ и което не е взето предвид при изчисляването на разумната печалба (член 39 от ДОУ) или не е обхванато от клаузата за проверка на разумната печалба в член 40 от ДОУ.

5.1.4.4. Формулата за индексация на CFE е явно погрешна

- (512) Corsica Ferries се позовава на изследването на BRG 3, в което се посочва грешка във формулата за индексация, използвана от френските органи за изчисляване на годишния размер на CFE (съображение 301).

⁽¹⁸³⁾ В изследването на BRG 3 се посочва, че за да се предотвратят с тази клауза извънредни предимства и свръхкомпенсация, тя би трябвало да води до последващо увеличение на разходите, разпределени за търговските дейности, така че търговската печалба да бъде сведена обратно до равнището на разумната печалба.

⁽¹⁸⁴⁾ Например, в изследването на BRG 3 се посочва, че флотът на Corsica Ferries включва плавателни съдове, пуснати в експлоатация преди повече от 50 години, и че по данни на Corsica Ferries 31 % от корабите ро-пакс в света са на възраст над 40 години, а 17 % — над 50 години. За разлика от това, в изследването на BRG 3 се посочва, че амортизационният срок на плавателните съдове и стандартният срок на лизинговия договор са много по-кратки. Счетоводните отчети на La Mériidionale за 2022 г. показват 20-годишна амортизация на плавателните съдове и 15-годишен лизингов договор за един от плавателните съдове във флота му.

- (513) По данни от изследването на BRG 3 годишният размер на CFE не се изчислява отделно за всяка година въз основа на конкретен коефициент на разпределение на разходите, а се изчислява за 2023 г. и впоследствие се индексира спрямо индекса на потребителските цени. В изследването на BRG 3 тази формула се счита за неправилна, тъй като предполага, че увеличението на CFE между години N и N + 1 не е равно на 85 % от увеличението на цените между тези две години, както се предлага в ДОУ, а на 85 % от общото кумулативно увеличение на цените между 2023 г. и година N + 1. По данни от изследването в периода 2029—2030 г. увеличението на CFE, произтичащо от прилагането на формулата, не отразява увеличението на цените, наблюдавано между тези две години, а общото увеличение на цените в периода 2023—2030 г., т.е. за период от седем години ⁽¹⁸⁵⁾.

5.1.5. Неспазване на четвъртия критерий по делото Altmark

- (514) В своите мнения по решението за откриване на процедурата Corsica Ferries се позовава изцяло на жалбата, в която счита, че мерките не отговарят на четвъртия критерий по делото Altmark. Corsica Ferries твърди, че процедурата за възлагане на ДОУ не е позволила при прозрачни и недискриминационни условия да бъдат избрани кандидатите, които могат да предоставят услугата на най-ниска цена, по-специално поради три причини.
- (515) *Първо*, Corsica Ferries изтъква, че са съществували няколко „бариири за навлизане на пазара“, които са облагодетелствали заварените концесионери и са попречили на дружеството ефективно да подаде оферта. Corsica Ferries отбелязва наличието на две бариири за навлизане на пазара в настоящия случай.
- (516) На първо място, дружеството изтъква изключително краткия период между датата на възлагане на ДОУ (21 декември 2022 г.) и датата на започване на изпълнението на услугите (1 януари 2023 г.), като отбелязва, че е очевидно, че при морския транспорт е необходим период от поне шест месеца между тези две дати, за да може резервациите да бъдат открити достатъчно рано и да се преразпредели флотът така, че да отговаря на изискванията за съответната обществена услуга. Според Corsica Ferries, толкова кратък период между датата на възлагане на ДОУ и началото на предоставяне на услугите би могъл да облагодетелства единствено заварените концесионери и да ограничи участието на други конкуренти.
- (517) На второ място, Corsica Ferries отбелязва наличието на технически изисквания, които не са били обосновани от нуждите от обществена услуга, като например ограничаване на броя на кандидатите, участващи в тръжната процедура. Corsica Ferries изтъква факта, че кандидатите не са могли да предложат ро-ро плавателни съдове вместо кораби ро-пакс. Освен това, и най-вече, според Corsica Ferries, в процедурата за възлагане на ДОУ се е изисквало от кандидатите да използват един или два допълнителни плавателни съда за всяка обособена позиция ⁽¹⁸⁶⁾, за да изпълнят изискванията за двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове, които трябва да се извършват по време на изпълнението на ДОУ, по искане на възлагащия орган и с предизвестие от най-малко една седмица. Според Corsica Ferries това означава, че за всички обособени позиции кандидатите трябва постоянно да имат мобилизирани седем допълнителни плавателни съда за целия срок на изпълнение на ДОУ, без предвидимост или гаранция за използването им и без операторът да може да използва тези плавателни съдове за други услуги (тъй като те трябва да бъдат на разположение за мобилизиране по всяко време, за да се гарантират двупосочните курсове). Това ограничение е основната причина, поради която Corsica Ferries не е участвало в процедурата за възлагане на ДОУ.
- (518) *Второ*, Corsica Ferries счита, че критериите за възлагане на обществените поръчки не са позволили да бъде избран кандидатът, способен да предостави услугата на най-ниската цена. Дружеството отбелязва, че критерият за възлагане на поръчката, свързан с финансовата компенсация, е бил претеглен едва на 20 %, поради което, според него, тръжната процедура не е била основана на цената на икономически най-изгодната оферта.
- (519) *Накрая*, Corsica Ferries счита, че неголемият брой кандидати, участвали в процедурата за възлагане на ДОУ (един или двама кандидати за всяка обособена позиция), показва, че не е имало реална конкуренция.

⁽¹⁸⁵⁾ В изследването на BRG 3 се предлага да се замени CFE(n) с CFE 2023 или да се замени I(2023) с I(n) във формулата, посочена в ДОУ.

⁽¹⁸⁶⁾ Corsica Ferries заявява, че за всяка от петте обособени позиции се е изисквало осигуряването на два плавателни съда за извършване на постоянните двупосочни курсове, предвидени в ДОУ, както и един или два допълнителни плавателни съда (в зависимост от обособената позиция), които да могат по всяко време да извършват двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове по искане на CdC.

- (520) На второ място, Corsica Ferries отбелязва, че Франция не е извършила предварителен анализ на разходите, които едно типично, добре управлявано и разполагащо с достатъчно средства предприятие би направило при предоставяне на услугата, с оглед определяне на размера на компенсацията.

5.1.6. Неспазване на правилата на Директивата относно концесиите

- (521) Corsica Ferries посочва, че в жалбата си е счело, че мерките не могат да бъдат обявени за съвместими, тъй като нарушават разпоредбите на Директивата относно концесиите. Corsica Ferries твърди, че са налице две нарушения: нарушение на принципите на равно третиране, недопускане на дискриминация и прозрачност, както и прекомерно дълъг срок на ДОУ.
- (522) По отношение на първото нарушение Corsica Ferries твърди, на първо място, че се е сблъскало с две пречки, които са го възпрепятствали да подаде заявление за участие (съображения 516 и 517). На второ място, дружеството отбелязва, че френските органи са променили минималните характеристики на тръжната процедура за всяка обособена позиция, за да бъдат избрани оферти, които не отговарят на техническите изисквания на приложение 1 към ДОУ.
- (523) По отношение на второто нарушение, Corsica Ferries поддържа становището, че срокът на ДОУ не е обоснован предвид липсата на инвестиции от страна на бенефициерите по ДОУ.
- (524) В мненията си относно решението за откриване на процедурата Corsica Ferries възразява срещу две точки, а именно: i) възможността за изменение на минималните изисквания на тръжната процедура от френските органи по време на самата процедура; и ii) срокът на ДОУ, който според дружеството е прекалено дълъг.

5.1.6.1. Относно изменението на минималните характеристики по време на процедурата, подбора на нередовни оферти и дискриминационния характер на процедурата за възлагане на ДОУ

- (525) В жалбата Corsica Ferries отбелязва, че в член 37 от Директивата относно концесиите се изисква, когато възлагащият орган определя минимални изисквания в рамките на тръжна процедура, кандидатите да ги спазват. От своя страна възлагащият орган трябва да отхвърли всяка оферта, която не отговаря на тези минимални изисквания.
- (526) Corsica Ferries пояснява, че в приложение 1 към ДОУ са изброени техническите изисквания, на които кандидатите е трябвало да отговарят изцяло. Тези технически изисквания включват броя на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, които концесионерът трябва да извършва по искане на CdC. Тези двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове могат да се комбинират в един и същи ден, по един и същи маршрут и по няколко маршрута едновременно, като трябва да отговарят на всички технически изисквания в приложение 1 към ДОУ, включително разписания и капацитет на натоварване на плавателните съдове. Според Corsica Ferries кандидатите е трябвало да разполагат с флот, който едновременно отговаря на всички изисквания на приложение 1 към ДОУ, включително за извършване на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове, за всяка от обособените позиции, за които са подали оферта.
- (527) Според Corsica Ferries обаче концесионерите не са разполагали с достатъчен брой плавателни съдове, които да им позволят да обслужват всички маршрути, за които са подали оферта самостоятелно или в група. Тази констатация произтича от тълкуване на доклада на Франция, в който се анализират първоначалните оферти. Според Corsica Ferries в доклада се посочва, че самите кандидати са определили деня, в който ще бъдат извършвани двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове, и освен това са намалили броя на тези курсове. Те също така са променили разписанието на превозите в неделя и понеделник през зимния сезон. Накрая, плавателните съдове, които кандидатите са мобилизирали за изпълнението на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове, не са отговаряли на всички изисквания на приложение 1 към ДОУ.

- (528) В крайна сметка, според Corsica Ferries, френските органи са се съгласили да изменят минималните характеристики на правилата за подаване на оферти по време на договарянето, което е в нарушение на принципите на равно третиране на кандидатите и прозрачност. По мнение на Corsica Ferries това изменение не е било допустимо, тъй като съгласно съдебната практика на Съда само при извънредни обстоятелства възлагащият орган може да коригира или допълва минималните характеристики, а именно когато те *„се нуждаят само от пояснение или трябва да бъдат поправени явни технически грешки, ако всички оференти да бъдат уведомени за това“* ⁽¹⁸⁷⁾. В случая обаче това не е така. Освен това, и при всички случаи, дружеството твърди, че от съдебната практика на Съда е ясно, че ако бъдат приети някакви изменения, те могат да бъдат направени единствено преди подаването на офертите от оферентите, което отново не е така в настоящия случай.
- (529) Според Corsica Ferries тези изменения са били в още по-голям ущърб за него, предвид факта, че дружеството е отпредило конкретни въпроси към ОТС, свързани с техническите изисквания, определени в приложение 1 към ДОУ (капацитет на натоварване, разписания, каюти за лица с намалена подвижност) и оперативните и икономическите механизми за извършване на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове. Според Corsica Ferries, ОТС е отговорила, че техническите изисквания, определени в приложение 1 към ДОУ, са минимални характеристики, които не подлежат на договаряне, и че кандидатите задължително трябва да представят оферта, която отговаря на всички технически изисквания на приложение 1.
- (530) Освен това именно кумулативният ефект от тези минимални характеристики, наложени на кандидатите, е възпрял Corsica Ferries да подаде оферта, тъй като спазването им е било свързано с: i) мобилизиране на един или дори два допълнителни плавателни съда за всеки маршрут с цел извършване на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове; ii) липса на сигурност относно действителното осъществяване на тези допълнителни двупосочни курсове или яснота относно датата, на която трябва да се изпълнят; iii) уточняване, че само допълнителните двупосочни курсове, реално поискани от CdC и извършени от концесионера, ще дадат право на финансова компенсация.
- (531) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата Corsica Ferries отбелязва, че информацията, предоставена от Франция и изложена в решението ⁽¹⁸⁸⁾, е неточна.
- (532) Corsica Ferries твърди, че приложение 1 към ДОУ не е подлежало на изменение съгласно правилата за подаване на оферти. Следователно кандидатите не са имали право да изменят техническите изисквания, определени в посоченото приложение. Corsica Ferries посочва във връзка с това, че правилата за подаване на оферти (член 2.4 относно минималните характеристики и член 4.1 относно тръжната документация) са изготвени по същия начин като тези за възлагането на ДОУ за периода 2019—2020 г. Въпреки това, в спор, свързан с тези ДОУ, Държавният съвет е постановил, че *„техническото приложение относно услугите в приложение 1 към проекта на договора следва да се счита, с оглед на разпоредбите на точка 4.1 от правилата за подаване на оферти, като част от тръжната документация и следователно като определящо минималните характеристики, които се очакват“* ⁽¹⁸⁹⁾.

5.1.6.2. Относно прекомерно дългия срок на ДОУ

- (533) В жалбата си Corsica Ferries изтъква, че в ДОУ не са предвидени никакви инвестиции за сметка на изпържалите конкурса кандидати, поради което срокът на договорите (повече от пет години) противоречи на разпоредбите на член 18 от Директивата относно концесиите. Според Corsica Ferries това се потвърждава по-специално от задължението, наложено на кандидатите, да разполагат с пълно и цялостно право на разпореждане с плавателните съдове, предназначени за обслужване на всеки от маршрутите по ДОУ, веднага след като подадат заявленията си.
- (534) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата Corsica Ferries оспорва предварителното становище на Комисията, че срокът на ДОУ изглежда обоснован предвид факта, че: i) в ДОУ от концесионерите се изисква да мобилизират плавателни съдове, които представляват значителна капиталова тежест; и ii) съществуват други договори за обществени услуги за морски транспорт в Европа със срокове от над шест години.

⁽¹⁸⁷⁾ Решение на Съда от 29 март 2012 г., SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, точка 40.

⁽¹⁸⁸⁾ Съображения 419 и 423 от решението за откриване на процедурата.

⁽¹⁸⁹⁾ Държавен съвет, 24 юни 2019 г., La Méridionale, № 429407.

- (535) По първата точка, Corsica Ferries счита, че от съображение 52 и член 18 от Директивата относно концесиите е ясно, че всеки срок на концесия, който е по-дълъг от пет години, може да бъде обоснован само ако концесионерът е задължен от самия възлагащ орган да направи инвестиции. Когато концесионерът поема разходите за инвестициите, необходими за предоставянето на обществената услуга, срокът на концесията се определя въз основа на периода за възвръщане на тези инвестиции. От друга страна, според Corsica Ferries нито в Директивата относно концесиите, нито в съдебната практика на Съда е прието, че срокът на концесия, който е по-дълъг от пет години, може да бъде обоснован с нещо друго, освен с инвестиции, наложени от възлагащия орган.
- (536) Освен това Corsica Ferries счита, че горепосочените разпоредби на Директивата относно концесиите са свързани с факта, че по принцип инвестициите, наложени на концесионера и направени от него по този начин, се връщат на възлагащия орган в края на концесията. Следователно инвестициите, изисквани от концесионера по силата на концесията, не представляват собствени активи на концесионера, които остават негова собственост или под негов контрол в края на концесията. В този контекст срокът на концесията се изчислява така, че да позволи на концесионера да си възвърне инвестициите, които са му наложени и от които той ще бъде принуден да се откаже в края на договора.
- (537) Това обаче не е така в случая с ДОУ, тъй като плавателните съдове, мобилизирани от бенефициерите за изпълнението им: i) не са резултат от инвестиционно задължение, наложено от френските органи; и ii) са притежание на бенефициерите по ДОУ, които запазват собствеността/ползването им след изтичането на ДОУ. При тези обстоятелства и поради факта, че бенефициерите по ДОУ нямат задължение за извършване на инвестиции, срокът на ДОУ е необоснован.
- (538) Corsica Ferries отбелязва, че във всеки случай в ДОУ се дава право на бенефициерите да отпишат инвестиционните разходи, свързани с плавателните съдове, в отчетите, водени за ДОУ, като включат разумна възвръщаемост на инвестирания капитал. В настоящия случай обаче, според Corsica Ferries, е очевидно, че в параметрите на компенсацията не е отчетена остатъчната стойност на плавателните съдове след ДОУ, която ще остане на свободно разпореждане на бенефициерите по ДОУ.
- (539) По втората точка, Corsica Ferries счита, че посочените от Франция примери за срокове на морски концесии в Европа с продължителност над шест години, не са приложими в настоящия случай. Относно случая от Норвегия, на който се позовава Франция и при който са сключени десетгодишни договори за концесия, Corsica Ferries счита, че този срок е обоснован от задължението, наложено на концесионера да инвестира в нови плавателни съдове. Следователно по отношение на ДОУ ситуацията е различна, тъй като Франция и Комисията признават, че на бенефициерите по ДОУ не е наложено задължение за извършване на инвестиции.

5.2. Мнения на Corsica Linea

- (540) Corsica Linea представи мнения по три точки: i) съществуването на нужда от обществена услуга; ii) съответствието на процедурата за възлагане на ДОУ с правото на Съюза в областта на концесиите; и iii) липсата на каквато и да е предимство, предоставено на бенефициерите по ДОУ, или, при всички случаи, съответствието на ДОУ с Решението на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106 от ДФЕС за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (наричано по-нататък „Решение за УОИИ“) ⁽¹⁹⁰⁾.

5.2.1. Съществуване на нужда от обществена услуга

- (541) В своите мнения по решението за откриване на процедурата Corsica Linea представи отговори по три точки, свързани с разглеждането на съществуването на нужда от обществена услуга:
- количествената оценка на търсенето на превоз на товари с влекач от пристанище Марсилия, за който няма взаимозамянем превоз, оценено на 80 % от наблюденията в исторически план трафик от това пристанище,
 - определянето на задълженията за извършване на обществена услуга, свързани с минималния капацитет за превоз на товари на курс, изразен в обем, наложен на концесионерите съгласно ДОУ,
 - взаимозамяняемостта на пристанищата Аячо и Проприано.

⁽¹⁹⁰⁾ ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3.

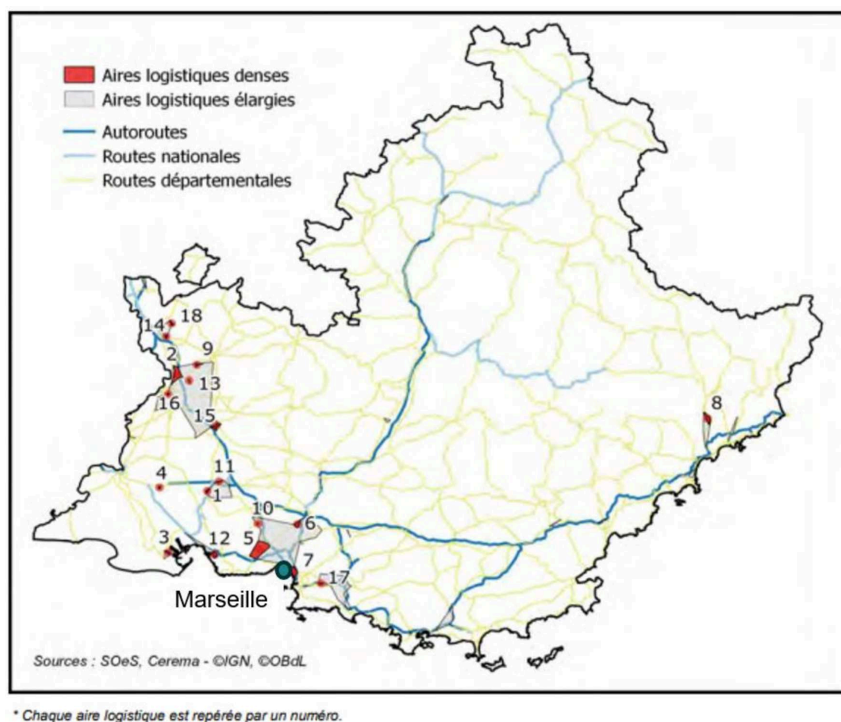
- (542) Corsica Linea твърди, че по тези три точки е възложила икономическо изследване, проведено от Analysis Group (наричано по-нататък „**изследването на Analysis**“), което според Corsica Linea съдържа всички фактически и икономически данни, въз основа на които може да се заключи, че Франция не е допуснала явна грешка в преценката при доказване на съществуването на нужда от обществена услуга.

5.2.1.1. Няма явна грешка в преценката на дела на търсенето на превоз на товари с влак, за което не се разглежда алтернатива на пристанище Марсилия

- (543) Corsica Linea счита, че местоположението на логистичните бази на превозвачите, които превозват товари до Корсика, е почти единственият определящ фактор при избора на континентално пристанище на отпътуване.
- (544) Corsica Linea се позовава по-специално на изследването на Analysis, в което се разглежда местоположението на 18-те най-концентрирани логистични зони в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг⁽¹⁹¹⁾. От тези 18 зони само една се намира в община, в която най-близкото пристанище не е Марсилия. Изследването на Analysis показва, че преустановяването на услугите за превоз на товари през пристанище Марсилия ще принуди по-голямата част от превозвачите да използват по-отдалечени пристанища, което ще доведе до значително увеличение на транспортните разходи, което според изследването ще бъде средно 11 %.

Фигура 2

Местоположение на логистичните зони в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг



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

Легенда: Aires logistiques denses — Концентрирани логистични зони

Aires logistiques élargies — Разширени логистични зони

Autoroutes — Автомагистрали

⁽¹⁹¹⁾ В изследването на Analysis е използван като източник страница 87 от атласа на складовете и логистичните зони във Франция от 2015 г., достъпен онлайн на адрес: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (посетен на 18 октомври 2024 г.).

Routes nationales — Републикански пътища

Routes départementales — Второкласни пътища

Chaque aire logistique est repérée par un numéro — Всяка логистична зона е обозначена с номер

- (545) За да се установи тази оценка от 11 %, в изследването на Analysis е направено сравнение на пътуването по шосе между Салон-дьо-Прованс⁽¹⁹²⁾ и Марсилия, от една страна, и Салон-дьо-Прованс и Тулон, от друга⁽¹⁹³⁾. В изследването се заключава, че за едно пътуване по шосе през Тулон превозвачът понася допълнителни разходи за автомобилен транспорт в размер на 75 EUR,⁽¹⁹⁴⁾ които се дължат главно на: i) две такси за изминатото разстояние, събирани между Салон-дьо-Прованс и Тулон (което води до разходи в размер на 35,10 EUR до Тулон вместо 6,90 EUR до Марсилия); и ii) увеличението на разходите за гориво⁽¹⁹⁵⁾.

5.2.1.2. Франция правилно е определила минималния капацитет на натоварване с товари в ДОУ

- (546) Corsica Linea заявява, че на Франция не може да се приписва явна грешка в преценката при определянето на минималните капацитети на натоварване с товари в ДОУ, тъй като статистиката за 2023 г. показва обратното — минималните капацитети са били редовно надвишавани още от първата година на прилагане на ДОУ.

- (547) Corsica Linea се позовава във връзка с това на изследването на Analysis, в което са анализирани действителните количества товари, превозвани всеки месец от Марсилия до пристанищата Аячо и Бастия през 2023 г. Тези анализи показват, че праговата стойност на минималния капацитет много често е по-ниска от действителните обеми, превозвани от Corsica Linea⁽¹⁹⁶⁾.

5.2.1.3. Пристанищата Аячо и Проприано не са взаимозаменяеми

- (548) Според Corsica Linea твърдението на Corsica Ferries, че пристанищата Аячо и Проприано са напълно взаимозаменяеми, е неоснователно. Според Corsica Linea, анализът на продължителността на пътуванията е ключовият фактор, избран от органите за защита на конкуренцията за определяне на „района на обслужване“ и следователно за установяване на евентуална взаимозаменяемост между две конкурентни услуги в рамките на посочения район на обслужване.

- (549) Въз основа на информацията, предоставена в изследването на Analysis за много корсикански общини, разположени в района на обслужване на пристанище Проприано, по-дългото време за пътуване на пътниците до пристанище Аячо, а не до пристанище Проприано, би увеличило значително техните разходи⁽¹⁹⁷⁾.

⁽¹⁹²⁾ По данни от изследването на Analysis град Салон-дьо-Прованс е географският център (средни координати) на всички 18 концентрирани логистични зони, включени в изследването.

⁽¹⁹³⁾ За изчисляване на пътуването по шосе, в изследването на Analysis са използвани референтните стойности от калкулатора на разходите на Националния комитет за пътищата на Франция (за определяне на разходите за автомобилен транспорт) и уебсайта Марру (за определяне на разстоянията). В изследването на Analysis са взети предвид: i) разходите за гориво (очаквания разход на гориво от 0,319 EUR/km); ii) разходите за работна заплата на водача (разходи за персонала, управляващ превозното средство, за час работа възлизат на 17,39 EUR/час); iii) разходите за такси за изминатото разстояние; iv) разходите за износване, т.е. разходите за поддръжка и ремонт (разходите за поддръжка и ремонт на превозно средство са 0,083 EUR/km); и v) разходите за ремонт на гуми (разходите за ремонт на гуми са 0,025 EUR/km).

⁽¹⁹⁴⁾ Разходите за превоз на товари с влекач от географския център на региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг (Салон-дьо-Прованс) до пристанище Тулон възлизат на 116 EUR, а до пристанище Марсилия — на 41,14 EUR. Следователно преминаването през Тулон, а не през Марсилия, увеличава разходите за сухопътния транспорт средно с 2,8 пъти, според изследването на Analysis.

⁽¹⁹⁵⁾ В направените в изследването на Analysis изчисления са включени и разходите за морския транспорт, но се приема, че цената на морския транспорт е еднаква както от Тулон, така и от Марсилия, а именно 40 EUR на линеен метър от кей до кей (640 EUR на камион, при средна дължина на камиона 16 метра). Поради това разходите за морски транспорт за целите на настоящия анализ се считат за нулеви.

⁽¹⁹⁶⁾ В изследването се отбелязва, че прагът, използван в ДОУ, често е по-нисък от максималния обем товари, превозвани всеки месец от Corsica Linea, за които няма взаимозаменяем превоз: такъв е случаят за шест от дванадесетте месеца на 2023 г. за маршрута Марсилия — Бастия и за пет от дванадесетте месеца на 2023 г. за маршрута Марсилия—Аячо.

⁽¹⁹⁷⁾ По данни от изследването на Analysis еднопосочно пътуване от Проприано или околностите му до пристанище Аячо би довело до допълнителни разходи за автомобилен транспорт в размер на около 8,00 EUR, като разходите за гориво са 1,99 EUR на литър за малък автомобил с разход 5,2 литра/100 km.

5.2.2. Спазване на правилата на ЕС относно концесиите

5.2.2.1. Краткото време за мобилизиране на плавателни съдове след публикуването на поканата за представяне на оферти не е представлявало пречка пред Corsica Ferries да подаде заявление за участие

- (550) Според Corsica Linea краткият период между датата на възлагане на ДОУ и началото на предоставянето на услугите, не е можело да попречи на Corsica Ferries да подаде заявление за участие в процедурата за възлагане на ДОУ.
- (551) *Първо*, Corsica Linea отбелязва, че в публичната покана за участие в търга, публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз* на 6 май 2022 г., потенциалните кандидати са били уведомени, че услугите, предвидени в ДОУ, ще започнат да се предоставят от 1 януари 2023 г. Следователно потенциалните кандидати са били информирани осем месеца преди датата на започване на въпросните услуги. Освен това влизането в сила на ДОУ на 1 януари 2023 г. е било обявено веднага след като френските органи са започнали консултацията с операторите на 22 януари 2022 г. Следователно, според Corsica Linea, всички корабни дружества, които е било вероятно да подадат оферти, са били информирани от януари 2022 г. и най-късно до 6 май 2022 г. за датата на влизане в сила на ДОУ.
- (552) *Второ*, Corsica Linea посочва, че в правилата за подаване на оферти, публикувани на 6 май 2022 г., е било обявено, че кандидатите трябва да подадат заявленията и офертите си до 25 юли 2022 г. и че договарянето ще започне ориентировъчно през август 2022 г. Следователно кандидат, който е подал сериозна оферта през юли 2022 г. и е очаквал да спечели търга, е имал почти пет месеца да се подготви за разгръщане на флота си по маршрутите, за които е кандидатствал.
- (553) *Накрая*, тъй като френските органи са били наясно, при изтичането на крайния срок за подаване на оферти (25 юли 2022 г.), че само Corsica Linea и La Mériidionale са подали заявления за участие и оферти, те са могли, без да нарушават правилата на Директивата относно концесиите, да решат да удължат срока на договарянето и да съкратят периода между датата на възлагане на ДОУ и датата на влизането им в сила. Тъй като Corsica Ferries не е било участник в процедурата за възлагане на ДОУ, действителната продължителност на етапа на договарянето не е можело да наруши Директивата относно концесиите.

5.2.2.2. Обхватът на минималните изисквания не е включвал двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове

5.2.2.2.1. Обхватът на минималните изисквания не е включвал двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове

- (554) Corsica Linea посочва, че съгласно член 37 от Директивата за концесиите възлагащият орган е свободен да определя минимални изисквания, както и техния обхват и съдържание. Минималните изисквания, определени от възлагащия орган в тръжната документация, може да се тълкуват единствено в строгите граници на тяхната формулировка.
- (555) В настоящия случай Corsica Linea посочва, че тези изисквания са били определени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти. Следователно, според Corsica Linea, макар да е било необходимо да се направи справка с приложение 1 към ДОУ, за да се разбере точният обхват на някои от тези минимални изисквания, приложение 1 не може да съставлява минимално изискване в своята цялост.
- (556) Според Corsica Linea този извод води до следните констатации.
- (557) По отношение на допълнителните двупосочни курсове Corsica Linea отбелязва, на първо място, че те не са посочени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти. Обхванати са само „разписания“ и „честота на услугите“. Освен това допълнителните двупосочни курсове са представени в приложение 1 към ДОУ само като възможност, чието изпълнение е оставено на преценката на френските органи. Следователно в тези позовавания не се съдържат никакви характеристики относно „разписанията“ на допълнителните двупосочни курсове или тяхната „честота“ по смисъла на минималното изискване, предвидено в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти. Освен това, според Corsica Linea, не е възможно да се приравнява изразена от възлагащия орган възможност, възникваща по време на изпълнението на договора, с минимално изискване по смисъла на член 37 от Директивата относно концесиите, а именно с „условията и характеристиките (по-специално технически, физически, функционални и правни), на които оферентите следва да отговарят или които следва да притежават.“

- (558) По отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване Corsica Linea отбелязва, че нито в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти, нито в приложение 1 се споменават двупосочни курсове с възможност за пренасрочване. Следователно от тези разпоредби не може да се направи извод, че съществува специфична характеристика, свързана с двупосочните курсове с възможност за пренасрочване по отношение на разписанията или честотата на курсовете, която сама по себе си да представлява минимално изискване.
- (559) Като се има предвид, че нито допълнителните двупосочни курсове, нито двупосочните курсове с възможност за пренасрочване са представлявали минимално изискване, в правилата за подаване на оферти не би могло да се изисква притежаването на флот за такива курсове, който да бъде специално заделен за тях, обратно на твърденията на Corsica Ferries. Според Corsica Linea, два допълнителни довода потвърждават тази теза.
- (560) Първо, съгласно член 17 и член 18 от ДОУ (съображения 285—287), макар че решението за осъществяване на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове се взема от ОТС, тази възможност не е свързана със задължение за мобилизиране на един или повече плавателни съда за тяхното изпълнение ⁽¹⁹⁸⁾.
- (561) Второ, да се приеме, както твърди Corsica Ferries, че възлагащите органи биха изисквали притежаването на допълнителен плавателен съд, за да може да се реагира бързо при евентуална нужда от няколко допълнителни двупосочни курса или няколко двупосочни курса с възможност за пренасрочване, би било икономически необосновано, предвид значителните суми за допълнителна компенсация, които биха били необходими за покриване на разходите за спирането от движение на плавателни съдове, които на практика няма да се използват.

5.2.2.2.2 Офертите на Corsica Linea са били в съответствие с правилата за подаване на оферти

- (562) Първо, Corsica Linea отбелязва, че по отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, окончателните оферти на дружеството не са съдържали промени в приложение 1 или в членове 16 и 17 от проектите на ДОУ. В приложение 1, представено в подкрепа на окончателните оферти на Corsica Linea за всяка от обособените позиции 1, 3 и 5, единствено е направено предложение къде биха могли да бъдат добавени допълнителни курсове, въз основа на познанията на дружеството в областта на обслужването по море.
- (563) Второ, по отношение на капацитета на натоварване (с пътници и товари) на плавателните съдове, Corsica Linea счита, че капацитетът, предлаган от корабите, които дружеството е разпределило за различните обособени позиции, отговаря на минималния капацитет за превоз на товари и пътници. Corsica Linea също така посочва, че всичките му плавателни съдове отговарят на изискуемия минимален брой каюти за лица с намалена подвижност ⁽¹⁹⁹⁾.

5.2.2.3. Сроктът на ДОУ е в съответствие с правото на ЕС

- (564) Corsica Linea е съгласно с предварителния анализ на Комисията относно обоснования срок на ДОУ. Дружеството представи две допълнителни мнения по този въпрос.
- (565) Първо, според Corsica Linea срокът на ДОУ е в съответствие с нормите, установени в правото на ЕС. Във връзка с това Corsica Linea се позовава на практиката на Комисията за вземане на решения относно договори за обществени услуги за морски транспорт в Хърватия ⁽²⁰⁰⁾ и Норвегия ⁽²⁰¹⁾, които са със срок от почти десет години.
- (566) Второ, за разлика от твърденията на Corsica Ferries, за изпълнението на ДОУ са необходими инвестиции от страна на концесионерите.

⁽¹⁹⁸⁾ По този въпрос Corsica Linea подчертава, че съгласно членове 17 и 18 от ДОУ техническите комитети за мониторинг са отговорни да отчитат възникването на конкретна нужда, която би оправдала прилагането на тези инструменти за адаптиране на обслужването по море под формата на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове, както и на евентуални конфликти при използването на флота на изпълнителя.

⁽¹⁹⁹⁾ Corsica Linea посочва, че плавателният съд Paglia Orba първоначално е разполагал с една каюта за лица с намалена подвижност. Въпреки това, в съответствие с ангажмента, поет от Corsica Linea по време на тръжната процедура, този плавателен съд: i) е щял да бъде заменен с един от седемте други плавателни съда от флота, предназначени за обслужване на линията, в случай че в съответствие с член 20 от ДОУ за обществената услуга се е изисквало използването на две каюти за лица с намалена подвижност; и ii) е бил бързо оборудван с втора каюта за лица с намалена подвижност чрез обновяване. Във връзка с това Corsica Linea се позовава на решението на Административния съд в Бастия от 19 март 2019 г. (Société La Méridionale, № 1900289), в което се признава възможността за поемане на „ангажимент за спазване на изникванията“ с цел изпълнение на договора. Този ангажимент вече е изпълнен, като резултатът е, че Paglia Orba вече разполага с две каюти за лица с намалена подвижност.

⁽²⁰⁰⁾ Решения на Комисия от 12 юли 2018 г. по дела SA.48119 — Хърватия — ЗОУ на Croatian Ferries (ОВ С 339, 21.9.2018 г., стр. 1) и SA.49523 — Хърватия — ЗОУ на Croatian Ferries 3 (ОВ С 339, 21.9.2018 г., стр. 2).

⁽²⁰¹⁾ Вж. бележка под линия 25.

- (567) Corsica Linea посочва, че следва да се прави разграничение между договорите за концесия за услуги (като ДОУ), които се отнасят до предоставянето на услуга, и договорите за концесия за изграждане/модернизация на инфраструктура, които се отнасят до изграждането на инфраструктура и за тях са необходими значителни инвестиции. Във втория случай, тъй като създаването на инфраструктурата е самият предмет на договора, инвестициите, направени от концесионера, трябва да бъдат точно описани в концесионния договор. Това не важи за обществените поръчки за услуги, при които концесионерът решава, под надзора на възлагащия орган, какви инвестиции са необходими, за да се гарантира постоянна наличност на материални средства, необходими за надлежното предоставяне и изпълнение на услугата.
- (568) Corsica Linea посочва, че в настоящия случай кандидатите трябва да предоставят услугата със собствени плавателни съдове и да поддържат специален, високопроизводителен флот през целия срок на изпълнение на ДОУ, като същевременно спазват приложимите екологични изисквания.
- (569) Corsica Linea описва развитието на приложимата правна рамка, по-специално Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁰²⁾ и Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁰³⁾.
- (570) Според Corsica Linea, в Директива (ЕС) 2023/959 се предвижда, че системата за разпределение на квоти и изискванията за връщане по отношение на дейностите в областта на морския транспорт се прилагат за 100 % от емисиите от кораби, въз основа на поетапен график (40 % от 2024 г. и 100 % от 2026 г.). Наред с това в Регламент (ЕС) 2023/1805 се предвиждат мерки за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове от горивата, използвани в транспортния сектор (от 2 % през 2025 г. до 80 % до 2050 г.).
- (571) Corsica Linea обяснява, че за прилагането на тези правила са необходими инвестиции в по-малко замърсяващи кораби, за да се избегне високото данъчно облагане. Corsica Linea оценява разходите за привеждане на тези плавателни съдове в съответствие с екологичните стандарти на 12 млн. евро. Дружеството посочва също така, че е направило инвестиция в размер на 145 млн. евро в нов кораб за втечен природен газ, който се очаква да бъде доставен през 2026 г. и може да бъде използван за изпълнение на ДОУ.
- (572) Накрая Corsica Linea отбелязва, че доколкото размерът на компенсацията е договорно ограничен от предварителните оперативни отчети, представени в офертите и имащи пълна договорна сила (приложение 9 към ДОУ), тези инвестиционни решения нямат отражение върху размера на компенсацията. Според дружеството е необходимо концесионерите да имат яснота относно приходите, генерирани от изпълнението на услугите за достатъчно дълъг период от време.

5.2.3. *ДОУ не представляват държавна помощ или най-малкото са освободени от изискването за уведомяване съгласно Решението за УОИИ*

- (573) Corsica Linea счита, че мерките не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като са изпълнени и четирите критерия по делото Altmark, и по-специално четвъртият от тях. Във всеки случай мерките изпълняват всички критерии, определени в Решението за УОИИ, и поради това са освободени от задължението Комисията да бъде уведомена за тях.

5.2.3.1. *ДОУ изпълняват четвъртия критерий по делото Altmark*

- (574) В противоречие с предварителния анализ на Комисията в решението за откриване на процедурата, Corsica Linea счита, че в процедурата за възлагане на ДОУ действително е съществувал реален конкурентен натиск, който е позволил да бъде избрана офертата, която е била икономически най-изгодна за общността.

⁽²⁰²⁾ Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара за системата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁽²⁰³⁾ Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

- (575) *Първо*, Corsica Linea посочва, че нито един френски или чуждестранен морски оператор, освен Corsica Ferries, Corsica Linea и La Méri­dionale, не е проявил интерес към пазара на Корсика, нито чрез участие в различните покани за представяне на предложения или обществени консултации, организирани от Франция, нито чрез обслужване на маршрути по схемата за ЗОУ.
- (576) *Второ*, Corsica Linea отбелязва, че що се отнася до ДОУ за обслужването по море на Проприано, за което Corsica Linea е доказала, че е в конкуренция с La Méri­dionale, е наблюдавана достатъчна конкуренция, позволяваща на регионалния орган да избере икономически най-изгодната оферта. По отношение на другите обособени позиции, възложени на Corsica Linea (Бастия, Л'Ил-Рус и Аячо), липсата на конкурентна оферта по принцип не изключва напълно наличието на достатъчен конкурентен натиск, за да се счита, че четвъртият критерий по делото Altmark е изпълнен ⁽²⁰⁴⁾.
- (577) *Трето*, според Corsica Linea, е съществувал значителен конкурентен натиск, тъй като е било общоизвестно, че трима оператори вероятно ще подадат заявление за участие в процедурите за възлагане на ДОУ (Corsica Linea, La Méri­dionale и Corsica Ferries).
- (578) *Четвърто*, в процедурата на договаряне, проведена от ОТС и CdC, се е стигнало до значително намаляване на размера на компенсацията, поискана между първоначалната и окончателната оферта на Corsica Linea за обособените позиции, за които дружеството е спечелилият оферент, което доказва съществуването на реално влияние от страна на френските органи в процеса на договаряне.
- (579) *Накрая*, при всички случаи, въпреки че за някои обособени позиции е получена само една окончателна оферта, френските органи не са били длъжни да ги приемат, ако са преценили, че са прекалено скъпи.

5.2.3.2. При всички случаи ДОУ са в съответствие с Решението за УОИИ

- (580) Corsica Linea счита, че въпросните мерки отговарят на всички критерии на Решението за УОИИ, обратно на това, което Комисията посочва в съображения 395—398 от решението за откриване на процедурата. Дружеството счита, че: i) Решението за УОИИ е приложимо за настоящия случай; ii) определени морски маршрути не надвишават прага за освобождаване от изискването за уведомяване; и iii) ДОУ отговарят на всички други критерии от Решението за УОИИ.

5.2.3.2.1. Решението за УОИИ се прилага за комбинирани услуги (товари/пътници)

- (581) Corsica Linea оспорва предварителното становище на Комисията, че Решението за УОИИ се прилага само за морския превоз на пътници, тъй като в решението е определен праг само по отношение на превозваните пътници.
- (582) Според Corsica Linea, тълкуването, предложено от Комисията, е в явно противоречие с текста на самия документ и неговата цел, както е пояснено в съображение 24 от Решението за УОИИ. От това съображение става ясно, че целият морски транспорт (включително товарният) попада в приложното поле на Решението за УОИИ. Ако тълкуването на Комисията бъде прието, нито една услуга за морски превоз на товари няма да може да се възползва от Решението за УОИИ, което би било в противоречие с принципа на равно третиране.
- (583) Corsica Linea отбелязва във връзка с това, че практиката на Комисията за вземане на решения позволява Решението за УОИИ да се прилага за комбинирани услуги, при които определеният в това решение праг на превоза на пътници не е надхвърлен ⁽²⁰⁵⁾.
- (584) Освен това Corsica Linea счита, че позоваването в Решението за УОИИ на един единствен праг, свързан с пътниците, е оправдано от самия факт, че превозът на пътници е най-много общ показател за икономическата значимост на даден маршрут. Според Corsica Linea е трудно да си представим, че по един и същ маршрут могат да се превозват товари, чийто обем не е съизмерим с превоза на пътници.

⁽²⁰⁴⁾ Решение от 16 септември 2013 г., *Iliad*, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, точки 240—254.

⁽²⁰⁵⁾ Corsica Linea се позовава на Решението (ЕС) 2022/1328 на Комисията от 30 септември 2021 г. относно мерки SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия и регион Лацио в полза на Laziomag и неговия приобретател CLN (ОВ Л 200, 29.7.2022 г., стр. 154, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj>), параграф 484 и сл.

5.2.3.2.2. Всички условия, определени в Решението за УОИИ, са изпълнени

- (585) Corsica Linea счита, че ДОУ са в съответствие с член 4 от Решението за УОИИ: дружеството посочва, че в този случай действително има възлагане, което отговаря на всички изисквания, определени в същия член, както Комисията отбелязва в съображение 275 и сл. от решението за откриване на процедурата ⁽²⁰⁶⁾.
- (586) Corsica Linea счита също така, че ДОУ са в съответствие с членове 5 и 6 от Решението за УОИИ, като се има предвид, че методите за изчисляване на компенсацията и за проверка, че няма свръхкомпенсация, са установени в ДОУ, както е отбелязано от Комисията в решението за откриване на процедурата (съображения 345—377).
- (587) Накрая, Corsica Linea счита, че ДОУ отговарят на условията, определени в член 7 от Решението за УОИИ, тъй като френските органи са публикували на платформата TED (която съдържа списък на всички договори и концесии в държавите членки, които надвишават праговете, изискващи публикуване на равнището на ЕС) обявление за възлагане на концесия, свързано с ДОУ, в което се съдържа цялата информация, изисквана по член 7 от Решението за УОИИ ⁽²⁰⁷⁾.

5.3. Мнения на La Mériidionale

- (588) На първо място в своите мнения La Mériidionale твърди, че ДОУ не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. При всички случаи, ДОУ отговарят на условията на Решението за УОИИ и са освободени от задължението да бъдат съобщени на Комисията. Като минимум, ДОУ са в съответствие с рамката за УОИИ ⁽²⁰⁸⁾

5.3.1. ДОУ не представляват държавна помощ

- (589) Според La Mériidionale ДОУ не са му дали никакво предимство, тъй като отговарят на всички критерии по делото Altmark, включително първия и четвъртия критерий.

5.3.1.1. ДОУ са в съответствие с първия критерий по делото Altmark

- (590) La Mériidionale счита, че обхватът на ДОУ отговаря на нуждата от обществена услуга. Дружеството посочва, че френските органи са определили правилно: i) търсенето от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач; и ii) наличието на неефективност на пазара. Накрая, дружеството изразява мнение, че Франция е определила ДОУ по начин, непропорционален на нуждата от обществена услуга.

5.3.1.1.1. Франция правилно е определила търсенето от страна на ползвателите

- (591) La Mériidionale счита, че Франция правилно е определила търсенето от страна на ползвателите на морски превоз на товари и пътници. Това важи особено за морския превоз на товари с влекач, по отношение на който La Mériidionale представи редица мнения.
- (592) La Mériidionale посочва, че е възложило два икономически анализа, извършени от Deloitte („**докладът на Deloitte**“), отнасящи се по-специално до: i) липсата на взаимозаменяемост между пристанищата Тулон и Марсилия по отношение на морския превоз на товари с влекач. La Mériidionale твърди, че в доклада на Deloitte се потвърждават анализите на френските органи, според които взаимозаменяемостта между пристанище Марсилия и пристанище Тулон е много ниска, що се отнася за превоза на товари с влекач.
- (593) Първо, от гледна точка на качеството, събраните данни сочат, че превозвачите, които желаят да сведат своите разходи до минимум, не считат Тулон за алтернатива на Марсилия по следните причини:

— пристанище Марсилия е стратегически разположено в устието на долината на р. Рона, в близост до многобройните логистични бази, разпръснати из цялата долина,

⁽²⁰⁶⁾ Corsica Linea отбелязва във връзка с това, че в член 2 от ДОУ се прави изрично позоваване на Решението за УОИИ.

⁽²⁰⁷⁾ Обявление за възлагане на концесия за услуги, ОВ S 15/2023.

⁽²⁰⁸⁾ La Mériidionale уточнява, че мненията му се отнасят само до ДОУ, възложени му самостоятелно или заедно с Corsica Linea.

- то предлага на операторите мултимодална мрежа и се намира на кръстопътя на два основни европейски коридора за превоз на товари (средиземноморската ос и оста Северно море—Средиземно море),
- Районът на обслужване на Марсилия обхваща цялата югоизточна част на Франция, ⁽²⁰⁹⁾ докато пристанище Тулон обслужва район с много по-местен обхват, като включва само три бизнес парка ⁽²¹⁰⁾,
- до Тулон не може да бъдат транспортирани опасни товари, тъй като са забранени в пристанището поради близостта му до военни съоръжения.

(594) Второ, от гледна точка на количеството La Méridionale посочва, че в доклада на Deloitte се потвърждава много ниската взаимозаменяемост на пристанищата Марсилия и Тулон по отношение на превоза на товари с влекач. В доклада се оценява, че по-малко от 20 % от превозвачите биха избрали пристанище Тулон пред пристанище Марсилия в случай на 5—10 % увеличение на цените в Марсилия.

(595) За да се стигне до това заключение, в доклада на Deloitte първо са използвани две бази данни, а именно: i) публичната база данни, в която са изброени концентрираните логистични зони ⁽²¹¹⁾ и разширените логистични зони ⁽²¹²⁾ във Франция през 2015 г.; ⁽²¹³⁾ и ii) база данни, предоставена от La Méridionale, в която са изброени складовете в континенталната част на Франция на клиентите му — превозвачи на товари с влекач, през 2021 г. След като са локализираните различните складове въз основа на тези бази данни, в доклада на Deloitte е определена общата стойност на разходите за превоз на товари до Корсика, като е използвана морска тарифа от 35 EUR/LM за пристанищата Тулон и Марсилия и пътни разходи от 1,13 EUR на километър ⁽²¹⁴⁾.

(596) Според доклада на Deloitte резултатите сочат, че дори при увеличение с 10 % на цената за курс от пристанище Марсилия, за по-голямата част от превозвачите ще остане икономически обосновано да продължат да преминават през това пристанище. Средно едва 4,7 % от превозвачите биха имали полза от пренасочване на дейността си към пристанище Тулон. В доклада на Deloitte се заключава, че оценката от 80 % за търсенето без алтернатива на превоз на товари с влекач в Марсилия е консервативна.

⁽²⁰⁹⁾ В доклада на Deloitte се позовават карти от уебсайта на Upplify (дружество, специализирано в превоз на товари, по-специално по шосе), от 4 юли 2019 г. и достъпни на адрес: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (посетен на 18 октомври 2024 г.), и от Агенцията за градоустройство на Марсилия от доклада, озаглавен Logistics in the PACA Region — Diagnostics and Challenges (Логистика в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг — диагностика и предизвикателства) (януари 2019 г.) и достъпен на адрес: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (стр. 16) (посетен на 18 октомври 2024 г.).

⁽²¹⁰⁾ La Méridionale се позовава на: i) доклада на Агенцията за градоустройство на Марсилия, озаглавен Logistics in the PACA Region — Diagnostics and Challenges (Логистика в региона Прованс—Алпи—Лазурен бряг — диагностика и предизвикателства) (януари 2019 г.) и достъпен на адрес: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (посетен на 18 октомври 2024 г.); и ii) изследване от 18 юни 2020 г., извършено от консултант от името на ТПП на Вар, като част от мисия за изследване на енергийните потоци в пристанищата около залива на Тулон и неговия хинтерланд, което показва, че районът на обслужване на пристанище Тулон е ограничен до областта между градовете Бандол, Син и Йер (изследването е достъпно на адрес: oacf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39.interreg-maritime.eu) (посетен на 18 октомври 2024 г.). Според La Méridionale, фигурата на стр. 5 от второто изследване ясно показва, че районът на обслужване на пристанище Тулон включва само трите основни бизнес парка в близост до пристанището, а именно: бизнес парк Син, бизнес център Тулон—Запад и бизнес парк Тулон—Изток.

⁽²¹¹⁾ Според доклада на Deloitte, концентрирана логистична зона е зона, в която всеки отделен склад или логистична платформа с площ над 5 000 m² се намира на разстояние по-малко от два километра от друг. Всяка логистична зона се състои от най-малко три склада или логистични платформи с площ над 5 000 m².

⁽²¹²⁾ Според доклада на Deloitte, разширена логистична зона е зона, в която всеки склад или логистична платформа с площ над 5 000 m² се намира на разстояние по-малко от шест километра от друг. Всяка логистична зона се състои от най-малко три склада или логистични платформи с площ над 5 000 m².

⁽²¹³⁾ Атлас на складовете и логистичните зони във Франция през 2015 г., достъпен на адрес: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (посетен на 18 октомври 2024 г.).

⁽²¹⁴⁾ В докладът на Deloitte се прави позоваване на данни от Националния комитет за пътищата за 2019 г., според които годишните разходи за 40-тонен камион за дълги разстояния възлизат на 1,13 EUR/km. Това включва разходите за водач, разходите за притежаване и финансиране на превозното средство, разходите за гориво, гуми, поддръжка, такси за изминато разстояние и винетки, както и разходите за застраховка и данъци за превозното средство.

5.3.1.1.2. Франция правилно е анализирала неефективността на пазара

5.3.1.1.2.1. Частното предлагане от Corsica Ferries при липса на ДОУ не е надеждно

(597) Според La Méri­dionale френските органи правилно са анализирали неефективността на пазара, която обуславя съществуването на нужда от обществена услуга за морски транспорт между Корсика и пристанище Марсилия.

(598) Във връзка с това се посочва, че офертата на Corsica Ferries, подадена по време на консултацията с операторите, не може да се счита за надеждна, тъй като капацитетът, който Corsica Ferries би разгърнало при липса на ДОУ, не съответства на капацитета на пристанище Тулон. Според доклада на Deloitte, капацитетът, заявен от Corsica Ferries при липса на ДОУ ⁽²¹⁵⁾, се основава на степен на запълване на капацитета от 539 % в пристанище Тулон за периода 2023—2028 г., ⁽²¹⁶⁾ т.е. обем на товарите, надвишаващ пет пъти настоящия капацитет на пристанището.

5.3.1.1.2.2. С въвеждането на маршрута Тулон—Л'Ил-Рус от La Méri­dionale през 2024 г. по схемата за ЗОУ не се поставя под въпрос съществуването на неефективност на пазара

(599) La Méri­dionale съобщава, че от 2024 г. ще открие нов маршрут между Тулон и Ливорно (Италия) с престой в Л'Ил-Рус. Въпреки това, дружеството посочва, че тази инициатива по никакъв начин не засяга направените от френските органи изводи относно наличието на неефективност на пазара, която обосновава сключването на ДОУ.

(600) La Méri­dionale припомня, че в рамките на схемата за ЗОУ, приложима между Корсика и континенталната част на Франция, дружеството е свободно да предлага нови услуги извън обхвата на ДОУ. Във връзка с това дружеството посочва, че промяната в акционерната му структура и управление от юни 2023 г. е довела до разработване на нова търговска стратегия, с разширяване на дейността към международни маршрути. Новият маршрут до Италия отговаря директно на тази цел.

(601) *Първо*, La Méri­dionale отбелязва, че този маршрут включва само превоз на пътници и е предназначен предимно за туристи. Следователно той не включва превоз на товари или на лица, пътуващи по медицински причини.

(602) *Второ*, La Méri­dionale посочва, че оперативните отчети за маршрута Тулон—Л'Ил-Рус и за плавателния съд Kalliste, използван по него, се водят отделно от тези за маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Порто-Векио, обслужвани по ДОУ, като по този начин се гарантира, че няма застъпени (кръстосани) субсидии по отношение на амортизацията и оперативните разходи на плавателните съдове.

(603) Във връзка с това La Méri­dionale отхвърля отправените от Corsica Ferries критики, изложени в съображение 216 от решението за откриване на процедурата относно използването на плавателния съд Kalliste от Corsica Linea, което е можело да попречи на La Méri­dionale да изпълни задълженията си по ДОУ.

(604) La Méri­dionale обяснява, че макар Kalliste действително да е бил използван от Corsica Linea през юли и август 2023 г., това е станало в отговор на извънредна ситуация с пожар на един от плавателните съдове на Corsica Linea (Monte d'Oro), което е довело до изваждането му от експлоатация за няколко месеца, а оттам и до отправянето от Corsica Linea на изрично запитване до La Méri­dionale дали може да наеме Kalliste, за да обслужва временно маршрутите си.

(605) Освен това La Méri­dionale посочва, че въпреки че в приложение 2 към ДОУ (програма за обслужване) Kalliste действително е разпределен за обособена позиция 3 (Марсилия—Порто—Векио) и предварителните оперативни отчети (приложение 9 към ДОУ) се основават на това, е възможно плавателният съд да бъде пренасочен към други маршрути съгласно механизма за замяна на плавателните съдове, предвиден в член 20 от ДОУ, или да се използва за извършване на допълнителен двупосочен курс по решение на френските органи.

⁽²¹⁵⁾ Според доклада на Deloitte, Corsica Ferries е посочила, че при липса на ДОУ ще увеличи значително дейността си в Тулон от средно 397 112 LM годишно за периода 2016—2019 г. до средно 2 675 288 LM годишно за периода 2023—2028 г., т.е. увеличение с 574 % в офертата му.

⁽²¹⁶⁾ В доклада на Deloitte степента на запълване на капацитета е изчислена въз основа на средногодишния брой линейни метри, превозени от Corsica Ferries в периода 2016—2019 г. (397 112 LM), което съответства на текуща степен на запълване на капацитета от 80 % за пристанище Тулон според ТПП на Вар, както и въз основа на средногодишния брой, заявен от Corsica Ferries за периода 2023—2028 г. (2 675 288 LM), което съответства на степен на запълване на капацитета на пристанище Тулон от 539 %.

5.3.1.1.3. Френските органи са определили пропорционални задължения за извършване на обществена услуга

5.3.1.1.3.1. Задълженията относно минималния капацитет на натоварване с товари са пропорционални на установената нужда от обществена услуга

(606) La Méridionale оспорва предварителната позиция на Комисията, че минималните капацитети на натоварване с товари в ДОУ са определени по такъв начин, че обществената услуга да може по всяко време да посрещне максималния пик в търсенето, наблюдаван в историческите данни.

(607) La Méridionale обяснява, че френските органи са определили изискуемия минимален капацитет за превоз на товари, въз основа на средната стойност за курс през юли 2030 г., която е по-висока от средната стойност за курс през останалите месеци на 2030 г. Предвид разликите в трафика в зависимост от деня от седмицата и месеца, тази месечна средна стойност не позволява максималният наблюдаван пик в търсенето да бъде удовлетворен по всяко време. Според La Méridionale средната месечна стойност за юли 2030 г., както и другите средни месечни стойности, включва курсове, при които търсенето надвишава избраните минимални капацитети.

(608) La Méridionale подчертава във връзка с това, че анализът на обема на превозваните товари на борда на плавателните съдове през 2021 и 2022 г. по маршрутите, обслужвани от La Méridionale, показва, че определените в ДОУ минимални капацитети за превоз на товари не са прекомерни, тъй като са били надвишавани при значителна част от курсовете ⁽²¹⁷⁾. Анализите по месеци и дни показват, че минималните капацитети са били редовно надвишавани всеки месец от годината и всеки ден от седмицата през 2021 и 2022 г. Следователно определените в ДОУ капацитети не може да се считат за пропорционални.

(609) Накрая, La Méridionale обяснява, че определянето на минималните капацитети на равнището, предвидено за юли 2030 г., е в съответствие с ограниченията, с които се сблъскват дружествата при управлението на своя флот. Поради това не е било възможно да се определят минимални капацитети на месечна или дори годишна основа, като се имат предвид икономическите ограничения на управлението на флота и амортизационните срокове на плавателните съдове. La Méridionale обяснява, че предвид стойността на плавателните съдове, за операторите е трудно да ги сменят по време на изпълнението на договора, както от икономическа, така и от оперативна гледна точка. За разлика от това, задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в ДОУ, дават възможност да се пуснат в експлоатация плавателни съдове, които са в състояние да предоставят обществената услуга за целия срок на ДОУ и да се справят с максималните пикове.

5.3.1.1.3.2. Задълженията за минимален капацитет по отношение на броя на превозваните водачи на курс са пропорционални на нуждата от обществена услуга

(610) La Méridionale твърди, че, за разлика от това, което Corsica Ferries посочва в жалбата си, минималният капацитет за превоз на водачи, предвиден в ДОУ, не е непропорционален.

(611) Въз основа на данните, предоставени от La Méridionale, в доклада на Deloitte е оценен действителният брой водачи, които са придружавали стоките си на корабите на La Méridionale през 2021 и 2022 г. В доклада се установява, че минималните капацитети, определени в ДОУ за броя на водачите, не са прекомерни, тъй като те вече са били надхвърлени или достигнати при значителна част от курсовете през 2021 и 2022 г. ⁽²¹⁸⁾.

5.3.1.2. ДОУ са в съответствие с четвъртия критерий по делото Altmark

(612) Първо, според La Méridionale, критериите за възлагане на договорите не са повлияли на способността на Франция да избере кандидата, способен да предостави услугата на най-ниската цена за общността. La Méridionale счита, че за маршрутите Порто—Векио (обособена позиция 3) и Проприано (обособена позиция 4) Corsica Linea и La Méridionale са подали конкурентни оферти. И в двата случая френските органи са приели най-ниската оферта.

⁽²¹⁷⁾ Докладът на Deloitte показва, че през 2021 г. почти една трета от курсовете, извършвани от La Méridionale между Марсилия и Аячо, вече са надвишили минималните капацитети на натоварване с товари, определени в ДОУ. Това важи и за 40 % от курсовете, извършени от La Méridionale между Марсилия и Аячо през 2022 г.

⁽²¹⁸⁾ Според доклада на Deloitte, минималният капацитет за водачи за товари с влекач, определен в ДОУ, е бил достигнат или надвишен при 40 % от курсовете, изпълнявани от La Méridionale през 2021 г., и при 43 % през 2022 г. между Марсилия и Аячо.

- (613) Второ, La Méridionale посочва, че три корабни дружества (Corsica Ferries, Corsica Linea и La Méridionale) са отговорили в консултацията с операторите и в резултат на това броят на кандидатите (двама) съответства на броя отговори, получени в рамките на тази консултация. Освен това фактът, че не е имало други дружества, подали заявление за участие, потвърждава липсата на интерес на пазара към маршрути с ниска рентабилност, като тези към Корсика.

5.3.2. *ДОУ са съвместими с Решението за УОИИ*

5.3.2.1. *Решението за УОИИ се прилага за ДОУ*

- (614) La Méridionale оспорва предварителното становище на Комисията, че Решението за УОИИ е приложимо само за маршрутите за превоз на пътници, като изключва всички други морски транспортни услуги (по-специално за превоз на товари). Първо, според дружеството в Решението за УОИИ не е посочено, че то е неприложимо за комбинирани услуги, и че Комисията не може да го тълкува в толкова ограничен смисъл; второ, и във всеки случай, дружеството счита, че това тълкуване е в съответствие с практиката на Комисията за вземане на решения ⁽²¹⁹⁾.

5.3.2.2. *ДОУ са в съответствие с Решението за УОИИ*

- (615) La Méridionale счита, че ДОУ са в съответствие с член 4 от Решението за УОИИ: дружеството посочва, че в този случай действително има възлагане, което отговаря на всички изисквания, определени в същия член, както Комисията отбелязва в съображение 275 и сл. от решението за откриване на процедурата ⁽²²⁰⁾. Дружеството посочва също, че срокът на ДОУ е по-малък от десет години, в съответствие с Решението за УОИИ.
- (616) Corsica Linea счита също така, че ДОУ са в съответствие с членове 5 и 6 от Решението за УОИИ, като се има предвид, че методите за изчисляване на компенсацията и за проверка, че няма свръхкомпенсация, са определени в ДОУ, както е отбелязано от Комисията в решението за откриване на процедурата (съображения 345—377).
- (617) Накрая, Corsica Linea счита, че ДОУ изпълняват условията, определени в член 7 от Решението за УОИИ, тъй като френските органи са публикували цялата информация, изисквана в същия член.

5.3.3. *ДОУ са съвместими с рамката за УОИИ*

- (618) La Méridionale счита, че при всички случаи мерките са съвместими с рамката за УОИИ. Дружеството представи мнения по две точки: срокът на възлагането и съответствието на ДОУ с правото на ЕС в областта на концесиите.

5.3.3.1. *Срокът на ДОУ е в съответствие с рамката за УОИИ*

- (619) Според La Méridionale седемгодишният срок на ДОУ е в съответствие с нормите, установени в правото на ЕС. La Méridionale счита този срок за разумен и обоснован с оглед на направените или предстоящи инвестиции за изпълнение на ДОУ, по-специално във връзка с разходите за амортизация на мобилизираните плавателни съдове и разходите, свързани с допълнително оборудване или спазване на екологичните изисквания. Във връзка с това дружеството се позовава на практиката на Комисията за вземане на решения относно договори за обществени услуги за морски транспорт в Италия ⁽²²¹⁾ и Норвегия ⁽²²²⁾ с продължителност близка до или над десет години.

⁽²¹⁹⁾ La Méridionale се позовава на Решението (ЕС) 2022/1328 на Комисията, параграф 484 и сл.

⁽²²⁰⁾ La Méridionale отбелязва във връзка с това, че в член 2 от ДОУ се прави изрично позоваване на Решението за УОИИ.

⁽²²¹⁾ Решение (ЕС) 2022/448 на Комисията от 17 юни 2021 г. относно мерки SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия по отношение на Siremar и неговия приобретател Società Navigazione Siciliana (ОВ L 97, 24.3.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj>).

⁽²²²⁾ Вж. бележка под линия 141.

5.3.3.2. ДОУ са в съответствие със законодателството на ЕС в областта на обществените поръчки

5.3.3.2.1. Периодът между датата на възлагане на ДОУ и датата на започване на обслужването, не е имал блокиращ ефект

(620) Според La Méridionale краткият период между датата на възлагане на ДОУ и датата на започване на изпълнението на услугите не е породил никакви затруднения съгласно правото на ЕС в областта на концесиите.

(621) *Първо*, дружеството счита, че обстоятелствата са различни от тези, посочени в решението SNCM II, което Комисията споменава в решението си за откриване на процедурата. В действителност, според La Méridionale, в публичната покана за участие в търга, публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз* на 6 май 2022 г., потенциалните кандидати са били уведомени, че услугите, предвидени в ДОУ, ще започнат да се предоставят от 1 януари 2023 г. Следователно потенциалните кандидати са били информирани осем месеца преди датата на започване на въпросните услуги. Освен това влизането в сила на ДОУ на 1 януари 2023 г. е обявено, когато френските органи са започнали консултацията с операторите на 22 януари 2022 г., в рамките на която Corsica Ferries е предоставила отговор, т.е. почти година по-рано.

(622) *Второ*, La Méridionale посочва, че в правилата за подаване на оферти, публикувани на 6 май 2022 г., е било обявено, че кандидатите трябва да подадат заявленията и офертите си до 25 юли 2022 г. и че договарянето ще започне ориентировъчно през август 2022 г. С оглед на непроменимите срокове при договарянето и възлагането на договори от толкова сложно естество като ДОУ, всички заинтересовани икономически оператори са били уведомени от още от самото начало, че между възлагането на ДОУ и влизането им в сила ще има период от приблизително два или три месеца, а именно между есента на 2022 г. и 1 януари 2023 г. Този период е бил достатъчен, за да могат всички заинтересовани икономически оператори да изведат флота си от експлоатация и да го преразпределят.

(623) Във връзка с това La Méridionale отбелязва, че твърденията на Corsica Ferries, че резервациите в областта на морския транспорт трябва да се правят най-малко шест месеца предварително, са неоснователни. Дружеството изтъква, че при превоза на товари (който е основната цел на ДОУ) резервациите на практика се правят няколко дни предварително, а относно услугите за превоз на пътници, те са започнали през неактивния сезон, когато трафикът е по-малък (1 януари).

(624) *Трето*, тъй като френските органи са били наясно, при изтичането на крайния срок за подаване на оферти (25 юли 2022 г.), че само Corsica Linea и La Méridionale са подали заявление за участие в тържната процедура, те са могли, без да нарушават Директивата относно концесиите, да решат да удължат срока на договарянето и да съкратят периода между датата на възлагане на ДОУ и датата на влизането им в сила. Тъй като Corsica Ferries не е подало оферта за ДОУ поради липса на яснота в техническите изисквания (а не поради краткия период между възлагането и влизането в сила на договорите), действителната продължителност на етапа на договарянето не може да се счита за нарушение на Директивата относно концесиите.

5.3.3.2.2. Обхватът на минималните изисквания не е включвал двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове

(625) La Méridionale изтъкват още веднъж, че минималните изисквания по член 37 от Директивата относно концесиите са били определени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти. Следователно, според La Méridionale, макар да е било необходимо да се направи справка с приложение 1 към ДОУ, за да се разбере точният обхват на някои от тези минимални изисквания, приложение 1 не съставлява минимално изискване в своята цялост.

(626) Според La Méridionale този извод води до следните констатации.

(627) По отношение на допълнителните двупосочни курсове La Méridionale отбелязва, на първо място, че те не са посочени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти. Обхванати са само „разписания“ и „честота на услугите“. Освен това допълнителните двупосочни курсове са представени в приложение 1 към ДОУ само като възможност, чието изпълнение е оставено на преценката на френските органи. Следователно тези позовавания не дават информация за характеристики на „разписанията“ на допълнителните двупосочни курсове или за тяхната „честота“ по смисъла на минималното изискване, строго определено в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти.

(628) По отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване La Méridionale отбелязва, че тези курсове не се споменават нито в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти, нито в приложение 1.

- (629) Според La Méri­dionale от това следва, че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове не са били част от минималните характеристики на ДОУ.

5.3.3.2.3. Двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове са в съответствие с принципите на равно третиране, недопускане на дискриминация и прозрачност

- (630) Във връзка с двупосочните курсове с възможност за пренасрочване, La Méri­dionale посочва, че те не са допълнителни двупосочни курсове, които се добавят към минималния брой двупосочни курсове за година. Единствената цел на тези двупосочни курсове е да се оптимизира трафикът в ограничен порядък и на ad hoc принцип. Преди всичко La Méri­dionale изтъква, че тези двупосочни курсове са оставени на преценката на френските органи, при спазване на член 17 от ДОУ. И накрая, La Méri­dionale отбелязва, че един двупосочен курс се отлага от създадения за тази цел технически комитет с цел преместването му на дата, която отговаря както на действителните нужди на обществената услуга, така и на ограниченията пред оператора.

- (631) По отношение на допълнителните двупосочни курсове La Méri­dionale изтъква, че и те са вариант по преценка на възлагащия орган в случаите на пиково търсене на морски превоз на товари, което не може да бъде поето от редовните двупосочни курсове. Според La Méri­dionale това е гъвкав инструмент в ДОУ, с който се дава възможност на обществената услуга да се приспособи към реалното търсене от страна на ползвателите за период от 7—8 години. Освен това броят на допълнителните двупосочни курсове е строго ограничен и тяхното изпълнение се урежда от член 18 от ДОУ, който е останал непроменен в края на процедурата за възлагане на ДОУ.

- (632) Не е имало доказателства, от които Corsica Ferries да може да заключи, че операторът трябва да поддържа постоянно в готовност резервни плавателни съдове, които да могат да бъдат мобилизирани по всяко време за извършване на допълнителни двупосочни курсове или двупосочни курсове с възможност за пренасрочване. La Méri­dionale посочва във връзка с това, че в приложение 1 към ДОУ за периода 2021—2022 г. (за който Corsica Ferries е подало заявление за участие) вече е бил предвиден такъв механизъм за допълнителни двупосочни курсове при почти същите условия по маршрутите Аячо, Бастиа и Л'Ил-Рус. Въпреки това, допълнителните двупосочни курсове по тези договори никога не са били изпълнявани при условията, посочени от Corsica Ferries (т.е. чрез отправяне на искане за няколко кораба едновременно). Следователно Corsica Ferries трябва да е било наясно, че поддържането на резервни плавателни съдове в постоянна готовност няма икономически или оперативен смисъл.

5.3.3.2.4. Офертите на La Méri­dionale са били в съответствие с правилата за подаване на оферти

- (633) Първо, La Méri­dionale отбелязва, че по отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, окончателните оферти на дружеството не са съдържали промени в приложение 1 или в членове 16 и 17 от проектите на ДОУ. В приложение 1, представено в подкрепа на окончателната оферта на La Méri­dionale за обособена позиция 1, се е съдържало само предложение за определяне на допълнителни двупосочни курсове, въз основа на познанията на дружеството в областта на обслужването по море.

- (634) Второ, по отношение на капацитета на натоварване (с пътници и товари) на плавателните съдове, La Méri­dionale счита, че капацитетите, предлагани от плавателните съдове, които дружеството е разпределило за различните обособени позиции, отговарят на минималните капацитети за превоз на товари и пътници. La Méri­dionale също така отбелязва, че всичките му плавателни съдове отговарят на изискуемия минимален брой каюти за лица с намалена подвижност.

5.4. Мнения на Stef Group

- (635) Stef и неговите дъщерни дружества (заедно образуващи STEF Group) развиват дейност главно в областта на автомобилния превоз на товари при контролирана температура, логистичните услуги за превоз на пресни и охладени продукти и промишленото опаковане на селскостопански хранителни продукти.

- (636) В своите мнения Stef Group обяснява, че Stef е било единственият акционер на La Méri­dionale между 2009 г. и 31 май 2023 г., когато Stef е продало La Méri­dionale на CMA CGM. Следователно Stef е било единственият акционер в La Méri­dionale, когато Франция е възложила две от спорните мерки на La Méri­dionale.

- (637) В своите мнения Stef Group повтаря изцяло съдържанието на мненията, представени от La Méri­dionale. Stef Group не представя никакви факти или аргументи в допълнение към вече представените от La Méri­dionale. Следователно мненията на Stef Group следва да се разглеждат като идентични с тези на La Méri­dionale, вече представени в раздел 5.3.

6. МНЕНИЯ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (638) Френските органи представиха своите мнения относно мненията на Corsica Ferries с писма от 25 юни и 11 юли 2024 г. Мненията се отнасят до оценката за съществуването на нужда от обществена услуга и спазването на Директивата относно концесиите.

6.1. Мнения относно съществуване на нужда от обществена услуга

6.1.1. Обществените консултации не са били пристрастни

- (639) Като начало френските органи отбелязват, че методът, използван за определяне на нуждата от обществена услуга, е в съответствие с принципите на Регламента относно каботажа ⁽²²³⁾ и неговото тълкувателно съобщение от 2014 г. (наричано по-нататък „**тълкувателното съобщение**“) ⁽²²⁴⁾. Те допълват, че са взети предвид и критериите на „SNCM теста“, определени от Общия съд в решенията *SNCM I* и *SNCM II* ⁽²²⁵⁾.
- (640) Обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображения 399—403), френските органи отбелязват, че в консултацията с ползвателите не е имало отклонение от методиката. Те посочват, че консултацията е била широко разгласена сред обществеността. Те също така изтъкват, че резултатите от консултацията показват, например, че пристанищата Марсилия и Тулон са напълно взаимозаменяеми от гледна точка на пътниците (местни жители и лица, които не са местни жители на Корсика), както твърди Corsica Ferries. При всички случаи те посочват, че консултацията с операторите е била един от редица методи за установяване на търсенето от страна на ползвателите.
- (641) Освен това, обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображения 455—468), в консултацията с операторите не е имало отклонение от методиката. Франция изтъква, че тази консултация също е била широко оповестена и е била отворена за всички заинтересовани оператори. Френските органи посочват, че отговорът на Corsica Ferries е бил подробно анализиран, за да се гарантира, че е обоснован и уместен. Във връзка с критиките на Corsica Ferries относно липсата на определение за териториална непрекъснатост, френските органи изтъкват, че в тръжната документация за операторите е бил включен придружаващ документ, описващ регулаторната организация на морския превоз на пътници и товари, в който е възпроизведено изцяло френското законодателство относно териториалната непрекъснатост.

6.1.2. Франция правилно е определила търсенето от страна на ползвателите от гледна точка на качеството

6.1.2.1. Франция правилно е определила търсенето от страна на пътуващите по медицински причини от гледна точка на качеството

- (642) На първо място, френските органи отхвърлят аргумента на Corsica Ferries, че е налице нужда от обществена услуга само за пътуващите по медицински причини, които имат право на възстановяване на разходите от здравноосигурителната система. Те посочват, че докладът на Gecodia ясно показва, че някои от пътуващите по медицински причини използват специално морския транспорт и че съществува конкретна връзка с пристанище Марсилия.
- (643) Френските органи опровергават и аргумента на Corsica Ferries, че няма законово или нормативно ограничение, което да обвързва възстановяването на транспортните разходи с разстоянието между пристанището на пристигане и здравното заведение. Те посочват, че възстановяването на разходите се извършва въз основа на най-краткия маршрут от пристанище Марсилия до здравното заведение, в съответствие с член R. 322-10-5 от КСО.
- (644) При всички случаи френските органи поддържат становището, че условията за сухопътен транспорт за пътуващите по медицински причини не са еднакви в Марсилия и Тулон. Франция посочва, че пътуващите по медицински причини се превозват с цел хоспитализация и свързани с това консултации, които се провеждат в същия ден, в който пациентът пристига в континенталната част на страната, като става въпрос за потенциално уязвими лица с график (записани часове при лекар), който трябва да бъде спазен. Следователно, добавянето на допълнително пътуване от почти един час от Тулон до лечебните центрове в Марсилия — и рисковете от задръстване, закъснение на влаковете или автобусите, както и значителните разходи, до които това може да доведе (нощувки в хотели, таксите) — може да направи пътуването още по-трудно за пътуващите по медицински причини.

⁽²²³⁾ Член 4 от Регламента относно каботажа.

⁽²²⁴⁾ Съобщение на Комисията за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж), COM(2014) 232 final, 22.4.2014 г.

⁽²²⁵⁾ Решения от 1 март 2017 г., *SNCM I* и *SNCM II*, пак там.

6.1.2.2. Франция правилно е определила търсенето на превоз на товари с влекач от гледна точка на качеството

- (645) *Първо*, френските органи поддържат становището, че с твърдението си, че Комисията е основала оценката си относно взаимозаменяемостта на пристанищата Марсилия и Тулон по отношение на превоза на товари с влекач единствено на претоварването на пристанище Тулон и на резултатите от обществената консултация с ползвателите, Corsica Ferries необосновано и частично ограничава разбирането си за използвания метод.
- (646) По отношение на липсата на риск от претоварване на капацитета на пристанище Тулон за превоз на товари с влекач (съображения 436—438), на първо място френските органи посочват, че от отговора на ТПП на Вар става ясно, че капацитетът на пристанище Тулон е ограничен. В своите мнения френските органи предоставиха допълнителна информация относно степента на претоварване на пристанище Тулон. Според тях, ако само дневният трафик, регистриран по маршрутите между Марсилия и Аячо/Бастия, е бил прехвърлен към пристанище Тулон, търсенето е щяло да надхвърли капацитета на пристанището в 177 дни от 365 през 2029 г. ⁽²²⁶⁾.
- (647) По отношение на консултацията с ползвателите относно превоз на товари и аргументите, изтъкнати от Corsica Ferries във връзка с това (съображения 439—443), в които се критикува по-специално относимостта на информацията, получена от тази консултация, френските органи изтъкват отново, че консултацията с ползвателите е валидно доказателство съгласно рамката за УОИИ.
- (648) *Второ*, френските органи отбелязват, пред всичко, че Corsica Ferries не оспорва допълнителните разходи на превозвачите за автомобилен транспорт при смяна на пристанището от Марсилия на Тулон (съображение 443) и че анализите, представени от Corsica Ferries, Corsica Linea и La Méditerranéenne, потвърждават, че логистичните бази са разположени главно около Марсилия и в долината на Рона.
- (649) Френските органи предоставят и актуализирана количествена оценка на допълнителните разходи, като използват най-новите референтни данни (към декември 2023 г.) за производствените разходи, изчислени от Националният комитет за пътищата (наричан по-нататък „CNR“). Според френските органи в тази оценка се потвърждава наличието на допълнителни разходи от около 40 % при пътуване през пристанище Тулон, а не през пристанище Марсилия, за превозвач, чиито логистични бази се намират в близост до Марсилия.
- (650) Франция също така изтъква, че в изследването на BRG 2, представено от Corsica Ferries (вж. съображение 443), в което е включен анализ на допълнителните разходи за автомобилен транспорт, съдържа редица методологични грешки. Първо, изследването на BRG 2 се основава на референтна стойност от 12 LM, докато стандартен съчленен камион (трактор + ремарке) е близо до 17 LM. Второ, морската тарифа, използвана в изследването на BRG 2 за Тулон, е тарифата без данъци и такси за обработка, а не действително заплатената тарифа. Накрая, в изследването на BRG 2 не са взети предвид няколко фактора, които увеличават допълнителните разходи за автомобилен транспорт. Например, изчислението се основава на допълнително разстояние по път от 60 km, докато то е повече от 70 km.
- (651) *Трето*, във връзка с оценката на степента на взаимозаменяемост на специфичното търсене на превоз на товари с влекач в пристанище Марсилия, френските органи подчертават, в отговор на Corsica Ferries (съображения 444—445), че в доклада от октомври 2020 г., на който се позовава Corsica Ferries, се отбелязва, че в извършената оценка на географския обхват на пазара на превози на товари с влекач не се изключва възможността да се установи частична взаимозаменяемост между континенталните пристанища по отношение на превоза на товари с влекач, ако бъдат представени по-убедителни доказателства в тази насока, по-специално чрез по-широка обществена консултация със спедитори и превозвачи. В настоящия случай обаче френските органи са провели по-широки обществени консултации, така че изводите, направени в доклада от октомври 2020 г., вече не са актуални.
- (652) *Накрая*, френските органи опровергават твърдението на Corsica Ferries, че пристанищата Марсилия и Тулон са напълно взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите във връзка с приемането на придружавани товари, превозвани с влекач (съображение 449). На първо място, френските органи отбелязват, че Corsica Ferries не предоставя никакви доказателства, които да обосновават това разграничение. Френските органи допълват, че това разграничение не е било повдигнато като въпрос от превозвачите, морските оператори или пристанищните власти по време на обществените консултации.

⁽²²⁶⁾ Праговата стойност на капацитета се оценява на 80 камиона на ден през цялата година, с изключение на юли и август, когато се оценява на 40 камиона на ден поради увеличаването на превоза на пътници и леки автомобили през летните месеци.

- 6.1.3. *Франция правилно е определила търсенето от страна на ползвателите от гледна точка на количеството*
- 6.1.3.1. *Франция е извършила правилна количествена оценка на търсенето от страна на пътуващите по медицински причини*
- (653) Обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображения 428—431), френските органи посочват, че дял от 10 % на морския превоз по медицински причини между Корсика и континенталната част на страната е консервативна оценка.
- 6.1.3.2. *Франция е извършила правилна количествена оценка на търсенето на превоз на товари с влекач и без влекач*
- (654) Според Франция, Corsica Ferries твърди, че единният темп на растеж от 2,3 % годишно за всички маршрути, обхванати от ДОУ, е резултат от завишена оценка на търсенето на превоз на товари, а оттам и на водачи във връзка с превози на товари с влекач (съображения 453—454). Френските органи отговарят, че прогнозираното търсене на превоз на товари се основава на исторически данни (за периода 2010—2019 г.). Тези данни са достатъчно обширни, за да отразят периодите на спад и по-динамичните периоди в корсиканската икономика.
- (655) Френските органи посочват, че в периода 2010—2019 г. Корсика е преминала през два периода на растеж (2010—2012 г.; 2016—2018 г.) и през два периода на стагнация (2013—2015 г.; 2019 г.), както и че потоците на превозите на товари отразяват тези колебания. Френските органи също така заявяват, че използваната референтна стойност е цялостното увеличение на превоза на товари между Корсика и континентална Франция. Накрая, френските органи отбелязват, че по данни от Регионалната дирекция за околна среда, планиране и жилищно настаняване се наблюдава увеличение на трафика във всички пристанища в периода 2000—2019 г., като колебанията са в съответствие с икономическия растеж. Следователно френските органи заключават, че изводите на Corsica Ferries са необосновани и че прогнозираното търсене на превоз на товари е разумно и консервативно.
- 6.1.4. *Франция правилно е установила неефективността на пазара*
- (656) Обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображения 455—468), френските органи изтъкват, че е бил възприет прогнозен подход с оценка чрез съставителен сценарий на предлагането от частния сектор при липса на договор за обществена услуга между Корсика и Марсилия.
- (657) Наред с това, въз основа на последните наблюдения на трафика в Средиземно море, френските органи отбелязват, че пристанище Марсилия има малък потенциал да привлече пътници, особено от/към второстепенните пристанища на Корсика. Например, до 2030 г. превозът на товари с влекач (за който няма взаимозаменяем превоз в Марсилия) се оценява на около 170 000 LM по маршрута Марсилия—Бастия, 120 000 LM по маршрута Марсилия—Аячо и по-малко от 50 000 LM за второстепенните пристанища, което е значително по-малко от трафика, отчетен по маршрутите, обслужвани на открития пазар или по режима на ДОУ на другите острови в региона на Западното Средиземноморие. По-общо, според френските органи, на открития пазар или в рамките на режима на ДОУ няма ежедневни маршрути с толкова малък брой пътници и товари.
- 6.1.5. *Франция е избрала инструмент за публична натеса, който е необходим и пропорционален на нуждата от обществена услуга*
- (658) За да покажат, че оценката на минималния капацитет, включен в ДОУ за превоз на товари, не е завишена, френските органи се позовават на своите мнения относно решението за откриване на процедурата (съображения 358—361).
- (659) Наред с това френските органи изтъкват, че данните за трафика на водачи за 2023 г. показват, че минималният капацитет на натоварване за водачите е редовно по-малък от броя на действително превозените водачи за следния брой курсове:
- Аячо—Марсилия: 199 курса,
 - Бастия—Марсилия: 84 курса,
 - Л'Ил-Рус—Марсилия: 176 курса,
 - Порто Векио—Марсилия: 170 курса,
 - Проприано—Марсилия: 118 курса.

- (660) Накрая, френските органи посочват, че допълнителните курсове не са предназначени да поемат общия трафик, а нередовни пикове.

6.2. **Мнения относно съответствието със законодателството на ЕС в областта на обществените поръчки**

6.2.1. *Срокът на ДОУ е в съответствие с Директивата относно концесиите*

- (661) Обратно на твърдението на Corsica Ferries (съображение 535), Франция обяснява, че в съответствие с Директивата относно концесиите срокът на ДОУ е определен, като са взети предвид инвестициите, направени от бъдещите изпълнители, а именно в плавателните съдове, необходими за изпълнение на услугата за морски транспорт. Тези разходи включват разходите за капитал, когато изпълнителят е собственик на плавателните съдове, или разходите за наем, когато изпълнителят наема корабите. Следователно според френските органи срокът е обоснован с оглед на конкурентните цели, тъй като един по-кратък срок би възпреял операторите да подават оферти. Френските органи също така считат, че този срок отговаря на целите за адаптивност, поради задължението корабите да бъдат приведени в съответствие със стандартите, по-специално във връзка с правилата за емисиите на парникови газове.
- (662) Във връзка с аргументите на Corsica Ferries относно липсата на възвръщаемост на инвестициите за възлагащия орган в края на концесията (съображения 536 и 537), Франция счита, че това твърдение не съответства на реалността на концесиите в областта на превоза на пътници и товари, тъй като експлоатацията на плавателни съдове не е част от подхода за възвръщаеми активи, като подобно съображение не е свързано със срока на ДОУ.
- (663) Що се отнася до твърденията на Corsica Ferries, че в компенсацията не е отчетена остатъчната стойност на плавателните съдове в края на договорите (съображение 538), Франция счита, че в отпуснатата на изпълнителите компенсацията не следва да се взема предвид тази стойност, тъй като плавателните съдове са собственост на изпълнителите, а не активи, които се връщат безвъзмездно и са изцяло собственост на CdC или ОТС. Франция обяснява, че в съответствие с член 34 от ДОУ инвестиционните разходи, свързани с плавателните съдове, се определят въз основа на флота, предоставен от изпълнителя за обслужване на маршрутите, обхванати от ДОУ. Целта на тези инвестиции, които се компенсират от ОТС, е да се покрият разходите, направени от изпълнителя — без субсидиите и публичното финансиране за тези инвестиции — съответстващи на разходите за амортизация и/или лизинг, и/или разходите за наемане на плавателния съд, предназначен за изпълнение на услугата.
- (664) Освен това Corsica Ferries оспорва уместността на примерите за концесии с продължителност над пет години, предоставени от френските органи, по-специално примера с норвежката крайбрежна услуга (съображение 539). В отговор Франция пояснява, че този пример е напълно уместен, тъй като Надзорният орган на ЕАСТ е потвърдил седемгодишната концесия за периода 2012—2019 г. и я удължи с десет години за периода 2021—2030 г. Това удължаване е оправдано от експлоатационния срок на плавателните съдове, който далеч надхвърля 10 години.
- (665) Освен това френските органи отбелязват, че още през юни 2022 г. Corsica Ferries оспорва пред Административния съд в Бастия срока на ДОУ в контекста на постановяването на временни мерки преди сключването на договора, като твърди, че срокът е непропорционален поради липсата на планирани инвестиции, които да бъдат извършени от изпълнителите. Съдът в Бастия отхвърля молбата, като решението е потвърдено от Държавния съвет, който не приема жалбата, подадена срещу това решение.
- (666) Накрая, във връзка с техническите спецификации, които е трябвало да бъдат изпълнени (капацитет на плавателния съд, брой пътници и брой каюти за лица с намалена подвижност), Франция обяснява, че всички дружества, които са предоставяли обслужване на Корсика в периода 2015—2022 г., са разполагали с плавателни съдове, които отговарят на техническите спецификации, определени в ДОУ. По-специално, Corsica Ferries е едно от основните корабни дружества в Европа, което експлоатира плавателни съдове с голям капацитет (кораби ро-пакс). Общият му капацитет, измерван в пътници или товари, е близък или по-голям от този на конкурентите му по корсиканските маршрути (напр. Moby Lines, Corsica Linea и La Mériidionale).

6.2.2. *Възраженията, свързани с обхвата на минималните изисквания, са неоснователни*

- (667) Френските органи посочват, че е от съществено значение да се направи ясно разграничение между точка 2.4 от правилата за подаване на оферти, в която се съдържа изчерпателен и неподлежащ на изменение списък с минималните характеристики, и приложение 1 към ДОУ, което служи като общ технически еталон и в което са посочени минималните капацитети, без да се описват като минимални характеристики. В приложение 1 са определени техническите елементи, чието естество зависи от включването им в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти: Франция обяснява, че ако даден елемент е споменат в тази точка и след това е посочен в приложение 1, той представлява минимално изискване.
- (668) Освен това Франция отбелязва, че във връзка с ДОУ за периода 2019—2020 г. Административният съд в Бастия е анализирал единствено изискванията, които могат да бъдат свързани с минималните характеристики: „Тези технически изисквания, които се отнасят до капацитета на натоварване на плавателните съдове, са част от минималните договорни изисквания, посочени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти“ (19 март 2019 г., № 1900289). Според Франция тези мотиви са потвърдени от Държавния съвет в решение от 24 юни 2019 г.: „техническото приложение относно услугите, изложено в приложение 1 към проекта на договора, в което се изискват най-малко четиридесет точки за зареждане на хладилни превозни средства за всеки курс, е трябвало да бъде разгледано с оглед на условията на точка 4.1 от правилата за подаване на оферти, като част от тръжната документация и, следователно, като изясняващо минималните очаквани характеристики. Съдията по постановяване на временни мерки не е допуснал *ergo iuris* при постановяването на това решение.“ Обратно на твърденията на Corsica Ferries, според Франция Държавният съвет не е счел, че в неговата цялост приложение 1 представлява минимални изисквания.
- (669) Също така френските органи потвърждават, че приложение 1 към ДОУ не е било изменяно, което означава, че нито минималните характеристики, нито минималните капацитети са били неправилно разбрани. Следователно офертите са отговаряли на тези минимални характеристики и капацитети.
- (670) По отношение на яснотата на минималните изисквания френските органи се позовават на решението на Административния съд в Бастия от 20 юли 2022 г. (съображение 274), в което се заключава, че информацията за двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове е достатъчна, за да „се даде възможност на кандидатите да оценят обхвата на задълженията на изпълнителите и да подадат оферта“⁽²²⁷⁾.

7. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

7.1. **Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС**

- (671) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

7.1.1. *Наличие на предприятие*

- (672) Съгласно установената съдебна практика⁽²²⁸⁾ Комисията трябва първо да определи дали доставчиците на услуги са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Понятието за предприятие обхваща всеки субект, който осъществява стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина му на финансиране. Всяка дейност, която се състои от предлагането на стоки и услуги на даден пазар, е стопанска дейност⁽²²⁹⁾.
- (673) ДОУ се състоят в предоставянето на услуги за морски превоз на товари и пътници между Корсика и континенталната част на Франция срещу компенсация, изплащана на бенефициерите по тези ДОУ (Corsica Linea и La Mériidionale). Следователно Corsica Linea и La Mériidionale осъществяват стопанска дейност и са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

⁽²²⁷⁾ Административният съд е отбелязал, наред с другото, че тръжната документация е включвала информационни документи за обслужването по море между Корсика и континенталната част на страната, като годишните отчети на изпълнителите за 2017, 2018 и 2019 г., съдържащи анализ на качеството на услугите.

⁽²²⁸⁾ Решение от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италия*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, и решение от 23 април 1991 г., *Höfner u Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, точка 21.

⁽²²⁹⁾ Решение от 16 юни 1987 г., *Комисия/Италия*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, точка 7; решение от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италия*, C-35/96, пак там, точка 36.

7.1.2. Приписване на мерките на държавата и наличие на държавни ресурси

7.1.2.1. Приписване на мерките на държавата

- (674) От установената съдебна практика следва, че мерките, взети от вътрешнодържавни структури на държавите членки, независимо от правния статут и наименованието на тези структури, попадат, на същото основание като приетите от централната власт мерки, в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако са налице условията по тази разпоредба ⁽²³⁰⁾.
- (675) Комисията отбелязва, че в настоящия случай ОТС, а именно органът, който е предоставил разглежданите мерки, е административен орган, изцяло свързан с CdC, който сам по себе си е вътрешнодържавна структура (съображение 82). ОТС, чийто председател е член на CdC (съображение 82), подлежи на надзор от страна на CdC при извършването на своите дейности (съображение 83). CdC също така назначава директора на ОТС, а решенията на ОТС (включително бюджетните решения) се вземат от административен комитет, съставен от представители на департаментите Корс-дю-Сюд и От-Корс и, главно, от избрани представители на Асамблеята на Корсика (съображение 82). Самото възлагане на ДОУ е било предмет на гласуване за одобрение от Асамблеята на Корсика (съображение 280).
- (676) Поради това въпросните мерки може да бъдат приписани на държавата.

7.1.2.2. Наличие на държавни ресурси

- (677) Съгласно установената съдебна практика ресурсите на местните и регионалните власти трябва да се считат за държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ⁽²³¹⁾.
- (678) Съгласно посоченото в съображение 84, ДОУ се финансират чрез безвъзмездни средства за териториална непрекъснатост, отпуснати от националното правителство на CdC, който по закон ги прехвърля на ОТС. Следователно ДОУ се финансират от ресурсите на CdC, който е вътрешнодържавна структура.
- (679) Следователно Комисията счита, че финансирането на ДОУ включва държавни ресурси.

7.1.3. Наличие на предимство

- (680) За да се прецени дали една държавна мярка съставлява помощ за дадено предприятие, трябва да се определи дали въпросното предприятие получава икономическо предимство, чрез което спестява разходи, които иначе би покривало от собствените си финансови ресурси, или дали се ползва с предимство, което не би имало при обичайни пазарни условия ⁽²³²⁾.
- (681) Тъй като разглежданите мерки са предоставени като възлагане на обществена услуга, те представляват предимство за бенефициера, освен ако компенсацията не отговаря на четирите критерия по делото Altmark ⁽²³³⁾.
- (682) С оглед на гореизложеното Комисията ще провери дали ДОУ отговарят на всички критерии по делото Altmark.

7.1.3.1. Критерии по делото Altmark

- (683) В решението по делото Altmark Съдът е постановил, че компенсацията за обществена услуга не предоставя селективно предимство и не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, когато са изпълнени четири кумулативни критерия:
- предприятието получател трябва действително да носи задължения за предоставяне на обществена услуга, които да са ясно определени (критерий 1),
 - параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, да са предварително установени по обективен и прозрачен начин (критерий 2),

⁽²³⁰⁾ Решение от 12 май 2011 г., *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, точка 108.

⁽²³¹⁾ Пак там, точка 109.

⁽²³²⁾ Решение от 14 февруари 1990 г., *Франция/Комисия*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, точки 44—45.

⁽²³³⁾ Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 87—93.

- компенсацията да не надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени от изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, като се вземат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения (критерий 3),
- когато изборът на предприятие, на което да бъде възложено да изпълнява задължения за извършване на обществена услуга, не е направен в рамките на процедура по възлагане на обществена поръчка, нивото на необходимата компенсация да е определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и разполагащо с достатъчно транспортни средства, за да може да удовлетвори необходимите изисквания за обществена услуга, би направило при изпълнението на тези задължения, като се вземат предвид свързаните с това приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения (критерий 4).

7.1.3.2. Съответствие с четвъртия критерий по делото Altmark

7.1.3.2.1. Доставчик, избран в рамките на процедура за възлагане на обществена поръчка, която позволява да бъде избран кандидатът, способен да предостави тези услуги на най-ниската цена за общността

- (684) Процедурата за възлагане на обществена поръчка изключва възможността за държавна помощ само ако позволява да се избере оферентът, способен да предостави тези услуги на най-ниската цена за общността.
- (685) В Съобщението на Комисията за прилагането на правилата на ЕС за държавната помощ към компенсацията за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (наричано по-нататък „Съобщението за УОИИ“) ⁽²³⁴⁾ са определени критериите за оценка дали е изпълнен четвъртият критерий по делото Altmark.
- (686) В параграф 66 от Съобщението за УОИИ се посочва, че що се отнася до характеристиките на състезателната процедура, състезателният диалог или процедурата на договаряне с публикуване предоставят широки правомощия на възлагащия орган и могат да ограничат участието на заинтересовани оператори. Поради това, те могат да бъдат сметнати за достатъчни да отговарят на четвъртия критерий по делото Altmark само в извънредни случаи.
- (687) Комисията отбелязва, че в настоящия случай Франция е възложила въпросните мерки чрез процедура на договаряне (съображения 277 и 278). Следователно тази процедура по принцип не може да се счита за гарантираща най-ниската цена за общността съгласно Съобщението за УОИИ.
- (688) Освен това, в настоящия случай няма нищо, което да позволява процедурата за възлагане на ДОУ да бъде разглеждана като изключение, представляващо дерогация от тази презумпция.
- (689) На първо място, процедурата попада в рамките на транспортните услуги по море до Корсика, където никога не е имало свободна конкуренция поради ограниченията, наложени от схемата за ЗОУ, и наличието в исторически план на последователни ДОУ (съображения 60 и 61). Следователно в този контекст е вероятно да се ограничи търговското предлагане и конкуренцията при транспортните услуги по море до Корсика и е малко вероятно да се гарантира предоставянето на услуга на най-ниската цена за общността.
- (690) На второ място, както посочва Corsica Ferries (съображение 518), критериите за възлагане на поръчката, свързани с финансовата компенсация, са били претеглени едва на 20 %, докато критериите, свързани с техническата стойност на офертите — на 60 % (съображение 271). Комисията отбелязва, че тези технически критерии не са били определени по начин, който да позволява практически осъществима конкуренция, свеждаща до минимум предимството на спечелилите оференти, тъй като въз основа на тези критерии се измерват предимно капацитетът и качеството на кандидатите по отношение на изпълнението на възложените им задължения за извършване на обществена услуга (разписания, адаптиране на флота към нуждите на ползвателите, качество на услугите за професионални и частни ползватели и др.), вместо да се насърчава практически осъществима конкуренция, свеждаща до минимум размера на компенсацията.

⁽²³⁴⁾ ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4.

- (691) Освен това Комисията отбелязва, че процедурата за възлагане на ДОУ не е довела до достатъчно отворена и реална конкуренция, предвид малкият брой кандидати за всяка обособена позиция (съображение 276). Аргументите на Corsica Linea и La Méridionale, че е съществувал значителен конкурентен натиск, тъй като „е било общоизвестно“, че трима оператори (Corsica Linea, La Méridionale и Corsica Ferries) могат да подадат заявления за участие (съображения 577 и 614), са чисто спекулативни и, при това, недоказани, поради факта, че Corsica Ferries не е подало заявление за участие в процедурата за възлагане на ДОУ. Също така фактът, че броят на кандидатите (Corsica Linea и La Méridionale) съответства на броя на операторите, които са участвали в консултацията с операторите, сам по себе си не е достатъчен, за да се докаже наличието на достатъчна открита и реална конкуренция (съображение 613). Освен това, собственото наблюдение на Corsica Linea, че освен тези трима оператори никой друг не е проявил интерес към пазара на Корсика (съображение 575), разкрива ниското ниво на конкуренция, породено от процедурата за възлагане на ДОУ, факт, признат и от La Méridionale (съображение 613). Освен това Corsica Ferries, въпреки своя интерес, не е подало оферта, която е можело да допринесе за увеличаване на конкурентния натиск по време на процедурата за възлагане на ДОУ (съображение 273). Следователно аргументите на Corsica Linea, че: i) процедурата на договаряне е намалила размера на финансовата компенсация, първоначално предложена от кандидатите (съображение 578); и ii) френските органи не са били длъжни да приемат офертите на тези кандидати (съображение 579), сами по себе си не са достатъчни, за да докажат, че ОТС е получила морски транспортни услуги на най-ниската цена за общността.
- (692) Накрая, в случаите, когато е подадена само една оферта, тръжната процедура не може да се счита за достатъчна, за да се гарантира най-ниската цена за общността⁽²³⁵⁾. В настоящия случай за всички ДОУ, с изключение на тези, отнасящи се до услугите до Проприано и Порто-Векио (за които са получени само две заявления), е получено само по едно заявление за участие. Corsica Linea не обяснява във връзка с това, защо липсата на конкурентна оферта за три от обособените позиции не позволява да се изключи наличието на достатъчен натиск в настоящия случай (съображение 576). По същия начин, фактът, че в обособена позиция 3 (Порто-Векио) и обособена позиция 4 (Проприано) френските органи са приели най-ниската оферта и в двата случая, не доказва, че спечелилата оферта е била сама по себе си офертата с най-ниската цена за общността.
- (693) От тези съображения следва, че в процедурата за възлагане на ДОУ не е дадена гаранция на общността, че съответните услуги са възложени на най-ниската цена.

7.1.3.2.2. Компенсация, определена въз основа на разходите, които едно типично, добре управлявано и разполагашо с достатъчно средства предприятие би направило, за да изпълни възложените му задължения за извършване на обществена услуга

- (694) Комисията посочва, че четвъртият критерий, установен в съдебното решение по делото *Altmark*, който се основава на анализа на разходите за едно типично, добре управлявано и разполагашо с достатъчно средства предприятие, трябва да се прилага, когато предприятието, на което е възложено изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга, не е избрано в рамките на процедура за възлагане на обществена поръчка.
- (695) Френските органи не предоставиха никакви доказателства или информация, която да доказва, че компенсацията, изплатена по ДОУ, е била определена въз основа на разходите, които едно типично, добре управлявано и разполагашо с достатъчно средства предприятие би понесло, за да изпълни възложените му задължения за извършване на обществената услуга. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.
- (696) Следва да се отбележи също, че в ДОУ не се прави никакво позоваване на разходите, които биха били направени от едно типично, добре управлявано предприятие, разполагашо с достатъчно средства за изпълнение на възложените му задължения за извършване на обществена услуга. Точно обратното, от информацията в документацията е видно, че компенсацията е била определена едва в края на процедурата за възлагане на ДОУ, след осъществено договаряне между бенефициерите по ДОУ и ОТС, като по време на това договаряне не се прави позоваване на разходите, които би понесло едно типично, добре управлявано предприятие с достатъчно средства за изпълнение на възложените му задължения за извършване на обществена услуга, с цел да се определи размерът на компенсацията.

⁽²³⁵⁾ Съобщение за УОИИ, точка 68.

(697) При липса на конкретни доказателства, предоставени от Франция, Комисията може само да заключи, че компенсацията, отпусната по силата на ДОУ, не е била определена въз основа на разходите, които едно типично, добре управлявано и разполагащо с достатъчно средства предприятие би понесло, за да изпълни възложените му задължения за извършване на обществената услуга.

(698) В резултат на това ДОУ не изпълняват четвъртия критерий по делото Altmark.

7.1.3.3. Заключение относно наличието на предимство

(699) С оглед на гореизложеното Комисията заключава, че ДОУ са предоставили икономическо предимство на своите бенефициерите, което те не биха получили при нормални пазарни условия.

7.1.4. Избирателност на ДОУ

(700) Когато Комисията установи наличието на предимство, произтичащо пряко или косвено от дадена мярка, тя е длъжна да докаже освен това, че посоченото предимство е в полза конкретно на едно или повече предприятия.

(701) Изискването за избирателност е различно според това дали разглежданата мярка е предвидена като обща схема за помощ или като индивидуална помощ. В последния случай идентифицирането на икономическото предимство позволява по принцип да се предположи неговата избирателност ⁽²³⁶⁾.

(702) В настоящия случай всички ДОУ са възложени чрез сключване на двустранни договори с всеки от бенефициерите.

(703) Следователно тези ДОУ са индивидуални мерки и затова трябва да се считат за селективни в полза на тези бенефициери.

7.1.5. Пречка пред търговията между държавите членки и нарушаване на конкуренцията в рамките на ЕС, създадени от ДОУ

(704) Помощ, която е предназначена да освободи дадено предприятие от разходите, които то обикновено би понесло в ежедневно си управление или обичайната си дейност, по принцип нарушава конкуренция ⁽²³⁷⁾. Беше постановено, че отпускането на помощ на предприятие, което осъществява дейността си на пазара на Общността, може да доведе до нарушаване на конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

(705) Морският транспорт в рамките на дадена държава членка (морски каботаж) е отворен за всички оператори от Общността от 1 януари 1993 г. ⁽²³⁸⁾. От тази дата помощта, отпусната на предприятие, което превозва пътници и/или товари в рамките на дадена държава членка, може да представлява пречка пред търговията между държавите членки. В настоящия случай в ДОУ се предвижда компенсация за предоставянето на морски превози на товари и пътници във връзка с обслужването по море на Корсика. Следователно тази компенсация вероятно ще засегне търговията между държавите членки, също и поради факта, че Корсика има връзки с Италия.

(706) Следва да се има предвид, че Corsica Linea и La Mériionale извършват дейност по маршрути между континенталната част на Франция и Корсика в пряка конкуренция с оператори като Corsica Ferries, но също така и потенциално с всяко морско предприятие, което предлага или би могло да предлага морски транспортни услуги до/от Корсика (съображение 45). Това важи с още по-голяма сила предвид значителният превоз на пътници между Корсика и континенталната част на Франция и Италия (съображение 56). Във връзка с това Комисията отбелязва, че мерките вероятно ще засилят позицията на Corsica Linea и La Mériionale спрямо конкурентни предприятия за морски транспорт в Европейския съюз и по този начин може да нарушат конкуренцията.

(707) Следователно мерките вероятно ще нарушат конкуренцията на вътрешния пазар и ще засегнат търговията между държавите членки.

⁽²³⁶⁾ Решение от 4 юни 2015 г., MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, т. 60.

⁽²³⁷⁾ Вж. решение от 19 септември 2000 г., Германия/Комисия, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, точка 30 и цитираната съдебна практика.

⁽²³⁸⁾ Вж. Регламента относно каботаж.

7.1.6. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

- (708) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че компенсацията, предоставена на операторите по силата на ДОУ, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2. **Законосъобразност на мерките**

- (709) Съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС, в член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ⁽²³⁹⁾ се предвижда, че „[о]свен когато е предвидено друго в нормативните актове, приети съгласно член 109 от ДФЕС или други релевантни разпоредби от него, за всички планове за предоставяне на нова помощ се отправя уведомление до Комисията в подходящ срок от съответните държави членки.“ В член 3 от същия регламент допълнително се предвижда, че „[п]омощ, за която се отправя уведомление съгласно член 2, параграф 1, не се въвежда в действие преди Комисията да вземе или да се счита, че е взела решение за разрешаването на такава помощ.“
- (710) Комисията отбелязва, че макар на 27 декември 2022 г. френските органи да отправят уведомление за плановете си да възложат ДОУ за периода 1 януари 2023 г.—31 декември 2030 г., те въвеждат в действие ДОУ на 1 януари 2023 г., без Комисията да е взела или да се счита, че е взела решение за тяхното разрешаване. Следователно въпросните мерки по принцип нарушават член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (711) Комисията отбелязва, че съгласно Решението за УОИИ държавите членки може в определени случаи да бъдат освободени от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от ДФЕС.
- (712) Във връзка с това е необходимо да се проучи дали ДОУ попадат в приложното поле на Решението за УОИИ, за да се определи дали мерките са освободени от задължението за уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от ДФЕС.
- (713) Комисията най-напред изтъква, че съгласно установената съдебна практика, като изключение от общото правило за задължението за уведомяване, разпоредбите на даден регламент или решение, с които се предоставя освобождаване от това задължение, както и предвидените в този регламент или решение условия, трябва да се тълкуват ограничително ⁽²⁴⁰⁾.
- (714) Обхватът на Решението за УОИИ е определен в член 2 от него. В член 2, буква г) се предвижда, че държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга за морски връзки към острови не е освободена от задължението за уведомяване, ако средният годишен трафик по тези маршрути е надвишавал 300 000 пътници през двете финансови години, предшестващи годината на възлагане на УОИИ.
- (715) Член 2, буква г) от Решението за УОИИ се отнася само до морския превоз на пътници и в него не се споменава морският превоз на товари. С оглед на принципа за ограничително тълкуване при прилагането на решение за освобождаване от задължението за уведомяване (съображение 713), Комисията счита, че при липса на изрично позоваване на морския превоз на товари, компенсациите, изплащани за УОИИ, свързани с този превоз или с комбинирани услуги (пътници/товари), не може да попадат в приложното поле на Решението за УОИИ ⁽²⁴¹⁾.
- (716) Тъй като ДОУ се отнасят до комбинирани услуги, компенсацията, предоставена на бенефициерите на ДОУ, не попада в приложното поле на Решението за УОИИ.
- (717) Мненията на заинтересованите страни по този въпрос не променят този извод.

⁽²³⁹⁾ Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽²⁴⁰⁾ Решение от 21 юли 2016 г., *Dilly's Wellnesshotel*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, точки 37 и 38; Решение от 5 март 2019 г., *Eesti Pagar*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, точка 60.

⁽²⁴¹⁾ За тълкуване по аналогия вж. решение от 19 октомври 2023 г., *SAD Trasporto locale*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, точки 23—29, относно приложното поле на регламент, с който от задължението за уведомяване се освобождава държавна помощ, предоставена във вид на компенсация за извършване на обществени услуги в сектора на сухопътния транспорт.

- (718) На първо място, обратно на твърдението на Corsica Linea (съображение 582), изключването на морския превоз на товари от приложното поле на Решението за УОИИ не противоречи нито на текста на това решение, нито на неговата цел съгласно тълкуването в съображение 24 от същото. В действителност, морският превоз на товари не се споменава в нито един член от Решението за УОИИ. В съображение 24 се посочват само правилата, приложими за държавна помощ, предоставена за финансиране на УОИИ в секторите на въздушния и морския транспорт, като се пояснява, че в Решението за УОИИ се определят условията, при които такава помощ може да бъде освободена от изискването за уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от ДФЕС, при липса на секторно правило по този въпрос. Въпреки това, в член 2, буква г), с който се определя приложното поле на Решението за УОИИ, не е включен морският превоз на товари. Освен това Corsica Linea не обосновава защо изключването на морския превоз на товари от Решението за УОИИ би било в противоречие с принципа на равно третиране.
- (719) Освен това доводът, че позоваването единствено на праг, свързан с пътниците, е оправдано от факта, че превозът на пътници е общ показател за икономическата значимост на даден маршрут (съображение 584), не доказва, че Решението за УОИИ изрично включва морския превоз на товари в приложното си поле. Точно обратното, Комисията отбелязва, че основната цел на ДОУ е превозът на товари, докато превозът на пътници е ограничен до пътуващи по медицински причини и водачи (с изключение на маршрута Марсилия—Проприано), като техните обеми са малки.
- (720) Накрая, констатацията, че практиката на Комисията за вземане на решения сочи, че Решението за УОИИ се прилага за комбинирани услуги, не е от значение (съображение 583), тъй като съгласно установената съдебна практика Комисията не е обвързана от практиката си за вземане на решения ⁽²⁴²⁾.
- (721) Следователно Решението за УОИИ не е приложимо в настоящия случай. От това следва, че мерките са били незаконно приложени от френските органи в нарушение на член 3 от Регламент (ЕС) 2015/1589 и член 108, параграф 3 от ДФЕС.

7.3. Съвместимост на мерките

7.3.1. Приложимост на член 106, параграф 2 от ДФЕС и на рамката за УОИИ

- (722) Когато компенсацията за извършване на обществена услуга представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тази компенсация е предмет на членове 106, 107 и 108 от ДФЕС.
- (723) Оценката на съвместимостта с вътрешния пазар на държавната помощ, предоставена за УОИИ, има своето правно основание в член 106, параграф 2 от ДФЕС. В настоящия случай въпросната държавна помощ се отнася до предоставянето на компенсация в замяна на изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга в рамките на УОИИ. Следователно е необходимо да се анализира съвместимостта на помощта с член 106, параграф 2 от ДФЕС и, по-конкретно, с конкретните правила, свързани с прилагането на този член.
- (724) В настоящия случай конкретните правила, свързани с прилагането на член 106, параграф 2 от ДФЕС, се съдържат в рамката за УОИИ. Съгласно параграф 11 от рамката за УОИИ „[д]ържавната помощ, попадаща извън приложното поле на [Решението за УОИИ] може да бъде обявена за съвместима с член 106, параграф 2 от Договора, ако е необходима за предоставянето на съответната услуга от общ икономически интерес и не засяга развитието на търговията до такава степен, че да противоречи на интересите на Съюза. Условията, посочени в раздели 2.2—2.10 [от рамката за УОИИ] трябва да са спазени, за да се постигне баланс.“
- (725) Комисията отбелязва, че френските органи са отправили уведомление за ДОУ и въз основа на рамката за УОИИ.
- (726) В този смисъл в разделите по-долу се излага анализът на Комисията относно съвместимостта на въпросните мерки с условията, определени в рамката за УОИИ, като се има предвид, че мерките не попадат в приложното поле на Решението за УОИИ (съображение 721).

⁽²⁴²⁾ Решение от 20 септември 2011 г., *Regione autonoma della Sardegna*, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, точка 190.

- (727) Следва да се отбележи също, че в съответствие с точка 8 от рамката за УОИИ, принципите, изложени в нея, се прилагат за компенсацията за обществена услуга, предоставяна в областта на морския транспорт, без да се засягат по-строгите специални разпоредби, съдържащи се в секторното законодателство на Съюза. В областта на морския транспорт в Регламента относно каботаж, съгласно тълкуването му в тълкувателното съобщение, се определят условията, при които една държава членка може да сключва договори за обществени услуги с корабни дружества, които обслужват редовни линии до или от острови, и в замяна да изплаща финансова компенсация на корабособствениците. Комисията ще анализира съвместимостта на мерките с рамката за УОИИ, без да засяга специалните разпоредби, установени в Регламента относно каботаж.

7.3.2. Съществуване на действителна услуга от общ икономически интерес

- (728) Съгласно точка 12 от рамката за УОИИ помощта трябва да бъде предоставена за действителна и правилно дефинирана услуга от общ икономически интерес, посочена в член 106, параграф 2 от Договора. Тежестта на доказване на правилното дефиниране на обхвата на обществената услуга се носи от държавата членка, ⁽²⁴³⁾ като се има предвид, че проверката на Комисията се ограничава до явна грешка в преценката, както е посочено в точка 13 от рамката за УОИИ.

- (729) В точка 13 от рамката за УОИИ се посочва, че държавите членки не могат да прикрепят специфични задължения за обществена услуга към услуги, които са вече предоставени или могат да бъдат предоставени задоволително от предприятия, извършващи дейност при нормални пазарни условия, като цената, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, отговарящи на публичния интерес, определен от държавата.

- (730) В точка 14 от рамката за УОИИ се посочва, че държавите членки следва да докажат, че са разгледали надлежно нуждите от обществена услуга чрез обществена консултация или други подходящи инструменти, за да вземат предвид интересите на ползвателите и на доставчиците.

- (731) Съгласно посоченото в съображение 727, в Регламента относно каботаж се разрешава на държавите членки да сключват договори за обществени услуги за редовни линии до или от острови срещу финансова компенсация. Договор за обществена услуга съгласно Регламента относно каботаж се разбира като договор, сключен с цел предоставяне на задоволителни транспортни услуги. Той може да обхваща:

- норми за продължителност, регулярност, капацитет и качество,
- допълнителни транспортни услуги,
- транспортни услуги при определени цени и условия, най-вече за някои категории пътници или за някои маршрути, както и
- приспособяване на услугите към действителните нужди.

- (732) В двете решения от 1 март 2017 г., постановени от Общия съд по дело T-366/13 (наричано по-нататък „решение SNCM I“) ⁽²⁴⁴⁾ и по дело T-454/13 (наричано по-нататък „решение SNCM II“) ⁽²⁴⁵⁾ са изяснени задълженията на държавите членки по отношение на определянето на обхвата на дадена обществена услуга и формата, която трябва да приеме публичната намеса, за да се гарантира предоставянето на тази услуга. По-специално, Общият съд потвърждава, че приложното поле на един договор за обществена услуга трябва да удовлетворява нужда от обществена услуга, характеризираща се с: i) търсене от страна на ползвателите за всички или за част от услугите; ii) търсене, което не е удовлетворено от пазарните оператори при липсата на задължение в този смисъл, определено от публичните органи; iii) необходимостта държавата членка, с цел удовлетворяване на тази нужда, да даде предпочитание на подхода, който в най-малка степен накърнява съществените свободи за правилното функциониране на вътрешния пазар ⁽²⁴⁶⁾.

⁽²⁴³⁾ Решение от 15 ноември 2018 г., *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II и T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, точки 79—83.

⁽²⁴⁴⁾ Решение от 1 март 2017 г., *SNCM I*, пак там.

⁽²⁴⁵⁾ Решение от 1 март 2017 г., *SNCM II*, пак там.

⁽²⁴⁶⁾ Решение от 1 март 2017 г., *SNCM II*, точка 134.

- (733) В настоящия случай е необходимо да се прецени дали приложното поле на ДОУ отговаря на условията, определени в рамката за УОИИ и в Регламента относно каботажно съгласно тълкуването им в тълкувателното съобщение. Следователно Комисията ще проучи дали ДОУ отговарят на нужда от обществена услуга и дали представляват подходът, който в най-малка степен накърнява съществените свободи за правилното функциониране на вътрешния пазар.

7.3.2.1. Определяне на нужда от обществена услуга

- (734) Съгласно постановеното от Общия съд в решение *SNCM II*, нуждата от обществена услуга във връзка с морския каботаж може да бъде установена единствено чрез доказване на търсене от страна на ползвателите на дадена услуга, което не се удовлетворява от пазара. Според Общия съд, нуждата от обществена услуга може да се прецени по-специално посредством пазарни проучвания, обществени обсъждания или покани за проекти ⁽²⁴⁷⁾.
- (735) Тези условия съответстват по същество на условията, определени в точка 14 (държавите членки трябва надлежно да вземат предвид интересите на ползвателите чрез обществена консултация или други подходящи инструменти) и точка 13 (държавите членки трябва да са сигурни, че съществува неефективност на пазара) от рамката за УОИИ.
- (736) От това следва, на първо място, че ако няма *търсене от страна на ползвателите* за всички или за част от услугите, не може да съществува нужда от обществена услуга. Във връзка с това, в точка 14 от рамката за УОИИ се предвижда, че интересите на ползвателите трябва да бъдат надлежно взети предвид чрез обществени консултации или други подходящи инструменти. Установяването на търсене от страна на ползвателите, както от гледна точка на качеството, така и от гледна точка на количеството, е необходимо за определяне на рамката за анализ на неефективността на пазара. Определянето на нужда от обществена услуга се състои в сравняване на търсенето от страна на ползвателите с търговското предлагане, т.е. търговските услуги, които операторите биха предложили, при липса на задължение за извършване на обществена услуга, предвидено от съответната държава членка.
- (737) По подобен начин, при липса на *неефективност на пазара*, не може да съществува нужда от обществена услуга. Анализът на неефективността на пазара е разделен на два етапа. На първо място е необходимо да се проучат услугите, които пазарът би предлагал при липса на предвиденото задължение за извършване на обществена услуга. Във връзка с това, в точка 14 от рамката за УОИИ се посочва, че интересите на доставчиците на услуги трябва да бъдат надлежно взети предвид чрез обществени консултации или други подходящи инструменти. След това е необходимо да се провери дали това предлагане би било достатъчно, за да се удовлетвори търсенето от страна на ползвателите.
- (738) Както правилно отбелязва *Corsica Ferries* (съображения 455 и 456), определянето на предлагането на пазара не се ограничава до предварително установеното на пазара, а трябва да се оценява динамично, като се прецени бъдещото предлагане на пазара. С други думи, при извършването на анализ за наличие на неефективност на пазара, държавите членки са длъжни да проверят дали съществуващото и потенциално предлагане (т.е. предлагането, което един оператор би могъл да осигури по надежден начин и в разумен срок при липса на предвиденото задължение за обществена услуга) не би било достатъчно, за да удовлетвори установеното търсене от страна на ползвателите.
- (739) Въпреки това, обратно на твърдението на *Corsica Ferries* (съображение 457), Комисията не е длъжна да извършва подробен преглед на анализа на държава членка относно наличието на неефективност на пазара. Съгласно посоченото в съображение 728, проверката на Комисията се ограничава до това да се установи дали има явна грешка в преценката.
- (740) В настоящия случай френските органи поставят под въпрос необходимостта от запазване на договорите за обществени услуги в рамките на обслужването по море на Корсика. Те стигат до заключението, че договорите следва да бъдат запазени с оглед на установените нужди от обществена услуга. В подразделите по-долу е представен анализът на Комисията на всяка от нуждите от обществена услуга, установени от Франция.

7.3.2.1.1. Нужда от морски превоз на пътници, които са местни жители, и лица, които не са местни жители на Корсика, по маршрута Марсилия—Проприано

- (741) В настоящия подраздел Комисията ще разгледа дали нуждата от морски превоз на пътници, които са местни жители, и лица, които не са местни жители на Корсика, по маршрута Марсилия—Проприано отговаря на:
i) търсенето от страна на тези ползватели, надлежно доказано от Франция; ii) търсене, което не може да бъде удовлетворено от частни доставчици.

⁽²⁴⁷⁾ Решение от 1 март 2017 г., *SNCM II*, точка 135.

7.3.2.1.1.1. Наличие на търсене от страна на ползвателите

7.3.2.1.1.1.1. Търсене от гледна точка на качеството

(1) Относно подходящите инструменти, използвани за установяване на търсенето от гледна точка на качеството

- (742) Комисията отбелязва, че френските органи са установили търсенето от страна на пътниците на обслужване по море на Корсика, включително по маршрута Марсилия—Проприано, по няколко начина.
- (743) На първо място, френските органи са организирали няколко обществени консултации, за да съберат информация относно търсенето от страна на тези пътници.
- (744) В първата консултация, а именно консултацията с ползвателите (съображение 93), всички пътници са били приканени да отговорят на общ въпросник относно използването на морски транспортни услуги между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища. Към този въпросник е са били приложени няколко документа, които са информирали ползвателите за: i) основните характеристики на обслужването по море на Корсика; ii) мерките, предприети от френските органи за установяване на нужда от обществена услуга; и iii) различните категории ползватели, първоначално определени от Франция (съображение 95). Комисията счита, че цялата тази информация е дала възможност на всички ползватели да разберат контекста на консултацията. Освен това, консултацията с ползвателите е била отворена за период от един месец, което е разумен срок. Тази консултация и свързаните с нея информационни документи са били публично достъпни на уебсайта на CdC и са били публикувани в местната и регионалната преса (съображения 94, 95 и 366), цел да се гарантира възможно най-широко разпространение сред обществеността.
- (745) Въпросникът е съдържал около 20 въпроса, предназначени да оценят потребностите на ползвателите за всяка морска връзка между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища, включително връзката Марсилия—Проприано. Подробното описание на въпросите, изложено в раздел 3.4.2.1.1.1, показва, че те са дали възможност на френските органи да съберат информация за всеки маршрут между Корсика и континенталната част на Франция (включително за маршрута Марсилия—Проприано) относно потребностите на пътниците по отношение на часовете на заминаване и пристигане, видовете пътуване (с автомобил и в каюта), честотата на обслужването по море и прилаганите тарифи (съображение 105). Освен това, въпросникът е включвал няколко въпроса, свързани с взаимозаменяемостта (от гледна точка на ползвателите) на континенталните пристанища (съображение 106) и на въздушния и морския транспорт (съображение 107).
- (746) Повечето въпроси са съдържали няколко възможни отговора. В няколко въпроса респондентите дори са имали възможност да дадат различни от предложените отговори. Като цяло френските органи са приели всички отговори в свободен текст (съображение 109). Въпросникът е бил достатъчно отворен, като е давал възможност за изразяване на различни гледни точки. Предложените отговори са били ясни, правдоподобни и разнообразни. Становището на Corsica Ferries, че въпросникът е бил твърде ограничаващ (съображение 401), следва да бъде отхвърлено.
- (747) В решението за откриване на процедурата⁽²⁴⁸⁾ Комисията постави под въпрос възможното отклонение от методиката, предизвикано от факта, че въпросникът е бил предназначен предимно за ползвателите на морските маршрути между пристанище Марсилия и Корсика. Въпреки това, след задълбочен анализ, Комисията отбелязва, че във въпросника не е имало такова отклонение, тъй като няколко въпроса са се отнасяли до взаимозаменяемостта на пристанище Марсилия с другите континентални пристанища за пътуванията им до/от Корсика (съображение 106). Следователно френските органи са били в състояние да установят: i) дали ползвателите сравняват курсовете, предлагани в Марсилия, по отношение на честотата и предназначението им, с тези, предлагани в Тулон и Ница; ii) дали ползвателите биха започнали да използват пристанищата в Тулон и Ница в случай на хипотетично увеличение на тарифите на морския транспорт в Марсилия; както и iii) дали ползвателите вече са използвали пристанищата в Тулон и/или Ница, за да пътуват от/до Корсика, и по каква причина. В резултат на това френските органи са били в състояние да разберат степента на взаимозаменяемост между континенталните пристанища, и по-специално между пристанище Марсилия и пристанищата Тулон и Ница.
- (748) Следователно мнението на Corsica Ferries относно формулировката на въпросите (съображение 400) следва да бъде отхвърлено. Обратно на твърдението на дружеството, въпросите, отнасящи се до континенталните пристанища, различни от Марсилия, не са били насочени единствено към обяснение на избора на респондента на пристанище Марсилия пред другите пристанища. В тях ползвателите са били попитани и за причините да използват пристанищата Тулон и/или Ница, вместо пристанище Марсилия.

⁽²⁴⁸⁾ Решение за откриване на процедурата, съображение 283.

- (749) Трябва също така да се има предвид, че исторически погледнато само маршрутите между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища са били предмет на договори за обществени услуги (съображение 69). Следователно Франция е можело с основание да постави под въпрос, в настоящия случай, нуждата от запазване на договорите за обществени услуги между Марсилия и корсиканските пристанища, като се опита да определи текущите потребности на ползвателите по тези маршрути и дали други услуги (въздушни или морски от другите континентални пристанища) биха могли да удовлетворят тези потребности при условия, равностойни на тези по морските маршрути между Марсилия и Корсика. Corsica Ferries не обяснява как предоставянето на специални въпросници за ползвателите, които използват маршрутите между Тулон и Корсика или Ница и Корсика, е можело да доведе до изводи, различни от тези, направени от френските органи.
- (750) Накрая, Комисията отбелязва, че в рамките на консултацията с ползвателите са събрани многобройни отговори (почти 1 000), ⁽²⁴⁹⁾ в резултат на което френските органи са получили значителна извадка от преки наблюдения на ползвателите. Следователно Corsica Ferries не може да твърди, че броят на получените отговори е бил недостатъчен (съображение 402), предвид общият брой пътници, пътуващи по море между Корсика и континенталната част на Франция. Corsica Ferries не предоставя информация за минималния брой отговори, който следва да бъде изискуем, за да може данните от консултацията с ползвателите да бъдат използвани. Например, общоприето е, че извадка от около 1 000 души е достатъчна за изготвяне на изследване с ниска степен на грешка за цяла Франция, която има население от над 67 млн. души ⁽²⁵⁰⁾. Във всеки случай консултацията с ползвателите е едно от редица инструменти, използвани от френските органи за установяване на търсенето от страна на пътници от гледна точка на качеството.
- (751) Във връзка с твърдението на Corsica Ferries, че Corsica Linea се е опитало да повлияе на отговорите във въпросниците, като е приканило своите служители да отбележат отговорите, които биха спомогнали за запазването на договора за обществена услуга (съображение 403), Комисията изтъква, че това е особено сериозно обвинение, касаещо действие, което съгласно националното законодателство може да бъде предмет на административно и/или наказателно производство. Следователно подобни твърдения трябва да бъдат подкрепени с ясни, конкретни и солидни доказателства. Corsica Ferries обаче не предоставя такива доказателства в своите мнения. Въпреки че дружеството предоставя електронно писмо от служител на Corsica Linea, в него е споделена единствено електронна препратка към консултацията с ползвателите. В електронното писмо не се посочват длъжността на служителя, получателите или наличието на приложения, поради което Комисията не може да прецени действителния му обхват.
- (752) В рамките на втора консултация — консултацията с пристанищата — и пристанишните власти са били приканени да представят своите мнения относно обслужването по море на Корсика, с цел френските органи да бъдат информирани по-специално за нивото на конкуренция в областта на морските транспортни услуги и за капацитета на пристанищата (съображения 116—119). Както е посочено в съображение 96, тази консултация е била отворена за един месец, което е разумен срок. Въпросникът, предоставен на пристанишните власти, е бил достатъчно структуриран, за да даде възможност на френските органи да получат пълна и подробна представа за функционирането на съответните пристанища. Въпросникът е предоставил информация на френските органи не само за търсенето от страна на ползвателите (чрез елементи, като района на обслужване на пристанището, съоръженията, които са на разположение на ползвателите на морски транспорт, достъпността на пристанището и др.), но и за предлагането на пазара, което би могло да бъде надеждно осигурено при липса на договор за обществена услуга (чрез пълно описание на услугите и капацитетите, с които корабните дружества разполагат в пристанищата). Френските органи са получили отговори от пристанищата Марсилия, Тулон и Ница (съображение 120), както и от корсиканските пристанища чрез ТПП на Корсика (съображение 124).
- (753) В резултат на това френските органи са провели обществени консултации, което им е дало възможност да вземат предвид интересите на ползвателите.
- (754) Френските органи също така са възложили на независимия икономически консултант Gecodia да проведе допълнително изследване на търсенето от страна на ползвателите успоредно с обществените консултации, с цел допълването им (съображение 90). В доклада на Gecodia се съдържат изводите от това изследване. Комисията отбелязва, че съгласно точка 14 от рамката за УОИИ изследване, проведено от независим икономически консултант относно търсенето от страна на ползвателите на дадена услуга, може да представлява подходящ инструмент за вземане предвид на интересите на ползвателите на съответната услуга, особено когато това изследване се провежда в допълнение към обществена консултация.

⁽²⁴⁹⁾ 300 отговора са се отнасяли по-специално до маршрута Марсилия—Проприано.

⁽²⁵⁰⁾ <https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq> (посетено на 18 октомври 2024 г.).

- (755) Тези елементи показват, че Франция е използвала няколко инструмента, които Комисията счита за подходящи по смисъла на точка 14 от рамката за УОИИ, за да вземе предвид интересите на ползвателите на съответните услуги.
- (2) Относно заключенията на Франция, касаещи търсенето от страна на ползвателите от гледна точка на качеството между Марсилия и Проприано
- (756) Комисията ще разгледа последователно заключенията на френските органи относно: i) липсата на взаимозаменяемост между морския и въздушния транспорт от гледна точка на пътниците; ii) разграничението между пътници, които са местни жители на Корсика, и пътници, които не са местни жители; iii) взаимозаменяемостта на пристанище Марсилия с пристанищата Тулон и Ница от географска гледна точка; както и iv) взаимозаменяемостта на пристанище Проприано с другите корсикански пристанища от географска гледна точка.
- a) Относно липсата на взаимозаменяемост между морския и въздушния транспорт
- (757) Комисията отбелязва, че френските органи са счели, че търсенето от страна на ползвателите на морски транспорт между континенталната част на страната и Корсика не може да бъде удовлетворено при равностойни условия от въздушния транспорт, независимо от съответния морски маршрут. Франция е изключила взаимозаменяемостта между въздушния и морския транспорт въз основа на няколко фактора, обобщени в съображения 127—131.
- (758) Сред тези фактори Комисията отбелязва по-специално, че резултатите от консултацията с ползвателите сочат, че такава взаимозаменяемост е изключена, тъй като голяма част от респондентите сравняват в малка степен или изобщо не сравняват въздушния и морския транспорт, особено по маршрута Марсилия—Проприано. Комисията отбелязва също, че голяма част от пътниците пътуват със собствени автомобили в случай на обслужване по море на Корсика, което се потвърждава от мненията на Corsica Ferries (съображение 420). От доклада на Gecodia също е видно, че ограниченията, свързани с продължителността на пътуванията, както и честотата на превозите, допринасят за тази липса на взаимозаменяемост, тъй като продължителността на пътуването се различава значително между двата вида транспорт (1 час със самолет и 6—12 часа с кораб) и има много повече полети, отколкото морски курсове.
- (759) Въз основа на тези доказателства Комисията е на мнение, че този анализ не изглежда явно погрешен. Освен това никоя от заинтересованите страни не е предоставила мнение по този въпрос. Следователно френските органи са могли да изключат взаимозаменяемостта между въздушния и морския транспорт в рамките на обслужването на Корсика, без да допуснат явна грешка в преценката.
- б) Относно разграничението между пътници, които са местни жители, и пътници, които не са местни жители
- (760) Комисията отбелязва, че въз основа на доклада на Gecodia Франция счита, че има две категории пътници, пътуващи между Корсика и континенталната част на страната, с различно търсене, а именно местни жители, от една страна, и лица, които не са местни жители, от друга (съображения 132—135).
- (761) Франция обяснява, че това разграничение произтича от съществуването на специална тарифа за местните жители на Корсика, определена от CdC и прилагана също от корабните дружества. Разграничението произтича и от различното поведение на двете категории ползватели по отношение на използването на морските транспортни услуги (пътниците, които са местни жители, пътуват по-редовно през цялата година и предпочитат нощни курсове) и от различния им избор на пристанище на отпътуване/пристигане в континенталната част на Франция (пътниците, които са местни жители, не считат Марсилия и Ница за взаимозаменяеми, за разлика от пътниците, които не са местни жители).
- (762) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази предварителното становище, че това разграничение не изглежда да е опорочено от явна грешка в преценката. След задълбочен анализ на доказателствата, представени от Франция, обаче Комисията не счита, че някое от тези съображения оправдава подобно разграничение.

- (763) Първо, доводът, че пътниците, които са местни жители, се ползват от намалена тарифа, определена съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г., сам по себе си не доказва наличието на различно поведение при използването на морски транспортни услуги. Тарифата се определя въз основа на местожителството на ползвателя, а не въз основа на използването на съответната услуга. Наличието на такава тарифа е преди всичко резултат от политическата воля на CdC да облекчи ограниченията, произтичащи от изолираността на тази категория пътници, като самата тарифа не доказва, че местните жители се държат по различен начин от лицата, които не са местни жители. Доводът, че корабните дружества могат да прилагат специални тарифи за местните жители по своя собствена инициатива, също е несъстоятелен, тъй като: i) услугите, разглеждани в настоящия случай, са морски транспортни услуги, извършвани между Корсика и континенталната част на Франция, а не други в географски райони; и ii) съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г. от корабните дружества се изисква, без да имат избор, да прилагат намалени тарифи за пътниците, които са местни жители, по всички маршрути, обслужващи Корсика.
- (764) Освен това, що се отнася до доводите, че: i) пътниците, които са местни жители, пътуват през цялата година (докато пътниците, които не са местни жители, пътуват предимно през лятото) и ii) пътниците, които са местни жители, използват нощните курсове повече от пътниците, които не са местни жители (които предпочитат да пътуват през деня), е ясно, че тези доказателства не са достатъчно убедителни. По първата точка, от консултацията с ползвателите е видно, че по-голямата част от респондентите (местни жители и лица, които не са местни жители) пътуват от два до пет пъти годишно (съображение 112), включително по маршрута Марсилия—Проприано, така че тези две категории пътници имат сходна честота на пътуване, макар и да пътуват по различно време на годината. По втората точка Комисията отбелязва, че, както признават самите френски органи, заключението, че местните жители пътуват по-често през нощта от лицата, които не са местни жители, важи само за маршрутите между Тулон и Корсика. За разлика от това, почти еднакъв брой пътници, които са местни жители и пътници, които не са местни жители, пътуват през нощта по маршрутите между Ница и Корсика⁽²⁵¹⁾. При всички случаи резултатите от консултацията с ползвателите ясно показват, че всички ползватели (както местни жители, така и лица, които не са местни жители), независимо от морския маршрут, одобряват часовете на заминаване и пристигане до и от Корсика, които са били в сила към момента на консултацията, като тези часове потвърждават предпочитанието на пътниците, които не са местни жители, към нощните курсове (съображение 112).
- (765) По-общо, резултатите от консултацията с ползвателите потвърждават до голяма степен наличието на еднородно търсене от страна на пътниците (съображение 112), независимо дали са местни жители или не, за използването на морски транспортни услуги, включително по маршрута Марсилия—Проприано⁽²⁵²⁾.
- (766) Поради това, въз основа на информацията, предоставена ѝ от френските органи, Комисията счита, че няма очевидна разлика в потребностите на пътниците, които са местни жители, и пътниците, които не са местни жители, във връзка с използването на морски транспортни услуги до Корсика. Точно обратното, търсенето на морски транспортни услуги от страна на пътниците в рамките на обслужването по море на Корсика е много еднородно.
- (767) Въпреки това Комисията отбелязва, че френските органи са обединили търсенето от страна на пътниците, които са местни жители, и пътниците, които не са местни жители, за целите на анализа на неефективността на пазара (вж. таблица 16). Освен това, в ДОУ за маршрута Марсилия—Проприано не се предвижда никакво специално задължение за извършване на обществена услуга за нито една от двете категории пътници: с други думи, те са третираны еднакво в договора, без да се признава съществуването на специална нужда от обществена услуга за която и да е от тях.
- (768) Следователно, явната грешка в преценката, допусната от френските органи, се състои в разграничение, което само по себе си не поставя под въпрос определянето на нуждата от обществена услуга по маршрута Марсилия—Проприано.
- в) Относно взаимозаменяемостта на пристанище Марсилия с другите континентални пристанища от географска гледна точка
- (769) Комисията отбелязва, че във връзка с избора на континентално пристанище на отпътуване/пристигане (съображение 135) френските органи са приели, че пътниците, които са местни жители, не правят разлика между пристанищата Марсилия и Тулон. С други думи, пътник, който е местен жител и използва маршрут до/от Корсика, може да използва пристанище Марсилия или пристанище Тулон, за да стигне до крайното си местоназначение. Въпреки това, според Франция, поради разстоянието от 200 km между Марсилия и Ница, пътниците, които са

⁽²⁵¹⁾ Бележка под линия 78.

⁽²⁵²⁾ В допълнение към часовете на заминаване и пристигане в и от Корсика и честотата на курсовете, Комисията отбелязва от консултацията с ползвателите, че пътниците, които са местни жители, и пътниците, които не са местни жители: i) имат еднакви потребности по отношение на пътуването с автомобил и в каюта; и ii) имат еднакви предпочитания по отношение на честотата на морските курсове между Марсилия и Корсика.

местни жители, не считат тези две пристанища за взаимозаменяеми за пътуванията си до/от Корсика. Следователно търсенето от страна на пътниците, които са местни жители, използващи маршрут до/от Корсика, трябва да се възприема като включващо търсенето между Марсилия/Тулон и Корсика и анализът на неефективността на пазара между Корсика и континенталната част на Франция трябва да се разглежда едновременно за маршрутите до или от пристанищата Марсилия и Тулон.

- (770) По отношение на пътниците, които не са местни жители Франция твърди, че те не правят разграничение между трите континентални пристанища и че тези три пристанища са напълно взаимозаменяеми, без обаче да представи конкретна обосновка в подкрепа на този извод. Това означава, че търсенето от страна на пътниците, които не са местни жители, от гледна точка на количеството, трябва да се изчислява на агрегирана основа за трите континентални пристанища, а анализът на неефективността на пазара между Корсика и континенталната част на Франция — да се разглежда едновременно за маршрутите до или от пристанищата Марсилия, Тулон и Ница.
- (771) Комисията отбелязва също, че резултатите от консултацията с ползвателите показват, че по-голямата част от пътниците (местни жители/лица, които не са местни жители) сравняват наличните курсове в Марсилия и другите континентални пристанища и че голяма част от тях са използвали поне едно континентално пристанище, различно от Марсилия, за пътуванията си до/от Корсика през 2019 г. (съображения 113 и 114). В случай на увеличение на морската тарифа в Марсилия, значително мнозинство от респондентите биха започнали да използват пристанище Тулон, а малка част биха пътували и до Ница. Комисията отбелязва обаче, че подобни сравнения са по-редки по маршрута Марсилия—Проприано (съображение 113), включително в случай на хипотетично увеличение на морската тарифа в пристанище Марсилия (съображение 114). Като цяло резултатите показват също, че пътниците, които не са местни жители, по-рядко сравняват курсовете, предлагани от различните континентални пристанища, отколкото пътниците, които са местни жители.
- (772) Комисията отбелязва също, че в рамките на консултацията с пристанищата Тулон и Марсилия са заявили, че се конкурират напълно помежду си в областта на морския превоз на пътници, като районът им на обслужване обхваща цялата територия на Франция. Нивото на конкуренция между пристанище Ница и пристанищата Марсилия и Тулон изглежда по-ниско, тъй като пристанище Ница привлича предимно регионални клиенти (съображения 121 и 122). Въпреки това, властите на тези три пристанища не са посочили никакви специфични ограничения относно възможността да се обслужва лесно превозът на пътници, използвайки своята инфраструктура (съображение 123), въпреки че пристанищната администрация в Тулон не може да гарантира ежедневни или седмични двупосочни курсове до Корсика, поради високата степен на заетост на своята инфраструктура.
- (773) Накрая, Комисията отбелязва, че градовете Марсилия и Тулон са на разстояние от около 60 km един от друг, като средната продължителност на пътуването с автомобил и влак е по-малко от един час (съображение 25). Двата града са много добре свързани помежду си, с добре развита магистрална инфраструктура и чести железопътни връзки. От друга страна, Ница е много по-далеч от Тулон и Марсилия — разстоянието е над 150 km (което съответства на средна продължителност на пътуването от най-малко 1 час и 45 минути до 2 часа с автомобил или влак между Тулон и Ница) — въпреки наличието на значителна пътна инфраструктура и железопътни връзки.
- (774) Във връзка с това Комисията отбелязва, че разстояние от повече от 100 km или продължителност на пътуването от повече от 1 час между две съоръжения може да бъде показател, че по принцип между тях е изключена конкуренция от гледна точка на ползвателите. Например, Комисията счита, че районът на обслужване на едно летище обхваща географски пазар, разположен в радиус от около 100 km или около 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак ⁽²⁵³⁾.
- (775) От тези констатации може да се направят следните изводи.
- (776) Комисията счита, че пристанищата Марсилия и Тулон са взаимозаменяеми от гледна точка на пътниците, независимо дали са местни жители или не. Разстоянието между двете пристанища е по-малко от 100 km, а продължителността на пътуването — под 1 час; двата града са много добре и редовно свързани чрез пътна и железопътна инфраструктура. Консултациите с ползвателите и пристанищата също показват силна конкуренция между двете пристанища в областта на превоза на пътници ⁽²⁵⁴⁾. По този въпрос френските органи не са допуснали явна грешка в преценката.

⁽²⁵³⁾ Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите, ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3, точка 2.2.

⁽²⁵⁴⁾ Това заключение изглежда се споделя и в становището на органа за защита на конкуренцията, точки 297—305.

- (777) От друга страна, въз основа на предоставената ѝ информация Комисията счита, че няма достатъчно доказателства за взаимозаменяемостта между пристанищата Марсилия и Ница от гледна точка на пътниците, независимо дали са местни жители или не ⁽²⁵⁵⁾.
- (778) Първо, Комисията отбелязва, че разстоянието между Марсилия и Ница е значително над 100 km, а продължителността на пътуването — над един час. Следователно взаимозаменяемостта на пристанище Ница с пристанище Марсилия следва по принцип да се изключи. Второ, резултатите от консултациите с ползвателите и пристанищата потвърждават липсата на взаимозаменяемост между пристанищата Ница и Марсилия. Самото пристанище Ница също посочва, че районът му на обслужване има само регионален обхват, за разлика от другите две континентални пристанища, чийто район на обслужване има национален обхват. Трето, в доклада на Gecodia, в който въпреки това се заключава, че пътниците, които не са местни жители, считат трите континентални пристанища за взаимозаменяеми (за разлика от пътниците, които са местни жители), не е предоставена никаква обосновка в подкрепа на това заключение.
- (779) Въз основа на цялата информация, предоставена от Франция, Комисията счита, че за пътниците, независимо дали са местни жители или не, пристанище Ница очевидно не е взаимозаменяемо с пристанище Марсилия.
- (780) Въпреки това Комисията е на мнение, че тази явна грешка в преценката не оказва влияние в настоящия случай върху определянето на нужда от обществена услуга за превоз на пътници между Марсилия и Проприано.
- (781) На първо място, по отношение на изчисленото търсене от гледна точка на количеството (т.е. броя пътници, които ще бъдат превозени), Комисията отбелязва, че Франция не е завишила количествено оценката на търсенето от страна на пътниците, пътуващи между континенталната част на Франция и пристанище Проприано, тъй като това пристанище в исторически план е било свързано единствено с Марсилия, като се изключват пристанищата Тулон и Ница. Следователно общият брой пътници, пътуващи между пристанище Проприано и континенталната част на Франция, е бил фактически броят на пътниците по маршрута Марсилия—Проприано. Оценката на търсенето, извършена от френските органи въз основа на исторически данни за периода 2016—2021 г. (съображение 150), се ограничава до историческия трафик между Марсилия и Проприано. В резултат на това френските органи са включили единствено търсенето между Марсилия и Проприано при определяне на нуждата от обществена услуга, така че включването или не на пристанищата Тулон и Ница в обхвата на обществената услуга не е имало значение в настоящия случай.
- (782) На второ място, и по същия начин, тази грешка не е опорочила анализа на неефективността на пазара, тъй като този анализ в крайна сметка е показал, че няма оператор, желаещ да предоставя търговски услуги между пристанище Проприано и континенталната част на Франция (съображение 828). Следователно, независимо от степента на взаимозаменяемост, приета между континенталните пристанища за връзките до Проприано, при всички случаи е имало пълна неефективност на пазара.
- г) Относно липсата на взаимозаменяемост на пристанище Проприано с другите корсикански пристанища от географска гледна точка
- (783) Комисията отбелязва, че във връзка с избора на пътниците на корсиканско пристанище на отпътуване/пристигане френските органи не са извършили конкретен анализ на взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища в географски план и от гледна точка на ползвателите, и по-специално на пристанище Проприано с другите корсикански пристанища. В жалбата Corsica Ferries твърди обаче, че пристанищата Аячо и Проприано са напълно взаимозаменяеми от гледна точка на пътниците. В решението за откриване на процедурата Комисията изрази предварителното становище, че това не изглежда да е така, като се има предвид значителното време за пътуване между двете населени места и специфичните топографски характеристики на пътуването ⁽²⁵⁶⁾.
- (784) Френските органи предоставиха няколко доказателства във връзка с това по време на официалната процедура по разследване, с които според тях се доказва, че пристанище Проприано не е взаимозаменяемо с пристанище Аячо или, по-общо, с другите корсикански пристанища (раздели 2.1, 2.2 и 4.1.3). Някои заинтересовани страни също предоставиха доказателства по този въпрос, като Corsica Ferries поддържа становището за взаимозаменяемост на пристанищата Аячо и Проприано, докато Corsica Linea оспорва това.

⁽²⁵⁵⁾ Тъй като взаимозаменяемостта между пристанищата Тулон и Ница не е от значение за целите на настоящото решение, Комисията няма да изрази мнение по този въпрос, особено след като френските органи не предоставиха никакви доказателства, които да позволят да се оцени тази взаимозаменяемост.

⁽²⁵⁶⁾ Решение за откриване на процедурата, съображение 300.

- (785) Комисията отбелязва на първо място, че въз основа на предоставената ѝ информация пристанище Проприано се намира на значително разстояние от пристанищата Бастия и Л'Ил-Рус (съображения 36 и 37). Следователно пристанище Проприано не може да се счита за взаимозаменяемо с тези две други пристанища.
- (786) Що се отнася до пристанищата Аячо и Порто-Векио, Комисията отбелязва, че разстоянието между тези пристанища и Проприано е приблизително 70 km. Въпреки това и в двата случая продължителността на пътуването е почти 1 час и 30 минути с автомобил и 1 час и 45 минути с автобус, като броят на ежедневните линии е относително малък (съображения 36 и 37). Следователно тази значителна продължителност на пътуването по принцип изключва взаимозаменяемостта на пристанищата Аячо и Порто-Векио с пристанище Проприано.
- (787) Комисията също така отбелязва, както изтъкват и френските органи (съображение 361), че продължителността на пътуването между Проприано и Аячо/Порто-Векио се дължи на криволичещите пътища, които увеличават риска от пътнотранспортни произшествия, които са особено чести в Корсика. Островът също така има висок процент на смъртни случаи по пътищата (съображение 18). Тези географски ограничения също допринасят за увеличаване на разходите за бензин, както Corsica Linea правилно посочва в своите мнения (съображение 549); като тези разходи са особено високи в Корсика (съображение 21) и това в контекста на факта, че регионът на Проприано беше силно засегнат от висока инфлация през 2022 г., което доведе до увеличаване на ежедневните разходи за живот на местното население (съображение 23). Тази обективна информация, предоставена от френските органи, в която са взети предвид интересите на ползвателите в съответствие с точка 14 от рамката за УОИИ, е в подкрепа на констатацията, че не изглежда явно погрешно да се приеме, че пристанищата Аячо и Порто-Векио, от една страна, и Проприано, от друга, може да се считат за взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите.
- (788) Комисията отбелязва също, че макар консултацията с ползвателите да не е включвала конкретни въпроси относно взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища от географска гледна точка, резултатите от тази консултация дават известна представа по този въпрос. Действително, както е посочено в съображения 113 и 114, въпреки че пътниците обикновено сравняват курсовете, предлагани от различните континентални пристанища до Корсика, резултатите варират в зависимост от маршрута. Изглежда, че по-голямата част от респондентите, които използват маршрута Марсилия—Проприано (повече от 60 %), не са използвали други морски транспортни услуги до/от другите континентални пристанища през 2019 г. като алтернатива (като например маршрутите Тулон—Аячо или Тулон—Порто-Векио), и че повече от 50 % от тях никога не сравняват курсовете, предлагани от континенталните пристанища до/от Проприано, за разлика от другите маршрути до/до Корсика.
- (789) Предвид факта, че пристанище Проприано има само една връзка с континенталната част на страната (Марсилия), тези резултати показват още по-ясно, че ползвателите не сравняват маршрута Марсилия—Проприано с алтернативни курсове, предлагани от други континентални пристанища, като Тулон—Аячо или Тулон—Порто-Векио, за да пътуват до Проприано и обратно.
- (790) Въз основа на всички тези съображения Комисията счита, че не е явно погрешно френските органи да приемат в настоящия случай, че пристанищата Проприано и Аячо/Порто-Векио не са взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите ⁽²⁵⁷⁾.
- (791) Мненията, представени от Corsica Ferries, в които се оспорва само липсата на взаимозаменяемост между Аячо и Проприано, не са от такова естество, че да променят това заключение.
- (792) Първо, като отбелязва, че разстоянието между Проприано и Аячо е само 70 km и че подобно разстояние е незначително за пътниците, които се придвижват предимно с автомобили (съображение 420), Corsica Ferries основава взаимозаменяемостта между двете пристанища изключително на разстоянието между тях. Разстоянието между двете пристанища обаче е само един от факторите, които определят степента на взаимозаменяемост между тях.

⁽²⁵⁷⁾ Във връзка с това следва да се има предвид, че въпросникът, представен като част от консултацията с ползвателите, е включвал въпроси относно използването на морски транспортни услуги по целия маршрут (например Марсилия—Аячо), като по този начин са били взети предвид потребностите и предпочитанията на ползвателите както при заминаване от пристанище Марсилия или пристигане в него, така и при заминаване от корсиканските пристанища или пристигане в тях. По подобен начин въпросите относно взаимозаменяемостта между въздушния и морския транспорт са се отнасяли за ползвателите, отпътуващи от континенталната част на страната или от Корсика. Въпросът за взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища от географска гледна точка е единственият, който е липсвал в консултацията с ползвателите и в доклада на Gecodia, но въз основа на доказателствата, представени от френските органи, не може да се заключи, че този пропуск представлява явна грешка в преценката.

- (793) Второ, Corsica Ferries твърди, че е погрешно да се приема, че продължителност на пътуването от приблизително един час би представлявала пречка по отношение на взаимозаменяемостта на двете пристанища (съображение 421). Продължителността на пътуването между пристанищата Аячо и Проприано обаче не е около 1 час, а 1 час и 30 минути с автомобил и 1 час и 45 минути с автобус (съображения 36—37), т.е. значително по-голяма ⁽²⁵⁸⁾.
- (794) В този контекст Corsica Ferries отбелязва, че френските органи са счели, че по-голямата продължителност на пътуването между Марсилия и Ница или Тулон и Ница не възпрепятства признаването на взаимозаменяемостта между тези пристанища (съображение 422). Комисията обаче счита, че анализът на взаимозаменяемостта на континенталните пристанища от географска гледна точка не е от значение за разглеждането на взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища от географска гледна точка, тъй като последните трябва да бъдат предмет на анализ, специфичен за обстоятелствата и особеностите на Корсика. При всички случаи Комисията счита, че анализът в доклада на Gesodia относно степента на взаимозаменяемост на континенталните пристанища не е бил достатъчно задълбочен поради причините, изложени в съображение 780.
- (795) Трето, Corsica Ferries посочва, че местните жители, които се намират на половината път между Аячо и Проприано (по-специално в Гросето-Пруня), считат двете пристанища за взаимозаменяеми (съображение 423). Комисията отбелязва обаче, че при анализа на района на обслужване на дадено пристанище трябва да се вземат предвид всички ползватели, попадащи в този район, а не само ползвателите, които се намират на границите му и които по дефиниция може да използват друг район на обслужване. Всъщност за всеки район на обслужване е характерно да има граници, като ползвателите, попадащи в граничните територии, може да използват една или повече други инфраструктури или услуги ⁽²⁵⁹⁾. При всички случаи Corsica Ferries не доказва, че местните жители на Гросето-Пруня съставляват мнозинството или дори значително малцинство от пътниците, които ползват морски транспортни услуги в пристанище Проприано.
- (796) Четвърто, Комисията отбелязва, както е посочено в решението за откриване на процедурата ⁽²⁶⁰⁾ и без да е оспорено от Corsica Ferries, че фактът, че пътниците, които обикновено се качват в Проприано, са принудени да пътуват до Аячо, за да стигнат до континенталната част на страната в дните, когато от пристанище Проприано няма двупосочен курс, не произтича от гледна точка на пътниците от избора им на едно или друго пристанище, а от необходимостта да пътуват до Аячо поради липса на линии от Проприано. Обратно на аргумента на Corsica Ferries (съображение 424), този факт не може да се счита за относим при оценката на взаимозаменяемостта на двете пристанища.
- (797) Накрая, що се отнася до факта, че през 2018 г. самите френски органи признават взаимозаменяемостта на пристанищата Проприано и Аячо по отношение на превоза на пътници в експертно становище, поръчано от национален съд (съображение 425), трябва да се отбележи, че този факт е без значение, доколкото се отнася до мерки, различни от разглежданите в настоящия случай. Следва да се има предвид, че становището се е отнасяло до взаимозаменяемостта на пристанищата Проприано и Аячо във връзка с допълнителната услуга, въведена съгласно ДОУ за периода 2007—2013 г. за летния сезон, чието финансиране е представлявало несъвместима държавна помощ (съображение 67).
- (798) Следователно аргументите на Corsica Ferries, че това становище се отнася до: i) обслужване по море на Корсика и задължения за извършване на обществена услуга, подобни на тези, определени в ДОУ; и ii) скоросен период, през който не е имало съществени промени на пазара в областта на обслужването по море (съображение 426), са неверни. В ДОУ не се предвиждат допълнителни услуги, като предвидените в ДОУ за периода 2007—2013 г.

⁽²⁵⁸⁾ Corsica Ferries твърди освен това, че Гросето-Пруня, което се намира на половината път между Аячо и Проприано, е на 40 минути от Аячо и на 45 минути от Проприано. Следователно общото време за пътуване се оценява на 85 минути, т.е. 1 час и 25 минути.

⁽²⁵⁹⁾ Например, ако приемем, че две инфраструктури са на разстояние от около 400 km една от друга, ползвателите, намиращи се на половината разстояние между двете (т.е. на 200 km от всяка от тях), биха могли да ги считат за взаимозаменяеми, ако всички останали условия са еднакви. Това обаче не означава, че двете инфраструктури са взаимозаменяеми само поради тази причина.

⁽²⁶⁰⁾ Решение за откриване на процедурата, съображение 301.

(799) Освен това в писмото, предоставено от Corsica Ferries в приложение 8 към мненията на това дружество, не се съдържат никакви фактически или правни доказателства за причините, които са накарали експерт юриста да заключи, че пристанищата Аячо и Проприано са взаимозаменяеми, в резултат на което Комисията не може да включи тези доказателства в своя анализ. В писмото се споменава само фактът, че страните „са се съгласили“ относно наличието на такава взаимозаменяемост. Въпреки това френските органи оспорват взаимозаменяемостта между пристанищата Аячо и Проприано в настоящия случай (раздел 4.1.3), като представиха няколко обективни доказателства в подкрепа на своята позиция, по която Комисията е длъжна да даде становище съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС. Нито едно от доказателствата, представени от Corsica Ferries в неговите мнения, не може да докаже, че информацията, предоставена от Франция относно липсата на взаимозаменяемост между пристанищата Аячо и Проприано, е явно погрешна.

д) Заключение относно търсенето от страна на пътниците от гледна точка на качеството

(800) В заключение, от всичко изложено по-горе става ясно, че френските органи са използвали подходящи инструменти за определяне на търсенето от страна на пътниците от гледна точка на качеството между Марсилия и Проприано в съответствие с точка 14 от рамката за УОИИ.

(801) Тези инструменти са позволили да се подчертаят потребностите на ползвателите на морски транспортни услуги, въпреки че френските органи са допуснали грешка в преценката, като са разграничили пътниците, които са местни жители на Корсика, от пътниците, които не са местни жители, тъй като търсенето от двете категории е изглеждало като цяло еднородно. Въпреки това тази грешка не е оказала влияние върху анализа на нуждата от обществена услуга, извършен от френските органи за маршрута Марсилия—Проприано.

(802) Освен това, въпреки че френските органи правилно са установили взаимозаменяемостта на пристанищата Марсилия и Тулон в географски план и от гледна точка на ползвателите, те не са извършили задълбочен анализ на взаимозаменяемостта на пристанищата Марсилия и Ница. Тази грешка обаче не може да повлияе на анализа на съществуването на нужда от обществена услуга между Марсилия и Проприано.

(803) Накрая, представените от френските органи доказателства са достатъчно правдоподобни, за да се изключи всякаква явна грешка в преценката относно липсата на взаимозаменяемост между пристанище Проприано и другите корсикански пристанища.

7.3.2.1.1.2. Търсене от гледна точка на количеството

(804) С цел да се определи количествено търсенето от страна на пътниците по всеки от морските маршрути между Марсилия и Корсика, включително по маршрута Марсилия—Проприано, Комисията отбелязва, че френските органи са изготвили прогнози за периода 2023—2030 г., като са взели за отправна точка данните за 2019 г.; 2020 и 2021 г. са засегнати от пандемията от COVID-19 (съображение 150) ⁽²⁶¹⁾. С други думи, френските органи са избрали последната година, през която пазарът на морски превози на пътници в рамките на обслужването по море е функционирал нормално. Според Комисията този избор не е опорочен от явна грешка в преценката.

(805) Освен това, за да оценят бъдещото търсене през анализирания период, френските органи са използвали средногодишен темп на растеж от официални източници, а именно средногодишния темп на растеж, публикуван от Министерството на екологичния преход за търсенето на транспортни услуги до 2030 г., изчислен въз основа на наличните данни през 2021 г. (съображение 150). Комисията отбелязва, че този среден годишен темп на растеж е изчислен, наред с другото, с цел да се предоставят на местните органи транспортни прогнози за проекти, свързани с транспорта, какъвто е случаят тук. Следователно френските органи са могли да използват този среден годишен темп на растеж, без да допуснат явна грешка в преценката, особено като се има предвид, че темпът е бил коригиран, за да се отчете специфичното положение на Корсика, което е разгледано и в изследванията на Министерството на екологичния преход.

(806) Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.

⁽²⁶¹⁾ Комисията отбелязва също, че данните за 2022 г. все още не са били налични, когато френските органи са извършили анализа си на нуждата от обществена услуга.

- (807) В резултат на това Франция не е допуснала явна грешка в преценката при анализа на търсенето на превоз на пътници от гледна точка на количеството между Марсилия и Проприано.

7.3.2.1.1.2. Наличие на неефективност на пазара

7.3.2.1.1.2.1. Определяне на пазарното предлагане при липса на договор за обществена услуга

- (1) Относно подходящите инструменти, използвани от Франция за определяне на предлагането на пазара

- (808) Комисията отбелязва, че френските органи са започнали консултацията с операторите, призовавайки всички заинтересовани морски оператори да изразят мнението си относно услугите, които биха предлагали при липса на договор за обществена услуга между Корсика и континенталната част на Франция. Консултацията с операторите е продължила пет седмици и е била достъпна на уебсайта на CdC за всеки оператор, желаещ да участва (съображение 97).
- (809) Консултацията с операторите е включвала въпросник относно характеристиките на търговските услуги, които те биха предложили да предоставят. Към въпросника е имало приложени няколко документа, които са информирали операторите за: i) основните характеристики на обслужването по море на Корсика; ii) мерките, предприети от френските органи за установяване на нужда от обществена услуга; и iii) различните категории ползватели, първоначално определени от Франция; и iv) кратко представяне на резултатите от консултацията с ползвателите (съображение 98). Цялата представена информация е дала възможност на операторите да разберат контекста на провежданата консултация.
- (810) Във въпросника, представен на операторите, те са били приканени, по-специално, да опишат характеристиките на търговските услуги, които биха предоставяли (съображения 163—165), което е дало възможност на френските органи да разберат: броят на курсовете, които ще бъдат обслужвани; тяхната честота; капацитета и характеристиките на използваните кораби; часовете на заминаване и пристигане; предлаганите услуги на борда; периодите от годината, през които ще се предоставя услугата; дали услугите включват престои и др. Комисията отбелязва, че тези въпроси са отразявали въпросите, повдигнати в рамките на консултацията с ползвателите (разписания, честота, кораби с каюти и капацитет на корабите, периоди от годината, пристанища на отпътуване/пристигане и др.).
- (811) По този начин френските органи са могли да сравнят предлагането, т.е. услугите, предложени от операторите, с характеристиките на търсенето от страна на ползвателите, за да установят съществуването на нужда от обществена услуга. Следователно е неправилно да се твърди, както прави Corsica Ferries (съображение 461), че във въпросника операторите просто са били приканени да опишат услугите, които биха предоставяли, за да удовлетворят нуждите на териториалната непрекъснатост. Точно обратното, във въпросника се е изисквало, накратко, пълно описание както на съществуващото, така и на потенциалното пазарно предлагане, което операторите биха могли да реализират при липса на договор за обществена услуга. Комисията отбелязва освен това, че в отговора си в рамките на консултацията с операторите Corsica Ferries е изразило недоволство от подробния характер на въпросите (съображение 169).
- (812) От това също става ясно, че Corsica Ferries няма основания да твърди, че френските органи не са изготвили прозрачен и обективен съпоставителен сценарий (вж. съображение 459).
- (813) Освен това Комисията отбелязва, че френските органи са провели и консултация с пристанищата, което е позволило да се събере значима информация относно капацитета и услугите, предлагани от пристанищата на корабните дружества (съображение 752).
- (814) В резултат на това френските органи са провели подходящи обществени консултации, за да се вземат предвид интересите на доставчиците на услуги в съответствие с точка 14 от рамката за УОИИ.

- (2) Относно заключенията на Франция, касаещо определянето на пазарното предлагане

- (815) Комисията отбелязва, че трима оператори са представили отговори в рамката на консултацията с ползвателите (съображение 166). Corsica Linea и La Méridionale са заявили, че при липса на договор за обществена услуга няма да предоставят търговски услуги (съображение 167). Corsica Ferries е представило на френските органи търговското предложение, което би направило при липса на договор за обществена услуга (съображения 170—173).

- (816) В своите мнения Corsica Ferries изтъква, по същество, че изявленията на Corsica Linea и La Mériidionale не са достоверни и следователно френските органи е следвало да ги анализират по-подробно (съображения 464 и 465).
- (817) Като предварителна забележка Комисията отбелязва, че съгласно точка 14 от рамката за УОИИ и член 4 от Регламента относно каботажна съгласно тълкуванието му в съдебната практика (решение SNCM II), държавите членки разполагат с широка свобода на действие при избора на подходящи инструменти за анализ на евентуална неефективност на пазара. В това отношение те могат да организират обществена консултация (съображение 737) с цел събиране на мненията на операторите относно способността на пазара да удовлетвори търсенето, определено от публичните органи. Този въпрос не е оспорван от никоя от заинтересованите страни.
- (818) Комисията отбелязва, че в настоящия случай френските органи са организирали обществена консултация с операторите, чието съдържание им е позволило да съберат точна и пълна информация за предлагането на пазара, т.е. услугите, които биха били предложени, в рамките на обслужването по море на Корсика, по схемата за ЗОУ от 2019 г., при липса на договор за обществена услуга (раздел 3.4.2.2.1).
- (819) Когато дадена държава членка организира пълна и точна обществена консултация, операторите сами решават дали да участват в нея, а ако решат да участват, трябва да го направят на принципа на добросъвестност. Следователно от тях се изисква да предоставят вярна и пълна информация на държавата членка, за да може тя да анализира възможно най-пълно пазарното предлагане, което би се реализирало при липса на задължение за извършване на обществена услуга.
- (820) В настоящия случай, във връзка със *съществуващото пазарно предлагане* от Corsica Linea и La Mériidionale, Комисията отбелязва, въз основа на информацията, предоставена от френските органи и заинтересованите страни, че към датата на възлагане на ДОУ (20 декември 2022 г.), нито Corsica Linea, нито La Mériidionale са предоставяли търговски услуги извън обхвата на ДОУ по един или повече маршрути между Корсика и континенталната част на Франция. Тези дружества са извършвали търговски международни морски превози само между Франция и Северна Африка. Corsica Ferries не предоставя доказателства за обратното в своите мнения. Дружеството единствено предоставя информация за услугите, реално предоставяни както от Corsica Linea, така и от La Mériidionale, през 2023 и 2024 г., т.е. след датата на възлагане на ДОУ (съображение 465). Поради това френските органи не са могли да се позоват на анализ на съществуващото частно предлагане, т.е. на съществуващите услуги, предложени от Corsica Linea или La Mériidionale.
- (821) Във връзка с *потенциалното предлагане*, т.е. услугите, които La Mériidionale и Corsica Linea са могли да предложат, в изследването на BRG 1, предоставено от Corsica Ferries, се посочва, че през юни 2022 г. Corsica Linea е представило на ОТС транспортен план, с който я е информирало за намерението си да стартира през 2023 г. 19 двупосочни курса между Марсилия и Проприано, 5 между Марсилия и Аячо и 10 между Марсилия и Л'Ил-Рус. Ясно е обаче, че: i) транспортният план не се е отнасял до La Mériidionale; ii) подаден е повече от три месеца след консултацията с операторите и определянето на нуждата от обществена услуга от страна на Франция, докато процедурите за възлагане на ДОУ вече са били стартирани на 6 май 2022 г.; iii) отнасял се е само за операции, планирани за 2023 г., докато целта на консултацията с операторите е била да се анализира предлагането на пазара за периода 2023—2028 г. Предвид горните ограничения, този факт сам по себе си не е достатъчен, за да докаже, че изявленията на Corsica Linea не са достоверни. При всички случаи Corsica Ferries не доказва как транспортният план, който освен това се отнася и за незначителен брой еднократни двупосочни курсове, е можело да повлияе на анализа на неефективността на пазара, извършен от френските органи.
- (822) Освен това френските органи не може да бъдат критикувани за това, че не са извършили задълбочен анализ на отговорите, получени в рамките на консултацията с операторите, ако по това време не са разполагали с доказателства, че изявленията в тях са явно неверни. Във връзка с това позоваването на Corsica Ferries на точка 369 от становището на органа за защита на конкуренцията (съображение 464) е без значение, тъй като не предоставя никакви доказателства в тази насока. Първо, становището се касае за определянето на нуждата от обществена услуга, извършено в рамките на ДОУ за периода 2019—2020 г., а не за въпросните мерки. Второ, в становището се предлага да се използва алтернативна методиката на обществената консултация. Въпреки това, както е посочено в съображение 814, в настоящия случай консултацията с операторите е била подходящ инструмент за анализ на неефективността на пазара, без френските органи да са били длъжни, съгласно рамката за УОИИ, да използват други инструменти за тази цел.

- (823) Освен това самият факт, че Corsica Linea и La Méri­dionale са предоставили идентични отговори в рамките на консултацията с операторите, не доказва наличието на конфликт на интереси или на координация между тях. Аналогично, самият факт, че Corsica Linea и La Méri­dionale са заварените концесионери, не е сам по себе си основание да се поставя под съмнение достоверността на отговорите, предоставени от тези оператори по време на консултацията с операторите, нито да им се попречи да участват в нея (съображение 466). Във връзка с това, по отношение на твърдението, че съставът на акционерите на Corsica Linea е попречил на участието му в консултацията поради конфликт на интереси (съображения 462 и 463), Комисията отбелязва, че в мненията на Corsica Ferries няма нищо, което да доказва, че акционерите на Corsica Linea са били „основните клиенти на услугите за морски превоз на товари до и от Корсика“. Комисията отбелязва още, че в член 14 от Директива 2006/123/ЕО не се забранява на конкурентни оператори да участват в обществена консултация, какъвто е случаят тук. При всички случаи Corsica Ferries не доказва как забраната за участието на Corsica Linea в консултациите с операторите е щяла да позволили на френските органи да достигнат до различно заключение при разглеждането на неефективността на пазара.
- (824) Накрая, обратно на твърдението на Corsica Ferries в съображение 467, Corsica Linea и La Méri­dionale не са направили само общи и абстрактни изявления, без никакъв контекст или консултация. Комисията отбелязва, че в консултацията с операторите те са били приканени да опишат подробно пазарното си предложение при липса на договор за обществена услуга. Тъй като Corsica Linea и La Méri­dionale са посочили, че няма да предоставят търговски услуги, те не са могли да дадат подробности за услугите, които биха предложили при липса на ДОУ.
- (825) От гореизложеното следва, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката при определянето на пазарното предлагане, т.е. на услугите, които биха били предложени за морски превоз на пътници в рамките на обслужването по море на Корсика, при липса на договор за обществена услуга.

7.3.2.1.1.2.2. Анализ на неефективността на пазара

- (826) Комисията отбелязва, че френските органи са стигнали до заключението, че е налице пълна неефективност на пазара между пристанище Проприано и пристанищата Марсилия и Тулон (като тези две пристанища са взаимозаменяеми), тъй като Corsica Ferries няма да предоставя търговски услуги между Марсилия/Тулон и Проприано (съображения 169 и 174).
- (827) В своите мнения Corsica Ferries не оспорва тълкуването на търговското му предложение от страна на френските органи. Дружеството счита, че само пристанищата Аячо и Проприано са взаимозаменяеми, така че услугите, които би предлагало между пристанище Аячо и континенталната част на страната, биха били достатъчни, за да покрият търсенето от/до Проприано. Комисията обаче отхвърля този аргумент поради причините, изложени в съображения 783—799.
- (828) От това следва, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са констатирали наличието на неефективност на пазара между пристанище Проприано и пристанище Марсилия.

7.3.2.1.1.3. Заключение относно наличието на нужда от морски превоз на пътници между Марсилия и Проприано

- (829) От всичко изложено по-горе следва, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са установили наличието на нужда от обществена услуга между Проприано и Марсилия, тъй като търсенето на транспортни услуги, установено и количествено определено от френските органи, не е можело да бъде удовлетворено от предлагането на пазара.

7.3.2.1.2. Нужда от морски превоз на пътници, пътуващи по медицинска причини

- (830) В настоящия подраздел Комисията ще разгледа дали нуждата от морски превоз на пътници, пътуващи по медицински причини по всеки от маршрутите между корсиканските пристанища и пристанище Марсилия, отговаря на: i) търсенето от страна на тези ползватели, надлежно доказано от френските органи; ii) търсене, което не би могло да бъде удовлетворено от предлагането на пазара при липса на договор за обществена услуга, изготвен за тази цел от френските органи.

7.3.2.1.2.1. Наличие на търсене от страна на ползвателите

7.3.2.1.2.1.1. Търсене от гледна точка на качеството

(1) Относно подходящите инструменти, използвани за установяване на търсенето от гледна точка на качеството

- (831) Комисията отбелязва, че френските органи са се опитали да определят търсенето от страна на пътуващите по медицински причини по няколко начина.
- (832) На първо място, френските органи са организирали няколко обществени консултации, за да съберат информация относно търсенето от страна на тези пътници.
- (833) В първата консултация, а именно консултацията с ползвателите (съображение 93), всички пътуващи по медицински причини са били приканени да отговорят на въпросник относно използването на морски транспортни услуги в рамките на обслужването по море на Корсика. Въпросникът е имал същите характеристики като този, изпратен на всички пътници (съображения 744—746), и е съдържаł по-конкретни въпроси относно потребностите и предпочитанията на пътуващите по медицински нужди (съображение 108). В резултат на това консултацията с ползвателите е дала възможност надлежно да се вземат предвид интересите на пътуващите по медицински причини, като във връзка с това Комисията се позовава на своя анализ, изложен в съображения 746—751. Консултацията обаче се е оказала неуспешна, тъй като френските органи са получили неголям брой отговори на въпросника (съображение 111).
- (834) В рамките на втора консултация — консултацията с пристанищата — и пристанищните власти са били приканени да представят своите мнения относно обслужването по море, с цел френските органи да бъдат информирани по-специално за нивото на конкуренция в областта на морските транспортни услуги в рамките на обслужването по море и за капацитета на тези пристанища (съображения 116—119 и 752).
- (835) Накрая, френските органи също така са възложили на независимия икономически консултант Gecodia да проведе допълнително изследване на търсенето от страна на ползвателите успоредно с обществените консултации и с цел да ги допълни (съображения 90 с 754). В доклада на Gecodia се съдържат заключенията от това изследване, и по-специално относно търсенето от страна на пътуващите по медицински причини. Тъй като консултацията с ползвателите не е дала резултати във връзка с търсенето от страна на пътуващите по медицински причини, за да определят това търсене, френските органи са се основали изцяло на доклада на Gecodia. В доклада на Gecodia търсенето от гледна точка на качеството (и количеството) е оценено въз основа на събрани значителни данни, по-специално от здравни и социалноосигурителни агенции.
- (836) Тези елементи показват, че Франция е използвала няколко инструмента, които Комисията счита за подходящи по смисъла на точка 14 от рамката за УОИИ, за да вземе предвид интересите на ползвателите на съответните услуги.

(2) Заключенията на Франция относно търсенето от гледна точка на качеството

- (837) Комисията ще разгледа по-долу заключенията на Франция относно: i) липсата на взаимозаменяемост между морския и въздушния транспорт от гледна точка на пътуващите по медицински причини; ii) взаимозаменяемостта на пристанище Марсилия с пристанищата Тулон и Ница от географска гледна точка; и iii) взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища от географска гледна точка.

a) Относно липсата на взаимозаменяемост между морския и въздушния транспорт

- (838) Комисията отбелязва, че френските органи са счели, че търсенето от страна на ползвателите на морски транспорт между континенталната част на страната и Корсика не може да бъде удовлетворено при равностойни условия от въздушния транспорт, независимо от съответния морски маршрут. Френските органи са изключили взаимозаменяемостта между въздушния и морския транспорт въз основа на няколко фактора, обобщени в съображения 127—131.
- (839) Комисията посочва, че подобна взаимозаменяемост е изключена в случая на пътници, пътуващи по море по медицински причини, доколкото видът транспорт е предписан от лекар съобразно състоянието на пациента и степента, до която той е способен да се придвижва самостоятелно (съображения 141 и 142).
- (840) Следователно Комисията счита, че този анализ не е опорочен от явна грешка в преценката. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.

б) Относно липсата на взаимозаменяемост на континенталните пристанища от географска гледна точка

- (841) Комисията отбелязва на първо място, че във връзка с пътуващите по медицински причини нуждата от морски транспорт засяга: i) пътници, пребиваващи в Корсика; ii) които трябва да пътуват до континенталната част на страната, за да получат лечение, което не е достъпно на острова (съображения 143—144); iii) с морски транспорт, когато това е предписано от лекар (съображения 141—142). Комисията отбелязва, че пътуващите по медицински причини имат спешна нужда да пътуват до континенталната част на Франция, за да получат подходящо лечение.
- (842) Комисията отбелязва, че за да им бъдат възстановени транспортните разходи, които може да възникнат във връзка с пътуването им, пътуващите по медицински причини трябва да отговарят на редица условия, определени в КСО (съображения 137—139). По-специално, приложимият правен режим (член R. 310-10-5 от КСО) предвижда, че възстановяването на транспортните разходи се изчислява въз основа на разстоянието между мястото на лечение на пациента и най-близкото предписано лечебно заведение. С други думи, пътуващите по медицински причини трябва да използват най-краткия маршрут между мястото, където получават медицински грижи в Корсика, и предписаното лечебно заведение в континенталната част на страната. Както посочват френските органи, при тези обстоятелства е разумно да се приеме, че пътуващите по медицински причини са особено зависими от разстоянията между тези две точки, и поради това при пътуването си по море предпочитат континенталното пристанище, което е най-близо до лечебното заведение, до което трябва да се придвижат. В резултат на това пътуващите по медицински причини изглежда не са склонни да сравняват наличните курсове до различните континентални пристанища и следователно нито едно от континенталните пристанища не изглежда взаимозаменяемо от гледна точка на тези ползватели.
- (843) Накрая, Комисията отбелязва, че въз основа на данните, получени от органите за социално осигуряване (CPAM), в по-голямата част от случаите става въпрос за морски транспорт до Марсилия, където се намират повечето лечебни заведения, предписани от лекарите за пътуващите по медицински причини (съображения 147 и 148). Представените от френските органи данни потвърждават, че търсенето от страна на тези пътници е съсредоточено по маршрутите от/до пристанище Марсилия.
- (844) Въз основа на тези фактори Комисията счита, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са приели, че пътуващите по медицински причини не считат континенталните пристанища, включително Марсилия и Тулон, за взаимозаменяеми поради специфичните си нужди.
- (845) Мненията, представени от Corsica Ferries, не променят това заключение.
- (846) Първо, Corsica Ferries счита, че установената от френските органи нужда от обществена услуга не се ограничава само до пътуващите по медицински причини, чиито транспортни разходи подлежат на възстановяване от социалното осигуряване, а обхваща всички пътуващи по медицински причини, включително тези, чиито пътувания не подлежат на възстановяване от социалното осигуряване и които не са обект на регулаторни ограничения във връзка с пътуването, което трябва да извършат (съображения 407—409). Corsica Ferries посочва, че има много случаи, в които пътуващи по медицински причини предприемат пътувания, които не отговарят на условията за възстановяване на разходите от социалното осигуряване.
- (847) Комисията отбелязва обаче, че Corsica Ferries не предоставя документи, количествени данни или дори конкретни примери за „многобройните случаи“, в които се извършват пътувания по медицински причини, които не подлежат на възстановяване от социалното осигуряване. Дружеството не обяснява и как френските органи са могли да определят пътуванията, чиито разходи подлежат или не подлежат на възстановяване от социалното осигуряване, за да изяснят търсенето от страна на пътуващите по медицински причини. Такова твърдение е следователно чисто спекулативно. При тези обстоятелства френските органи не може да бъдат критикувани за това, че са допуснали явна грешка в преценката, като са приели, че пътуващите по медицински причини се придвижват в съответствие с правилата на КСО относно възстановяването на транспортните разходи.
- (848) Второ, без да предоставя никакви доказателства, Corsica Ferries изтъква, че член R. 322-10-5 от КСО, на който френските органи се позовават, за да изключат всякаква взаимозаменяемост на континенталните пристанища в географски план и от гледна точка на ползвателите, не е приложим за редовните корабни линии, така че пътуващите по медицински причини не са задължени да отидат в най-близкото предписано лечебно заведение (съображения 410—416). Те просто трябва да изберат най-евтиното пътуване, независимо от разстоянието. Следователно те могат да отидат или в пристанище Марсилия, или в Тулон.

- (849) Член R. 322-10-5 от КСО гласи, че „възстановяването на транспортните разходи, посочени в [букви] б)–е) от параграф 1 на член R. 322-10, се изчислява въз основа на разстоянието между мястото на лечение на пациента и най-близкото предписано лечебно заведение“. Както е посочено в съображение 137, в член R. 322-10, параграф 1, буква е) от КСО се предвижда, че „разходите за транспорт на осигурено лице или правоимащо лице, което е длъжно да пътува, се покриват [...] 1. за получаване на лечение или извършване на изследвания, свързани със състоянието му, в следните случаи: [...] г) транспорт до място на разстояние над 150 километра, при условията, посочени в членове R. 322-10-4 и R. 322-10-5“. Член R. 322-10-1 от КСО гласи: „транспорт, покрит от здравна застраховка, може да се осъществи със следните средства: 1) линейка; 2) специализиран медицински транспорт, за пациенти, които трябва да бъдат транспортирани седнали, лек медицински автомобил или такси; 3) сухопътен обществен транспорт, редовен въздушен или морски транспорт, индивидуални транспортни средства“.
- (850) От прочита на тези членове става ясно, че, обратно на твърденията на Corsica Ferries, на пациентите, пътуващи по медицински причини от Корсика до континенталната част на страната (т.е. до място, разположено на разстояние над 150 километра) с едно от транспортните средства, посочени в член R-322-10-1 от КСО (включително с редовна корабна линия), може да им бъдат възстановени транспортните разходи само ако отговарят на изискванията на член R-322-10-5 от КСО (т.е. въз основа на разстоянието между мястото на лечение на пациента и най-близкото предписано лечебно заведение). Следователно Corsica Ferries не може основателно да твърди, че член R. 322-10-5 от КСО не е приложим за превоз с редовна корабна линия. От гореизложеното следва, че пътуващите по медицински причини са длъжни по принцип да отидат в най-близкото предписано лечебно заведение, включително когато пътуват с редовна корабна линия. Следователно френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са констатирали, че пътуващите по медицински причини са особено зависими от разстоянията и се придвижват до континенталните пристанища, които са най-близо до крайното им местоназначение.
- (851) Фактът, че Corsica Ferries е било единственото дружество, превозващо пътници по време на ограниченията на свободата на движение в резултата на пандемията от COVID-19 (съображение 417), е без значение. Както самото Corsica Ferries признава, това е извънреден период, през който да пътуват са били допускани единствено лица, специално упълномощени съгласно френското законодателство (лица, полагащи професионални грижи, военни, пожарникари, техници), което не е включвало непременно всички пътуващи по медицински причини. Corsica Ferries не доказва в това отношение, че е превозвало пътуващи по медицински причини. При всички случаи трябва да се отбележи, че от гледна точка на ползвателите този факт не определя взаимозаменяемостта на континенталните пристанища в географски аспект, тъй като пътуващите по медицински причини не са имали възможност да избират континентално пристанище на пристигане при липса на услуга до Марсилия. Следователно не може да се заключи, че от гледна точка на ползвателите съществува непременно взаимозаменяемост между пристанищата Тулон и Марсилия, тъй като няма транспортна услуга до пристанище Марсилия и те са принудени да пътуват до пристанище Тулон. Точно обратното, предвид факта, че: i) съгласно схемата за възстановяване на транспортните разходи от пътуващите по медицински причини се изисква да се придвижват до най-близкото пристанище (Марсилия); и ii) по-голямата част от предписаните лечебни центрове се намират в Марсилия, което Corsica Ferries не оспорва, Франция не е допуснала явна грешка в преценката, като е приела, че съществува специфично търсене на транспорт от страна на пътниците до континенталното пристанище, най-близо до предписаното им лечебно заведение.
- (852) Трето, според Corsica Ferries пътуването през Тулон до здравно заведение, разположено в Марсилия, не представлява ограничение за пътуващите по медицински причини, тъй като разстоянието между двата града е само 45 минути с кола (съображение 418). Във връзка с това Комисията се позовава на съображение 850. При всички случаи Corsica Ferries погрешно приема, че: i) всички пътуващи по медицински причини се придвижват с автомобил, което не е непременно така; и ii) могат да пътуват от пристанище Тулон до лечебните центрове в Марсилия след 12-часово пътуване с кораб, без да се вземат предвид здравословното състояние на пациента и степента, до която той е способен да се придвижва самостоятелно, както правилно посочват френските органи (съображение 644). Следователно предположенията на Corsica Ferries изглеждат спекулативни в случая с пътуващите по медицински причини, с оглед на деликатното положение, в което всеки от тях може да се намира, в зависимост от здравословното му състояние или степента, до която може да се придвижва самостоятелно.
- в) Относно липсата на взаимозаменяемост на корсиканските пристанища от географска гледна точка
- (853) Комисията отбелязва, че във връзка с избора на пътниците на корсиканско пристанище на отпътуване/пристигане френските органи не са извършили конкретен анализ на взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища в географски план и от гледна точка на ползвателите.
- (854) Въпреки това, въз основа на информацията, предоставена от френските органи по време на официалната процедура по разследване и с която те са разполагали към момента на предоставяне на мерките (раздел 4.1.3), Комисията отбелязва, че в настоящия случай този пропуск не е бил такъв, че да повлияе на преценката на френските органи относно съществуването на нужда от обществена услуга.

- (855) Поради причините, изложени в съображения 783—790, Комисията счита, че пристанище Проприано не е взаимозаменяемо с пристанищата Аячо и Порто-Векио.
- (856) Комисията отбелязва също, че разстоянията и времето за пътуване са значително по-големи между другите корсикански пристанища (съображения 36—37), като се вземат предвид по-специално характеристиките, посочени в съображения 16—18. Такъв е случаят между двете пристанища в северната част на Корсика (Л'Ил-Рус и Бастия) и трите пристанища в южната част на Корсика (Порто-Векио, Проприано и Аячо), както и между Аячо и Порто-Векио. Разстоянията между тези точки значително надвишават 100 km и един час пътуване, независимо от използваното транспортно средство. Що се отнася до разстоянието между Бастия и Л'Ил-Рус, макар да е само 70 km, пътуването отнема най-малко час и половина с кола и 1 час и 45 минути с обществен транспорт. Комисията отбелязва също така особено високата степен на задръствания в пристанище Бастия, както е посочено от ТПП на Корсика (съображения 39 и 125), което също може да допринесе за липсата на взаимозаменяемост между тези две пристанища.
- (857) Следователно, всякаква взаимозаменяемост между тези пристанища по принцип следва да бъде изключена. Още повече, че пътуващите по медицински причини са особено зависими от изминатите разстояния не само поради схемата за покриване на транспортните разходи, свързани с пътувания по медицински причини, но и поради потенциално деликатното и крехко положение, в което може да се намират, в зависимост от здравословното им състояние или от степента, до която могат да се придвижват самостоятелно, което може да ги накара да предпочетат най-близките до дома им корсикански пристанища, за да намалят времето и разходите за пътуване.
- (858) Тези съображения сочат за липса на явна грешка в преценката. Освен това заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.
- (859) Следователно френските органи не са допуснали явна грешка в преценката си, като са счели, че нито едно от корсиканските пристанища не е взаимозаменяемо от гледна точка на пътуващите по медицински причини.

г) Заклучения относно търсенето от страна на пътуващите по медицински причини от гледна точка на качеството

- (860) От всички доказателства, представени от френските органи, е видно, че те са успели да установят, без да допуснат явна грешка в преценката, наличието на търсене от гледна точка на качеството от страна на пътуващите по медицински причини между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища.

7.3.2.1.2.1.2. Търсене от страна на пътуващите по медицински причини от гледна точка на количеството

- (861) Френските органи са направили количествена оценка на търсенето въз основа на исторически данни и прогнозни данни за периода 2023—2030 г.
- (862) За да измерят количествено търсенето от страна на пътуващите по медицински причини в исторически план, френските органи са предприели три стъпки.
- (863) Първо, те са изчислили общия годишен брой пациенти, живеещи в Корсика, които в периода 2016—2019 г. са пътували до континенталната част на страната, за да получат лечение, което не се е предлагало в Корсика. При липса на преки данни за тези потоци, в доклада на Gescodia е извършено приблизително изчисление въз основа на публични данни, предоставени от държавните здравни служби (съображение 154). Комисията отбелязва във връзка с това, че изчислението се е основавало на конкретни данни и че френските органи са направили предпазливи и разумни предположения.
- (864) Средногодишното търсене включва и лица, придружаващи пътуващи по медицински причини. Комисията отбелязва, че тази оценка е в съответствие с данните, събрани от френските органи от органите за социално осигуряване (съображение 155). Следователно Corsica Ferries не може да твърди, че оценката на броя на придружаващите лица, направена от френските органи, не се основава на обективни данни (съображение 429). Освен това, предположението на Франция, че лицата на възраст под 19 години и над 75 години са системно придружавани, не е явно несъвместимо със законоустановената система за покриване на транспортните разходи на придружаващите лица, обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображение 430) ⁽²⁶²⁾.

⁽²⁶²⁾ Съгласно посоченото в член R. 322-10-7 от KCO, цитиран от Corsica Ferries, „разходите за обществен транспорт, направени от лице, придружаващо осигурено лице или правоимащо лице, се покриват, когато състоянието на осигуреното/правоимащото лице изисква помощ от трето лице или когато самото осигурено/правоимащо лице е на възраст под 16 години“. При тези обстоятелства не е явно погрешно да се приеме, че лицата на възраст над 75 години или под 19 години са системно придружавани, тъй като при тези две възрастови групи е особено вероятно да се получава помощ от трето лице по време на пътуване.

- (865) Второ, френските органи са се опитали да оценят броя на пътуващите по медицински причини, които са се придвижвали с кораб до континенталната част на страната. За тази цел те са използвали два подхода. Първият подход се е състоял в това да се установи емпирично броят на пътуващите по медицински причини, ползващи морски транспорт, въз основа на 15 237 молби за предварително одобрение за пътуване по медицински причини, подадени до органите за социално осигуряване от пътуващи по медицински причини в периода 2020—2021 г. От тези 15 237 молби 4 % са били за морски транспорт (съображение 157). При втория подход от общия брой на пътуващите по медицински причини между Корсика и континенталната част на Франция (65 000) е изваден броят на лицата, които са пътували със самолет (и за които СРАМ са разполагали с данни), за да се получи броят на пътуващите по медицински причини, които са се придвижвали с кораб. Чрез този метод броят на пътуващите по медицински причини, които са използвали кораб, е бил оценен на 30 % (съображение 158). Френските органи в крайна сметка са решили да съгласуват двата подхода, като са приели, че 10 % от изчисления общ брой на пътуващите по медицински причини (65 000) са се придвижвали с кораб (съображение 159).
- (866) Обратно на твърдението на Corsica Ferries (съображение 431), окончателната оценка на френските органи не е опорочена от явна грешка в преценката. Действително оценката се основава на два подхода, всеки от които е уместен и се базира на конкретни и надеждни данни. Фактът, че е имало значителна разлика в изчисления брой на пътуващите по медицински причини, означава, че френските органи са могли разумно да възприемат внимателен и консервативен подход, като са оценили окончателния брой на пътуващите по медицински причини с кораб на 10 % от общия брой пътуващи по медицински причини, изчислен на годишна база, т.е. на ниво, значително под средния процент, получен чрез тези два метода (средната стойност на 30 % и 4 % е 17 %). Corsica Ferries не обяснява в нито един момент в своите мнения защо вторият подход на френските органи (водец до оценка от 30 %) е бил неправилен или неподходящ. Като твърди, че френските органи е следвало да използват оценка от 4 % в съответствие с първия подход, Corsica Ferries пренебрегва втория подход, приложен от френските органи, който е също толкова обоснован, колкото и първият, и погрешно тълкува методиката, използвана от френските органи.
- (867) Накрая, френските органи са разпредели търсенето по корсикански пристанища въз основа на териториалното разпределение на дейностите в областта на МХА, които са били единствените публични данни, с които френските органи са разполагали за оценка на мястото на отпътуване на пътуващите по медицински причини (вж. съображение 160). Комисията отбелязва също, че тези данни отразяват историческото разпределение на пътниците между различните корсикански пристанища (). Френските органи също така са разпределили търсенето по континентални пристанища въз основа на данни, събрани от СРАМ, които са предоставили по-точни данни по департаменти (Буш-дю-Рон, Вар, Алпи-Маритим) и съответно по континентални пристанища. Тези оценки са обосновани и не са опорочени от явна грешка в преценката.
- (868) По отношение на бъдещото търсене френските органи считат, че през периода 2023—2030 г. то ще остане стабилно в сравнение с 2019 г. Тази преценка, при която се взема предвид както застаряването на населението в Корсика (и съответно увеличаването на броя на пътуванията по медицински причини), така и разширяването на наличните медицински услуги в Корсика (и съответно намаляването на броя на пътуванията по медицински причини), не е опорочена от явна грешка в преценката, тъй като тя неутрализира тези две противоречащи си предпоставки. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.
- (869) Въз основа на всичко изложено по-горе Комисията счита, че френските органи са извършили количествена оценка на търсенето от страна на пътуващите по медицински причини, без да допуснат явна грешка в преценката.

7.3.2.1.2.2. Наличие на неефективност на пазара

7.3.2.1.2.2.1. Определяне на пазарното предлагане при липса на договор за обществена услуга

- (870) Във връзка с това Комисията се позовава на аргументите, изложени в съображения 815—825, които са валидни и за установяване на наличното пазарно предлагане спрямо търсенето от страна на пътуващите по медицински причини.

7.3.2.1.2.2.2. Анализ на неефективността на пазара

- (871) Комисията отбелязва, на първо място, че френските органи са стигнали до заключението, че е налице пълна неефективност на пазара между пристанище Проприано и пристанище Марсилия, тъй като Corsica Ferries няма да предоставя търговски услуги между Марсилия и Проприано.

(872) Комисията отбелязва също, че френските органи са счели, че услугата, предложена от Corsica Ferries между Марсилия и другите четири корсикански пристанища, е непостоянна, тъй като Corsica Ferries би предлагало само три двупосочни курса на месец от/до Л'Ил-Рус и Порто-Векио (вместо изискуемите три двупосочни курса седмично) и два двупосочни курса седмично до/от Аячо и Бастия, докато за да се удовлетвори търсенето от страна на ползвателите са необходими поне пет двупосочни курса седмично.

(873) Комисията отбелязва, че френските органи не са допуснали явна грешка в анализа на неефективността на пазара, тъй като е установено, че предлагането на пазара не е достатъчно да удовлетвори цялото търсене от страна на пътуващите по медицински причини между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища.

7.3.2.1.2.3. Заключение относно съществуването на нужда от обществена услуга за превоз на пътуващи по медицински причини между Марсилия и всяко от корсиканските пристанища

(874) От всичко изложено по-горе става ясно, че Франция правилно е установила съществуването на нужда от обществена услуга между Марсилия и всяко от корсиканските пристанища, тъй като търсенето на превоз, установено и количествено измерено от Франция, не е можело да бъде удовлетворено от предлагането на пазара.

7.3.2.1.3. Нужда от морски превоз на товари с влекач и без влекач

(875) В настоящия подраздел Комисията ще разгледа дали нуждата от морски превоз на товари с влекач и без влекач между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища отговаря на: i) търсенето от страна на тези ползватели, надлежно доказано от Франция; ii) търсене, което не би могло да бъде удовлетворено от предлагането от частния сектор при липса на договор за обществена услуга, изготвен за тази цел от Франция.

7.3.2.1.3.1. Наличие на търсене от страна на ползвателите

7.3.2.1.3.1.1. Търсене от гледна точка на качеството

(1) Относно подходящите средства, използвани за установяване на търсенето от страна на ползвателите от гледна точка на качеството

(876) Комисията отбелязва, че френските органи са се опитали да установят търсенето от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач и без влекач по няколко начина.

(877) На първо място, френските органи са организирали няколко обществени консултации, за да съберат информация относно търсенето от страна на тези ползватели.

(878) В първата консултация, а именно консултацията с ползвателите (съображение 93), всички ползватели на превоз на товари са били приканени да отговорят на въпросник относно използването на морски транспортни услуги между континенталната част на Франция и Корсика. По отношение на общите характеристики на тази консултация Комисията се позовава на своя анализ, изложен в съображение 744.

(879) Въпросникът, изпратен на ползвателите на превоз на товари, е съдържал около 20 въпроса, насочени към това да се оцени удовлетвореността и потребностите на тези ползватели във връзка с услугите между Корсика и континенталната част на страната за всеки морски маршрут между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища. Подробното описание на въпросите, изложено в раздел 3.4.3.1.1.1, показва, че те са дали възможност на френските органи да съберат информация за профила на ползвателите и техните навици и предпочитания при пътуване относно часовете на заминаване и пристигане, нуждите от пътуване, трудностите, с които се сблъскват поради липсата на свободни места в пристанищата или на борда на плавателните съдове, честотата на обслужването по море и начисляваните тарифи (съображение 185). Въпросникът е включвал и няколко въпроса, свързани с взаимозаменяемостта на континенталните пристанища (съображение 186).

(880) По същите причини, изложени в съображение 746, Комисията счита, че въпросникът е бил достатъчно отворен и е предоставял възможност за изразяване на различни мнения. Предложените отговори са ясни, правдоподобни и разнообразни. Констатациите на Corsica Ferries по този въпрос (съображение 401) са следователно неоснователни. По същия начин мненията, отнасящи се до отклонението в методиката в рамките на консултацията с ползвателите, не са убедителни поради причините, изложени в съображения 747—749.

- (881) Комисията отбелязва обаче, че въпреки организираната от френските органи консултация, само пет превозвачи са отговорили на въпросника, което го прави неизползваем (съображение 188).
- (882) Поради това френските органи са провели пряка консултация (по телефона) с извадка от около 20 оператори, чиито общ пазарен дял в превоза на товари между Корсика и континенталната част на Франция е бил до голяма степен представителен (съображение 189). В рамките на тази консултация френските органи са попитали ползвателите за използваните от тях морски транспортни услуги по всички маршрути от пристанищата Марсилия, Тулон и Ница, а не само от пристанище Марсилия, както е било първоначално планирано в консултацията с ползвателите (съображение 189). Тази пряка консултация е дала възможност на френските органи да компенсират липсата на отговори на въпросника, представен по време на консултацията с ползвателите.
- (883) Обратно на твърдението на Corsica Ferries (съображение 402), няма основание да се критикува методиката, приложена от френските органи, поради липсата на прозрачност относно зададените въпроси и самоличността на операторите, с които са проведени събеседвания. Първо, твърдението за липса на прозрачност не е основателно, тъй като въпросникът, попълнен по телефона, е бил същият като въпросникът в консултацията с ползвателите, който е бил публичен и достъпен за всички. Следователно Corsica Ferries е можело да се запознае със съдържанието на въпросите. Второ, що се отнася до установяването на самоличността на операторите, с които са проведени събеседвания, трябва да се отбележи, че тази информация не изглежда да е от значение, тъй като въпросните оператори съставляват значителен дял от превоза на товари между Корсика и континенталната част на страната. Недоказаният факт, че някои от операторите може да са били акционери в изпълнител, при всички случаи, не е достатъчен, за да бъдат изключени тези оператори от каквато и да е обществена консултация, доколкото те остават ползватели на услуги за морски превоз на товари по същия начин като всички останали ползватели и следователно са свободни да изразят своите потребности и предпочитания в рамките на обществена консултация.
- (884) В рамките на втора консултация — консултацията с пристанищата — и пристанишните власти са били приканени да представят своите мнения относно обслужването по море, с цел френските органи да бъдат информирани по-специално за нивото на конкуренция между морските транспортни услуги в рамките на обслужването по море и за капацитета на тези пристанища, с въпроси, свързани с превоза на товари с влекач и без влекач (съображения 192—195). По отношение на характеристиките на тази консултация Комисията се позовава на становището си, изложено в съображение 752.
- (885) От това следва, че френските органи са провели обществени консултации, които са дали възможност да бъдат взети предвид интересите на ползвателите в съответствие с точка 14 от рамката за УОИИ.
- (886) Френските органи също така са възложили на независимия икономически консултант Gecodia да проведе допълнително изследване на търсенето от страна на ползвателите успоредно с обществените консултации и с цел да ги допълни. Комисията счита, че подобно изследване е подходящ инструмент за установяване на търсенето от страна на ползвателите, поради причините, изложени в съображение 754.
- (887) Тези елементи показват, че Франция е използвала няколко инструмента, които Комисията счита за подходящи по смисъла на точка 14 от рамката за УОИИ, за да вземе предвид интересите на ползвателите на съответните услуги.

(2) Заключениеята на Франция относно търсенето от страна на ползвателите от гледна точка на качеството

- (888) Комисията ще разгледа заключенията на Франция относно: i) разграничението между превоза на товари с влекач и без влекач; ii) взаимозаменяемостта от географска гледна точка на пристанище Марсилия с пристанищата Тулон и Ница за ползвателите на превоз на товари без влекач; и iii) за ползвателите на превоз на товари с влекач; и iv) взаимозаменяемостта от географска гледна точка на корсиканските пристанища за ползвателите на превоз на товари с влекач и без влекач.

a) Относно разграничението между превоза на товари с влекач и без влекач

- (889) Комисията отбелязва, че френските органи правят разграничение между превоза на товари с влекач и без влекач главно поради ограниченията, свързани с обработката и логистиката на превозваните без влекач товари, за които са необходими специално пристанищно оборудване и специална логистична верига, за разлика от товарите, превозвани с влекач (съображения 205—207). Тези съображения са основателни и следователно не са явно погрешни. Те също така показват, че търсенето на превоз на товари с влекач върви успоредно с търсенето на превоз на водачи, които придружават камионите си като пътници на борда на кораба.

- (890) Комисията отбелязва също, че това разграничение е одобрено от всички пристанищни власти (съображение 197).
- (891) Комисията отбелязва обаче, че Corsica Ferries е оспорило това разграничение в отговора си в рамките на консултацията с операторите, считайки го за изкуствено (съображение 236). Според Corsica Ferries, по-специално, разграничението не зависи от услугите, предлагани от дружествата, а от размера, организацията и специфичните решения на всеки превозвач. Въпреки това трябва да се отбележи, че френските органи са установили наличието на такова разграничение именно благодарение на информацията, предоставена от Corsica Ferries (съображение 889).
- (892) Следователно, френските органи са могли да направят такова разграничение, без да допуснат явна грешка в преценката.
- (893) В своите мнения (съображения 393 и 447—450) Corsica Ferries посочва, че следва да се направи друго разграничение, а именно между придружаван и не придружаван превоз на товари с влак. Липсата на такова разграничение безвъзвратно опорочава оценката на броя на водачите, използващи обслужване по море на Корсика. В подкрепа на своите твърдения Corsica Ferries се позовава на изследването на BRG 1.
- (894) Комисията отбелязва обаче, че изследването на BRG 1 не предоставя конкретни данни за наличието на такова разграничение. По-специално, в него не се посочва по никакъв начин методиката, която френските органи трябва да прилагат, за да правят разграничение между придружаван и не придружаван превоз на товари с влак. Изследването на BRG 1 също така не предоставя данни за приблизителния обем на придружаваните и не придружаваните превози на товари с влак. Накрая, в изследването на BRG 1 не се прави позоваване на никакво друго изследване или разследване, в което да е установено съществуването на такова разграничение. От становището на органа за защита на конкуренцията следва, например, че се прави разграничение единствено между превозите на товари с влак и без влак ⁽²⁶³⁾.
- (895) Следователно, при липса на конкретни доказателства, изводите от изследването на BRG 1 не може да се считат за явна грешка в преценката от страна на френските органи. Освен това Комисията счита, че Corsica Ferries е имало възможност да предостави конкретни доказателства както по време на консултацията с ползвателите (чрез отговор в свободен текст), така и по време на консултацията с операторите, за да изясни на френските органи това потенциално разграничение между придружаван и не придружаван превоз на товари с влак, което дружеството обаче не е направило (съображение 236).
- б) Относно взаимозаменяемостта от географска гледна точка на континенталните пристанища по отношение на морския превоз на товари без влак
- (896) По отношение на превоза на товари без влак френските органи са установили търсене, насочено единствено към пристанище Марсилия.
- (897) Комисията отбелязва, че това заключение се основава по-специално на четири елемента: i) единствено пристанище Марсилия разполага с достатъчно оборудване и зони за обслужване, за да поеме превозвани без влак товари, като се има предвид, че единствената алтернатива — Тулон—Брегайон — разполага с твърде ограничена инфраструктура, за да поеме целия или дори значителна част от този трафик; ii) консултацията с ползвателите ясно показва липса на взаимозаменяемост между пристанище Марсилия и другите континентални пристанища; iii) пристанищните власти в континенталната част на страната считат, че пристанище Марсилия е единственото пристанище, което може да обслужва този трафик в голям мащаб; iv) и прехвърлянето на превоза на товари без влак от пристанище Марсилия към другите континентални пристанища би довело до значителни допълнителни разходи и логистични ограничения, които биха засегнали потока на товари, превозвани без влак (съображения 210—214).
- (898) Комисията счита, че всички тези съображения показват липсата на взаимозаменяемост от географска гледна точка между пристанище Марсилия и пристанищата Тулон и Ница по отношение на морския превоз на товари без влак.

⁽²⁶³⁾ Становище на органа за защита на конкуренцията, посочено в съображение 20, параграф 295.

- (899) От информацията, предоставена от пристанишните власти, става ясно, че пристанище Марсилия разполага с много голям капацитет за осигуряване на транспорт до всяко от корсиканските пристанища (съображение 199). От друга страна, въпреки че терминал Тулон—Брегайон също може да поеме такъв трафик, трябва да се отбележи, че капацитетът му е по-ограничен, тъй като разполага само с една котвена стоянка. Комисията отбелязва също така изявленията на пристанишната администрация на Тулон, че районът на обслужване на това пристанище се простира само до непосредствения хинтерланд (съображение 198). От консултацията с ползвателите също става ясно, че е налице пълна липса на взаимозаменяемост между пристанищата Марсилия и Тулон (съображение 190). Накрая, Комисията отбелязва специалната организация на логистичната верига за превозите на товари без влекач, която включва превозвачи, които правят редовни двупосочни курсове между пристанището и своите логистични бази, повечето от които са разположени на север и на запад от Марсилия, в рамките на един и същи ден (съображение 206). Пренасочването на дейността на превозвачите към Тулон несъмнено би довело до значителни допълнителни разходи за тях, които най-вероятно биха били прехвърлени върху крайните потребители в Корсика. Подобна ситуация би влошила икономическите затруднения, с които икономическите оператори и потребителите в Корсика вече се сблъскват поради изолираността на острова (съображения 20—23).
- (900) Комисията отбелязва, че този въпрос не е обсъден от никоя от заинтересованите страни.
- (901) Следователно Комисията заключава, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са установили, че е налице изключително търсене на морски превоз на товари без влекач между всяко от корсиканските пристанища и пристанище Марсилия.
- в) Относно взаимозаменяемостта от географска гледна точка на континенталните пристанища по отношение на морския превоз на товари с влекач
- (902) Що се отнася до превоза на товари с влекач френските органи са установили, че съществува частична взаимозаменяемост между пристанищата Тулон и Марсилия. Според тях някои ползватели на превоз на товари с влекач не виждат алтернатива на пристанище Марсилия. Френските органи обосновават този извод въз основа на следните елементи.
- (903) *Първо*, консултацията с пристанищата е показала наличие на ограничения в капацитета на пристанищата Тулон и Ница (съображение 217). Комисията отбелязва по този въпрос, че макар и трите континентални пристанища да може да приемат товари, превозвани с влекач, пристанишните власти в Тулон и Ница са изразили резерви относно своя капацитет (съображение 199). ТПП на Вар посочва, че Тулон—Пор дьо Комерс е единственият терминал в пристанище Тулон, който може да приема товари, превозвани с влекач⁽²⁶⁴⁾, и че този терминал вече се характеризира с висока степен на задръствания (средно около 80 %) през цялата година (което е свързано с местните публични политики) и особено през лятото (трафикът е ограничен до около 10 ремаркета на ден). От своя страна пристанище Ница заявява, че макар да може да обслужва без ограничения превози на товари с влекач, превозът на пътници остава основен приоритет.
- (904) От горното става ясно, че мненията на Corsica Ferries относно липсата на задръствания в пристанище Тулон (съображение 437) са неоснователни с оглед на изявленията на ТПП на Вар, споделени с френските органи по време на консултацията за пристанищата. Френските органи не може да бъдат критикувани за това, че са се основавали на тази информация, за да анализират степента на взаимозаменяемост между пристанищата Тулон и Марсилия, особено когато информацията, предоставена от ТПП на Вар, е била ясна и недвусмислена.
- (905) С оглед на тези елементи фактът, че през 2014 г. пристанището в Тулон е можело да поеме повече от два пъти настоящия превоз на товари с влекач не е от значение в настоящия случай. Също така фактът, че Corsica Ferries е съгласувало тази информация с ТПП на Вар, също е без значение, тъй като не доказва, че френските органи са тълкували погрешно отговорите, предоставени от ТПП на Вар по време на консултацията с пристанищата.
- (906) *Второ*, френските органи са се позовали на резултатите от консултацията с ползвателите, за да обяснят съществуването на частична взаимозаменяемост (съображение 218). Тези резултати показват, че респондентите в голяма степен изключват всякакво сравнение между пристанищата Марсилия и Тулон или Ница (съображения 190 и 191).

⁽²⁶⁴⁾ Терминалите в Брегайон не приемат пътници, а терминалът в Сен-сюр-Мер се използва единствено за обслужване на туристически кораби.

- (907) Въпреки това Corsica Ferries оспорва достоверността на отговорите, получени по време на консултацията по телефона с ползвателите на превоз на товари, тъй като респондентите, с които са проведени събеседвания, са били акционери в Corsica Linea и следователно в това си качество са се намирали в ситуация на конфликт на интереси по отношение на консултацията с ползвателите (съображение 441). Дружеството добавя също, че подадените отговори са общи и необосновани твърдения от извадка от респонденти с неясна представителност (съображение 440).
- (908) Комисията отбелязва, на първо място, че ползвателите, с които са проведени събеседвания, са отговорили на въпросите, зададени им в рамките на консултацията с ползвателите Corsica Ferries не оспорва уместността на тези въпроси ⁽²⁶⁵⁾. Следователно не може да се счита, както твърди Corsica Ferries, че респондентите са представили „общи и необосновани твърдения“. Освен това, извадката от ползвателите, с които са проведени събеседвания, не може да се счита за непредставителна, предвид обема на превозите на товари, които те са представлявали (съображение 189).
- (909) Освен това, според Комисията, фактът, че даден ползвател на морски превоз на товари е акционер в Corsica Linea, не може сам по себе си да изключи този ползвател от обществена консултация, имащ за цел да определи потребностите и предпочитанията на ползвателите на дадена транспортна услуга. Всички ползватели на дадена услуга в това си качество може да подават отговори в рамките на такава обществена консултация. В настоящия случай Комисията отбелязва, че въз основа на предоставената от Франция информация, докато някои ползватели са били акционери в Corsica Linea ⁽²⁶⁶⁾, други не са били ⁽²⁶⁷⁾.
- (910) Освен това Комисията отбелязва, че ползвателите, с които са проведени събеседвания, освен че са основните превозвачи по отношение на обема на превозваните товари, са използвали всички маршрути между Корсика и континенталната част на Франция, включително маршрутите между Тулон/Ница и корсиканските пристанища, по които Corsica Linea не осъществява дейност. Освен това обществената консултация не се е отнасяла за използването на услуги за превоз на товари, предоставяни единствено от Corsica Linea, а за тези, предоставяни от всички морски оператори, които осъществяват дейност между Корсика и континенталната част на Франция. Във връзка с това Комисията отбелязва, че нуждите на ползвателите не са непременно свързани с интересите на морските оператори: например, по-голямата част от анкетираните ползватели са изразили желание да бъде въведена услуга за превоз с ро-ро плавателни съдове, която да удовлетворява по-добре техните специфични нужди, въпреки че нито един от тримата оператори, извършващи дейност между Корсика и континенталната част на Франция, не е планирал такава услуга (съображение 191). Комисията отбелязва, че при всички случаи консултацията с ползвателите е един от показателите, използвани от френските органи, за да обосноват частичната взаимозаменяемост на пристанищата Тулон и Марсилия по отношение на морския превоз на товари.
- (911) Трето, френските органи посочват, че пренасочването на превоза на товари с влекач от пристанище Марсилия към другите континентални пристанища би довело до значителни допълнителни разходи за ползвателите на превоз на товари с влекач, чиито логистични бази са разположени главно на запад от Марсилия и в коридора на река Рона (съображение 219).
- (912) Във връзка с това Комисията отбелязва, че френските органи предоставиха няколко доказателства, от които е видно, че логистичните бази са разположени предимно на запад от Марсилия и в коридора на река Рона (съображение 213), за които пристанище Марсилия по принцип е по-лесно достъпно от другите континентални пристанища. Анализите, представени от Corsica Linea (съображение 544) и La Méridionale (съображения 593—595), както и жалбата на Corsica Ferries (съображение 433), също потвърждават това. От това следва, че твърдението на Corsica Ferries, че френските органи никога не са предоставили доказателства в подкрепа на своето твърдение (съображение 442), е неоснователно.
- (913) Комисията отбелязва също, че френските органи са предоставили конкретни доказателства за оценените допълнителни разходи, които биха възникнали в резултат на пренасочване на значителна част от превозвачите от пристанище Марсилия към пристанище Тулон. Тази цифра е определена по-специално въз основа на данни, публикувани от Националния комитет за пътищата. Заинтересованите страни също представиха подобни данни, от които е видно наличието на такива допълнителни разходи, въпреки че оценката варира между 5 % от общите производствени разходи според Corsica Ferries (съображение 443) и 11 % според Corsica Linea (съображение 544). La Méridionale счита, че за по-голямата част от превозвачите, които се намират по-близо до Марсилия, отколкото до Тулон, пренасочването на дейността им към пристанище Тулон не би било икономически целесъобразно, като потвърждава и допълнителните разходи за автомобилен транспорт, свързани с това (съображения 595 и 596).

⁽²⁶⁵⁾ Критиката на Corsica Ferries се отнася до липсата на въпросници за маршрутите от Тулон и Ница.

⁽²⁶⁶⁾ [...].

⁽²⁶⁷⁾ Например: [...].

- (914) Въпреки че Corsica Ferries признава съществуването на допълнителни разходи за автомобилен транспорт, дружеството твърди, че тези разходи се компенсират от по-ниската морска тарифа, прилагана от него в пристанище Тулон, в сравнение с тарифата, прилагана от конкурентите му в пристанище Марсилия (съображение 443).
- (915) Комисията отбелязва, че в изследването на BRG 2 се използва средната тарифа за превоз на товари, наблюдавана в Тулон през 2023 г. (32,40 EUR на LM), докато в Марсилия се използва тарифа от 42,50 EUR на LM, което представлява максималната тарифа, която може да бъде начислена съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г. (съображение 62). Въпреки това, този анализ изглежда неточен по няколко причини. На първо място, изследването се основава на данни от 2023 г., т.е. след датата на възлагане на ДОУ. На второ място, изследването се основава на неточни параметри: от една страна, в него се сравняват пазарната тарифа, която Corsica Ferries действително прилага в пристанище Тулон, а от друга страна, максималната нормативно установена тарифа, приложима в пристанище Марсилия по схемата за ЗОУ от 2019 г. За да бъде сравнението уместно обаче, анализът би трябвало да се основава, и за двете пристанища, на максималните морски тарифи, приложими по схемата за ЗОУ от 2019 г., като се има предвид, че морските оператори биха могли да достигнат този таван в хипотетичния сценарий, при който ДОУ не съществуват. Накрая, както отбелязват френските органи (съображение 650), морската тарифа, използвана в изследването на BRG 2 за Тулон, не включва данъци и разходи за обработка и не е тарифата, която действително плащат ползвателите.
- (916) Следователно Комисията заключава, въз основа на данните, предоставени от Франция и всички заинтересовани страни, че пренасочването към пристанище Тулон на ползвателите на превоз на товари с влекач, чиито логистични бази са разположени основно в близост до пристанище Марсилия или в коридора на река Рона, би довело до допълнителни разходи за автомобилен транспорт за тези ползватели. Не е доказано, че тези допълнителни разходи могат да бъдат компенсирани от по-ниски морски тарифи в Тулон. Следователно френските органи са могли да стигнат до извода, че този фактор е вероятно да ограничи степента на взаимозаменяемост между пристанищата Марсилия и Тулон.
- (917) Комисията отбелязва също, че от отговорите на пристанищата Тулон и Ница става ясно, че районът им на обслужване е ограничен до местния им хинтерланд, докато пристанище Марсилия разполага с национална клиентска база, което съответства на заключенията на френските органи (съображения 197, 198 и 219). La Mériidionale предоставя допълнителна информация в тази насока (съображение 593), която е в съответствие със заключенията на френските органи. Поради това мненията на Corsica Ferries по този въпрос (съображение 442) трябва да бъдат отхвърлени.
- (918) Накрая, Комисията отбелязва по този въпрос, че е в интерес на крайните потребители в Корсика (магазини, физически лица, предприятия и др.), които зависят от услугите за превоз на товари и се възползват от тях (напр. превоз на стоки за предприятия и др.), да се ограничат разходите, свързани с изолираността на острова, които са ясно посочени в различните изследвания и статистика за издръжката на живота в Корсика (съображения 20—23). Следва да се отбележи също, че Корсика внася много повече стоки, отколкото изнася, което показва нейната зависимост от континенталната част на страната (съображение 19). В резултат на това всяко едно повишение на цените на стоките, внасяни в Корсика, може да се отрази допълнително на икономиката на острова и на неговите жители. Следователно наличието на допълнителни разходи за автомобилен транспорт би могло да окаже още по-голямо влияние върху цената на стоките за крайните потребители в Корсика.
- (919) Накрая, френските органи считат, че случаите на продължителни ценови сътресения, засягащи пристанище Марсилия, не са довели до значително пренасочване на трафика от пристанище Марсилия към пристанищата Тулон и Ница (съображение 220). Този аргумент потвърждава липсата на взаимозаменяемост между двете пристанища и не се оспорва от заинтересованите страни.
- (920) От всичко изложено по-горе става ясно, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са приели, че пристанищата Тулон и Марсилия са частично взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите и че следователно съществува специфично търсене от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач, насочено към пристанище Марсилия.

(921) Констатациите на Corsica Ferries в съображения 433 и 434 не променят този извод. Corsica Ferries никъде не доказва по какъв начин положението на водач, превозващ товари с влекач, е идентично с това на пътник, пътуващ със собствен автомобил. Освен това фактът, че Corsica Ferries превозва същия брой водачи от пристанище Марсилия, както и от пристанище Тулон, не поставя под съмнение частичната взаимозаменяемост, призната от Франция между двете пристанища по отношение на превоза на товари с влекач. Франция не оспорва, че всяко от пристанищата Тулон и Марсилия обслужва половината от превозите на товари с влекач до Корсика: тя просто твърди, че ползвателите на превоз на товари с влекач предпочитат пристанищата, разположени най-близо до техните логистични бази, и че поради това някои от тях, чиито бази се намират близо до пристанище Марсилия, не разглеждат алтернативи на това пристанище.

г) Относно взаимозаменяемостта от географска гледна точка на корсиканските пристанища по отношение на морския превоз на товари с влекач и без влекач

(922) Комисията отбелязва, че във връзка с избора на ползвателите на превоз на товари с влекач и без влекач на корсиканско пристанище на отпътуване/пристигане, френските органи не са извършили конкретен анализ на взаимозаменяемостта на корсиканските пристанища в географски план и от гледна точка на ползвателите.

(923) Въпреки това, въз основа на информацията, предоставена от френските органи по време на официалното разследване и с която те са разполагали към момента на предоставяне на мерките, Комисията отбелязва, че в настоящия случай този пропуск не е бил такъв, че да повлияе на преценката на френските органи относно съществуването на нужда от обществена услуга.

(924) *Първо*, Комисията отбелязва разстоянията и пътуванията между отделните корсикански пристанища, които по принцип изключват всякаква взаимозаменяемост от географска гледна точка. По този въпрос тя се позовава на съображения 36, 774, 785 и 856.

(925) *Второ*, Комисията отбелязва също така високата степен на задръствания в пристанищата на Корсика като цяло, както е посочено в доклада на ТПП на Корсика (съображение 201). ТПП на Корсика обръща специално внимание на ситуацията в пристанищата Bastia, Ajaccio и Porto-Vecchio, където капацитетът достига пределната си точка или има сериозни задръствания. Тези недостатъци увеличават количеството стоки, оставяни на кея, засягат условията, при които се движат тежкотоварните автомобили, и причиняват закъснения в доставките, което е в ущърб на ползвателите на услугата за морски превоз на товари (съображение 208). Следователно Франция може основателно да твърди, че тези ограничения са от такова естество, че възпрепятстват пренасочването на трафика към едно или друго пристанище, по-специално към Bastia, Ajaccio и Porto-Vecchio, и налагат, както от гледна точка на ползвателите на услугата, така и от гледна точка на публичните органи, морският превоз на товари да бъде разпределен между различните корсикански пристанища.

(926) *Трето*, Комисията отбелязва, че големите разстояния, условията на движение и характеристиките на пътната инфраструктура в Корсика (съображения 16—19) също означават допълнителни разходи за автомобилен транспорт за ползвателите на морски превоз на товари, което от своя страна може да повиши разходите за внос, понасяни от физическите лица и предприятията в Корсика. Комисията отбелязва също, че е в интерес на ползвателите и местните жители да се ограничи движението на тежкотоварни автомобили в Корсика, по-специално поради високия риск от произшествия и разходите, свързани с изолацията на острова.

(927) Поради всички тези причини Комисията счита, че не е било явно погрешно да се приеме, че корсиканските пристанища не са взаимозаменяеми от гледна точка на ползвателите на морски превоз на товари. Този въпрос не е оспорван от никоя от заинтересованите страни.

7.3.2.1.3.1.2. Търсене от гледна точка на количеството

(928) *Първо*, що се отнася до количественото определяне на частичната взаимозаменяемост на пристанищата Тулон и Марсилия по отношение на превоза на товари с влекач, Комисията отбелязва, че още в решението си за откриване на процедурата е изразила съмнения относно източниците, използвани от френските органи при оценката, че ползвателите, чиито обеми представляват 80 % от историческото търсене на превоз на товари с влекач между пристанище Марсилия и корсиканските пристанища, не разглеждат пристанище Тулон като взаимозаменяемо с пристанище Марсилия. Комисията прикани Франция и заинтересованите страни да представят своите мнения по този въпрос.

- (929) В своите мнения френските органи представиха три анализа, които потвърждават първоначалната им оценка за степента на взаимозаменяемост между пристанищата Марсилия и Тулон от гледна точка на търсенето (съображения 337—346). Всички заинтересовани страни, които представиха мнения, представиха и отговори по този въпрос (съображения 444, 445, 543, 591—596):
- в първия анализ френските органи се основават на данни за местонахождението на седалищата, складовете и логистичните бази на превозвачите. Според Франция, непосредствената близост на пристанище Марсилия оправдава предпочитанието на превозвачите към това пристанище. 80 % от общия обем на превозите на товари с влекач между Марсилия и Корсика в периода 2018—2021 г. са били от превозвачи, намиращи се в близост до Марсилия. Според Франция това показва, че взаимозаменяемостта между двете пристанища е ограничена — около 20 %;
 - във втория анализ е установено местоположението на логистичните бази на голям брой клиенти на Corsica Linea и La Méridionale. От този анализ е видно, че 83 % от обема на товарите, превозени с влекач от Corsica Linea, и 88 % от обема на товарите, превозени с влекач от La Méridionale, могат да бъдат проследени до логистична база в близост до пристанище Марсилия. Следователно този анализ потвърждава резултатите от първия анализ;
 - в третия анализ са представени подробни данни за голям брой превозвачи, които са използвали двете пристанища в миналото за превоз на товари с влекач по море, като за всеки превозвач е посочено разстоянието между логистичната база и пристанищата Марсилия и Тулон, както и делът (в LM) на товарите, които са били превозени с влекач през Марсилия и/или Тулон в периода 2017—2019 г. и през 2021 г.
- (930) Комисията отбелязва, че първите два анализа са насочени единствено към историческия превоз на товари с влекач между Марсилия и Корсика. В тях е анализиран единствено произходът на превоза на товари в пристанище Марсилия, но не се подкрепя изводът, че превозвач, чиято база е най-близко до пристанище Марсилия, би използвал само него, а не пристанище Тулон. В анализите се приема, че превозвачите трябва да използват пристанище Марсилия, ако седалището, складовете или логистичните им бази се намират в близост до Марсилия, без да е направено проучване на реалното използване на пристанищата, като именно това е предположението, което френските органи трябва да докажат. Следователно Комисията счита, че в тези два анализа не се доказва „липсата на взаимозаменяемост“ в предполагаемата степен от 80 % между Марсилия и Тулон по отношение на превоза на товари с влекач.
- (931) От друга страна, третият анализ, от който е видно действителното използване на двете пристанища от превозвачите, може да бъде взет предвид. Комисията счита също, че изложените в този анализ данни са достатъчно представителни, тъй като обхващат приблизително 65 % от обема на превозените с влекач товари между Корсика и пристанищата на Марсилия и Тулон в периода 2017—2019 г. и през 2021 г. (съображение 341).
- (932) Въз основа на този анализ Комисията отбелязва, че по-голямата част от превозвачите в действителност използват само пристанището, което е най-близко до тяхната логистична база, както е посочено в съображение 344. По-конкретно, този анализ показва, че в исторически план около 79 % от превоза на товари с влекач (в LM), произхождащи от логистична база в близост до Марсилия, е преминавал изключително през пристанище Марсилия или би преминал изключително през него при липса на ограничения на капацитета. Поради това Комисията счита, че предположението, направено от френските органи при оценката на търсенето на превоз на товари с влекач — а именно, че 80 % от търсенето в исторически план е концентрирано единствено в пристанище Марсилия и че пристанище Тулон не се разглежда като взаимозаменяемо — не изглежда явно погрешно.
- (933) Следователно твърдението на Corsica Ferries (съображение 444), че използваната от френските органи степен на взаимозаменяемост по отношение на превоза на товари с влекач не се основава на никакви обективни и проверими данни, трябва да бъде отхвърлено. При всички случаи, твърдението не е подкрепено от никакъв съответен количествен анализ. Освен това нито Комисията, нито френските органи са обвързани с предишните заключения на CdC относно взаимозаменяемостта на тези пристанища по отношение на превоза на товари с влекач, както твърди Corsica Ferries (съображение 445), ако френските органи могат да докажат, въз основа на обективни и проверими данни, че предположенията, на които се основава оценката на ДОО, са оправдани, както е случаят тук.

- (934) Второ, по отношение на оценката на търсенето на превоз на товари с влекач и без влекач, Комисията отбелязва, на първо място, че използването на исторически данни като основа за оценяване на очакваното търсене на морски превоз на товари между Марсилия и Корсика е уместен подход (съображения 223 и 228). Френските органи са се позовали на исторически данни, обхващащи период от 10 години (2010—2019 г.), за да оценят бъдещите тенденции в търсенето до 2030 г.
- (935) Следователно избраните от френските органи параметри не са опорочени от явна грешка в преценката.
- (936) Трето, по отношение на оценката на търсенето на водачи, свързано с превоза на товари с влекач, Комисията отбелязва, че Франция е счела, че търсенето на водачи е пропорционално на обема на превозваните товари с влекач. Франция е изчислила бъдещото търсене за периода 2023—2030 г. въз основа на съотношението водач/превозвани LM за периода 2018—2021 г. (съображение 230).
- (937) Обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображения 446—454), при този подход, основан на конкретни, исторически и обективни данни, не е допусната явна грешка в преценката.
- (938) На първо място, френските органи не са били длъжни да правят разграничение между придружаван и непридружаван превоз на товари с влекач по причините, изложени в съображения 894 и 895.
- (939) Второ, френските органи не са използвали съотношението водач/превозвани LM, очаквано през 2030 г., за да оценят търсенето за периода 2023—2030 г., а са се основавали на средното историческо съотношение водач/LM, изчислено за периода 2018—2021 г., и на бъдещото търсене на превоз на товари с влекач, за да определят броя на водачите за всяка година в периода 2023—2030 г.
- (940) Трето, френските органи не са приложили невярно съотношение, а просто съотношение, закръглено до два десетични знака, докато Corsica Ferries е използвала съотношение, закръглено до три десетични знака. Въпреки това, Франция не може да бъде критикувана, че е допуснала явна грешка в преценката само защото е закръглила това съотношение. При всички случаи, полученото завишаване на търсенето (11 % по маршрута Марсилия—Аячо и 7 % по маршрута Марсилия—Бастия) не обуславя наличието на явна грешка в преценката.
- (941) Накрая, следва да се има предвид, че темпът на растеж от 2,3 %, използван от френските органи за оценка на търсенето на превозите на товари с влекач от 2019 г. нататък и за периода 2023—2030 г., е резултат от средната промяна в темпа на растеж на превозите на товари в периода 2010—2019 г. по всичките пет маршрута между Марсилия и корсиканските пристанища. Въпреки че френските органи са могли да изчислят темпа на растеж на трафика в исторически план за всеки маршрут, трябва да се отбележи, че тази възможност е била само една от многото методики. Corsica Ferries не обяснява защо методиката, използвана от френските органи, не е била явно подходяща за определяне на бъдещото търсене по всеки от морските маршрути. Дружеството не обяснява и как друга методика би могла да доведе до различен резултат.
- (942) Corsica Ferries не може нито да твърди, че темпът на растеж от 2,3 % не се основава на актуални обективни данни, нито да има основателни аргументи, че историческите данни за периода 2018—2023 г. показват обратното, а именно спад в трафика. На първо място, този процент от 2,3 % е резултат от средногодишния ръст на превозите на товари в периода 2010—2019 г., т.е. преди пандемията от COVID-19 (2020—2021 г.) и агресивната война на Русия срещу Украйна (2022 г.). Следователно данните, използвани от френските органи, се отнасят до последния период, през който пазарът на морския транспорт между Корсика и континенталната част на страната е функционирал нормално. Освен това този аргумент противоречи на друга констатация на Corsica Ferries, че френските органи е следвало да анализират данните за превоза на товари от 2014 г., преди Corsica Linea да навлезе на пазара (съображение 394). Corsica Ferries противоречи и на собствените си отговори, подадени по време на консултацията с операторите, от които е видно, че дружеството е планирало да предлага значително по-голям капацитет през периода 2023—2030 г., отколкото този, предлаган през периода 2016—2019 г., както и по-голям от общото търсене на превоз на товари, регистрирано през 2019 г., което показва, че то е прогнозирило увеличение на трафика през следващите години ⁽²⁶⁸⁾.

⁽²⁶⁸⁾ Съгласно посоченото в таблица 3, превозът на товари между Корсика и континенталната част на страната е възлизал на 2,2 милиона LM. Съгласно посоченото в таблица 20, Corsica Ferries е възнамерявало да пусне на пазара капацитет за превоз на близо 3,3 милиона LM в периода 2023—2030 г. (при липса на мерките), което потвърждава, че дружеството изглежда е очаквало увеличение на трафика.

7.3.2.1.3.2. Наличие на неефективност на пазара

7.3.2.1.3.2.1. Определяне на пазарното предлагане при липса на договор за обществена услуга

- (943) Във връзка с това Комисията се позовава на аргументите, изложени в съображения 815—825, които са валидни и за установяване на наличното пазарно предлагане спрямо търсенето от страна на ползвателите на услуги за превоз на товари с влекач и без влекач.

7.3.2.1.3.2.2. Анализ на неефективността на пазара

- (944) Комисията отбелязва, на първо място, че френските органи са стигнали до заключението, че е налице пълна неефективност на пазара между пристанище Проприано и пристанище Марсилия, тъй като Corsica Ferries няма да предоставя никаква търговска услуга по този маршрут.
- (945) Комисията отбелязва също, че френските органи са счели, че услугата, предложена от Corsica Ferries между Марсилия и другите четири корсикански пристанища, е непостоянна, тъй като Corsica Ferries би предлагало само три двупосочни курса на месец от/до Л'Ил-Рус и Порто-Векио (вместо изискуемите три двупосочни курса седмично) и два двупосочни курса седмично до/от Аячо и Бастия, докато за да се удовлетвори търсенето от страна на ползвателите са необходими поне пет двупосочни курса седмично.
- (946) Комисията отбелязва, че френските органи не са допуснали явна грешка в анализа на неефективността на пазара, тъй като е установено, че предлагането на пазара не е достатъчно да удовлетвори цялото търсене от страна на ползвателите на превоз на товари с влекач и без влекач между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища.

7.3.2.1.3.3. Заключение относно съществуването на нужда от обществена услуга за превоза на товари с влекач и без влекач между Марсилия и всяко от корсиканските пристанища

- (947) От всичко изложено по-горе става ясно, че Франция правилно е установила съществуването на нужда от обществена услуга за превоз на товари с влекач и без влекач между Марсилия и всяко от корсиканските пристанища, тъй като търсенето на превоз, установено и количествено измерено от Франция, не е можело да бъде удовлетворено от предлагането на пазара.

7.3.2.2. Пропорционалност на държавната намеса

- (948) Тъй като френските органи са обосנוвали, без да допуснат явна грешка в преценката, необходимостта от държавна намеса, като са се позовали на съществуването на няколко реални нужди от обществена услуга за морски транспорт между Корсика и континенталната част на Франция, в настоящия раздел е необходимо да се прецени дали тази намеса е пропорционална с оглед на основните свободи за правилното функциониране на вътрешния пазар.

7.3.2.2.1. Пропорционалност на правния инструмент за намеса

- (949) Комисията отбелязва, че според френските органи не е съществувал друг правен инструмент освен договор за обществена услуга, който да гарантира предоставянето на услуга, способна да удовлетвори нуждите от обществена услуга, определени от френските органи (съображения 249—253). По-специално, френските органи твърдят, че неефективността на пазара вече е описана в схемата за ЗОУ от 2019 г. и че подобна схема би била недостатъчна за удовлетворяване на нуждата от обществена услуга. Те също така твърдят, че задълженията за извършване на обществена услуга, които може да бъдат наложени, са ограничени в схемата за ЗОУ от 2019 г., по-специално по отношение на часовете на заминаване и пристигане, които обаче са характерна част от търсенето от страна на пътниците (съображение 112) и ползвателите на превоз на товари (съображения 190 и 191).

- (950) Комисията счита, че тези съображения не представляват явна грешка в преценката. Както правилно отбелязват френските органи, вече има действаща схема за ЗОУ за морските транспортни услуги между Корсика и континенталната част на страната: целта на консултацията с операторите е била освен това да се определи предлагането, което пазарът е бил готов да осигури в рамките на схемата за ЗОУ от 2019 г. Това предлагане обаче се е оказало недостатъчно, което е наложило необходимостта от въвеждане на допълнителна схема, гарантираща предоставянето на услуги, достатъчни за удовлетворяване на нуждата от обществена услуга ⁽²⁶⁹⁾.
- (951) Следователно френските органи не са имали друг избор, освен да засилят схемата за ЗОУ от 2019 г., като предвидят ежедневни морски курсове между Марсилия и пристанищата Аячо и Бастия, седмични курсове до пристанищата Л'Ил-Рус и Порто-Векио, както и задължителна седмична линия до Проприано. Въпреки това, въвеждането на по-строги условия в рамките на схемата за ЗОУ от 2019 г., макар френските органи вече да са установили неефективност на пазара в този смисъл, е щяло да направи още по-трудно упражняването на свободата на операторите да предоставят морски транспортни услуги между Корсика и континенталната част на страната, тъй като всеки оператор, желаещ да предоставя услуги между Марсилия и корсиканските пристанища, би бил задължен да спазва засилените изисквания на схемата за ЗОУ от 2019 г., за да може да извършва такива услуги. Комисията отбелязва, че при тези обстоятелства използването на договор за обществена услуга, възложен чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, от друга страна, е по-малко ограничаващо свободата на предоставяне на услуги, доколкото е вероятно да намали ограниченията, наложени на операторите съгласно схемата за ЗОУ от 2019 г., и да даде възможност за конкуренция на пазара.
- (952) Освен това Комисията отбелязва, че по схемата за ЗОУ от 2019 г. не е било възможно да се предвиди и компенсация, тъй като тя не би могла да бъде ограничена само до маршрутите между Марсилия и Корсика, а би трябвало да обхване всички маршрути между континенталната част на страната и Корсика, за да се гарантира недискриминационният характер на схемата за ЗОУ от 2019 г. ⁽²⁷⁰⁾. Въпреки това, както отбелязват френските органи (съображение 252), подобна възможност не само би породила значителна финансова тежест за бюджета на публичните органи, предвид факта, че бюджетът на държавите членки не е неограничен, но и не би гарантирала, че услугите, необходими за удовлетворяване на установените нужди от обществена услуга, са действително предоставени ⁽²⁷¹⁾. По схемата за ЗОУ се налагат задължения на операторите, които избират да предоставят услуги, но самото предоставяне на услугите не се изисква.
- (953) Освен това трябва да се отбележи, че съгласно Регламента относно каботажа не е допустимо в схема за ЗОУ да се определят задължения относно часовете на заминаване и пристигане ⁽²⁷²⁾, но необходимостта от такова задължение произтича от установеното в качествено отношение търсене.
- (954) От това следва, че френските органи биха могли да използват договор за обществена услуга за удовлетворяване на различните установени нужди от обществена услуга. Заинтересованите страни не изразяват мнение по този въпрос.

7.3.2.2.2. Пропорционалност на задълженията за извършване на обществена услуга, определени с цел удовлетворяване на нуждата от обществена услуга

- (955) Тъй като публичните органи биха могли да използват ДОУ, в настоящия раздел е необходимо да се разгледа пропорционалността на задълженията за извършване на обществена услуга, определени в тези договори, с цел удовлетворяване на установената от Франция нужда от обществена услуга.
- (956) Първо, Комисията отбелязва, че френските органи са счели за необходимо да сключат договор за обществена услуга за морски превоз на пътници, пътуващи по медицински причини, на товари с влекач и придружаващите ги водачи (за потребителите, които не считат, че има алтернатива на пристанище Марсилия), както и на товари без влекач между пристанище Марсилия и всяко от корсиканските пристанища. Освен това, по отношение на маршрута Марсилия—Проприано, Франция счита, че договорът за обществена услуга трябва да обхваща и морския превоз на пътници (съображение 255).

⁽²⁶⁹⁾ В тази връзка вж. решение от 20 февруари 2001 г., *Analir*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, точка 66.

⁽²⁷⁰⁾ Пак там, точка 38.

⁽²⁷¹⁾ Пак там, точка 65.

⁽²⁷²⁾ Вж. раздел 5.3.1 от тълкувателното съобщение относно Регламента относно каботажа.

- (957) Във връзка с това Комисията отбелязва, че тези задължения произтичат изцяло от неефективността на пазара, установена от френските органи (раздели 3.4.3.2.2 и 3.4.2.2.2). Следователно целта на ДОУ се ограничава до единствената установена нужда от обществена услуга. Заинтересованите страни не предоставиха мнения по този въпрос.
- (958) Второ, френските органи са определили като задължения за извършване на обществена услуга часовете на пристигане и заминаване, които трябва да се спазват по всеки маршрут, обхванат от ДОУ. Тези задължения произтичат и от установеното от френските органи търсене, както на превоз на пътници (които предпочитат нощни курсове), така и на превоз на товари (за които се изискват ранни доставки в Корсика и достатъчно дълги престои през деня, за да могат влекачите с полуремаркета да извършват ротации между пристанището и логистичните бази/местата на доставка). Следователно задълженията относно часовете на заминаване и пристигане не изглеждат непропорционални. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.
- (959) Трето, Комисията отбелязва, че френските органи са определили редица задължения за извършване на обществена услуга, свързани с честотата на курсовете, които трябва да бъдат гарантирани в рамките на ДОУ (съображения 257—261).
- (960) На първо място, Комисията отбелязва, че френските органи са въвели минимална годишна честота на курсовете, която трябва да се спазва. Целта на тази честота е да се гарантират редовни и достатъчни услуги между Корсика и пристанище Марсилия през цялата година. В резултат на това концесионерите са задължени да извършват 365 двупосочни курса годишно по маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия и 156 двупосочни курса по другите три маршрута.
- (961) Комисията отбелязва, че тези честоти удовлетворяват установената нужда от обществена услуга. От консултацията с ползвателите става ясно, че пътниците и ползвателите на превоз на товари са били доволни от честотата на курсовете в ДОУ за периода 2021—2022 г., която е идентична с честотата на курсовете, определена от френските органи в ДОУ за периода 2023—2030 г. (съображение 69). Комисията също така отбелязва, че като цяло изолираността на остров Корсика налага наличието на редовни курсове до континенталната част на Франция, по-специално за пътуващите по медицински причини, които може да се нуждаят от такива услуги по всяко време в зависимост от здравословното им състояние. Това важи и за превоза на товари (с влекач и без влекач), тъй като предприятията и частните лица в Корсика се нуждаят от чести доставки поради ограничения капацитет на складовете на острова (съображение 22). Резултатите от консултацията с ползвателите са в съответствие със социално-икономическите характеристики на Корсика.
- (962) Накрая, Комисията отбелязва, че честотата на курсовете е по-висока в пристанищата Аячо и Бастия, които са най-важните пристанища в Корсика по отношение на превоза на пътници и товари (раздели 2.3.1 и 2.3.2), както и двата града с най-големи градски зони в Корсика, докато в другите три пристанища тя е по-ниска, тъй като през тях преминава по-малко трафик.
- (963) Задължението за извършване на определен брой годишни двупосочни курсове се подразделя на две задължения за извършване на обществена услуга: гарантиране на минимален брой постоянни двупосочни курсове на седмица и гарантиране на гъвкави (с възможност за пренасрочване) двупосочни курсове в допълнение към постоянните седмични двупосочни курсове, но в рамките на определения годишен брой двупосочни курсове. Комисията разбира, че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване, определени от ОТС, са гъвкав инструмент за адаптиране на предлагането към търсенето. Например, ако ОТС установи, че очакваното търсене на даден двупосочен курс в определен ден е много слабо, тя може да реши да го премести в по-натоварен ден, при условие че операторът спазва седмичните честоти, предвидени в ДОУ. Във връзка с това Комисията посочва, че техническият комитет за мониторинг на ДОУ (съображение 290), ръководен от ОТС, заседава всяка седмица, за да разгледа, наред с други въпроси, търсенето на транспортни услуги.

- (964) Следователно задълженията за извършване на обществена услуга, свързани с минималната честота на курсовете, която трябва да се спазва, имат двойна цел: да се гарантира регулярността на транспортните услуги (чрез минимални седмични курсове, които трябва да се осигуряват съгласно всеки ДОУ) и да се оптимизира обслужването по море на Корсика (чрез двупосочни курсове с възможност за пренасрочване).
- (965) Комисията отбелязва, че минималната честота на курсовете на седмица, която трябва да се спазва, съответства на търсенето от страна на ползвателите (съображения 112, 190 и 191). Франция е наложила задължение за извършване на обществена услуга за ежедневни двупосочни курсове през активния сезон по маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия (почти ежедневно през неактивния сезон), както и за три двупосочни курса седмично по другите три маршрута. Честотата на тези курсове се коригира според сезона (активен или неактивен) и съответния маршрут (Аячо и Бастия с висока честота на курсовете, докато в другите три корсикански пристанища тя е по-ниска).
- (966) От всички тези елементи става ясно, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката при определянето на минималната честота на курсовете, изисквана в рамките на всеки ДОУ. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.
- (967) Освен това Комисията отбелязва, че в ДОУ за маршрутите Марсилия—Аячо, Марсилия—Бастия и Марсилия—Л'Ил-Рус се предвиждат допълнителни двупосочни курсове, извън годишния брой, който трябва да бъде спазен. Целта на тези двупосочни курсове е да поемат извънредните пикове в търсенето през годината и, доколкото е възможно, да се избегне задържането на кораби на кея. Комисията отбелязва, че тези допълнителни двупосочни курсове, които засягат единствено превоза на товари, удовлетворяват търсенето от страна на ползвателите на превоз на товари, които изразяват недоволство по-специално относно липсата на място за товарене на стоки на борда на корабите в пристанище Марсилия (съображения 190 и 191), което се потвърждава от историческите данни за трафика. Комисията отбелязва също, че пристанищните власти на Корсика са сигнализирали за нарастващия проблем с ремаркетата, които остават на кея в корсиканските пристанища, и са призовали публичните органи да осигурят допълнителни двупосочни курсове, за да се разпредели трафикът (съображение 201). Комисията отбелязва още, че броят на допълнителните двупосочни курсове за година е относително ограничен и че тези курсове не са задължителни, а се осъществяват единствено по преценка на ОТС, при условие че са изпълнени предварително определените условия (съображение 287) и след проверка от техническия комитет за мониторинг на ДОУ (съображение 290). Тези допълнителни двупосочни курсове са планирани за трите споменати по-горе маршрута, тъй като те са най-податливи на такива пикове в трафика.
- (968) По отношение на тези фактори Комисията счита, че въвеждането на допълнителни двупосочни курсове, планирани и регулирани при условия, определени предварително от ДОУ за маршрутите Марсилия—Аячо, Марсилия—Бастия и Марсилия—Л'Ил-Рус, удовлетворява търсенето от страна на ползвателите и доставчиците на морски транспортни услуги. От това следва, че Франция не е допуснала явна грешка в преценката при въвеждането на такива задължения за извършване на обществена услуга.
- (969) Мненията на Corsica Ferries по този въпрос не променят това заключение. Всъщност, обратно на твърденията в съображение 470, в Регламента относно каботаж не се забранява на Франция да въвежда двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове при условията, определени в ДОУ. На първо място, двупосочните курсове с възможност за пренасрочване са част от годишните задължения относно честотата на курсовете, наложени на операторите, които са именно резултат от търсенето от страна на ползвателите, което не се удовлетворява от предлагането на пазара. По подобен начин допълнителните двупосочни курсове удовлетворяват търсенето от страна на ползвателите и доставчиците на услуги и се въвеждат, за да се отговори на надлежно отчетените извънредни пикове в трафика. Освен това двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове се въвеждат при предварително определени условия. Тези двупосочни курсове се изпълняват по-специално при извънредна нужда от обществена услуга (допълнителни двупосочни курсове) или при недостатъчно търсене на дадена обществена услуга (двупосочни курсове с възможност за пренасрочване). Поради това те се разглеждат като инструмент за адаптиране към променящите се нужди от обществена услуга в рамките на осемгодишния срок на ДОУ. Следователно не може да се каже, че тези двупосочни курсове се осъществяват „без условия или обосновка“. Освен това фактът, че в ДОУ не са определени конкретните дни за осъществяване на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, е без значение, тъй като тези курсове по дефиниция са гъвкави и се изпълняват в зависимост от установената нужда от обществена услуга.

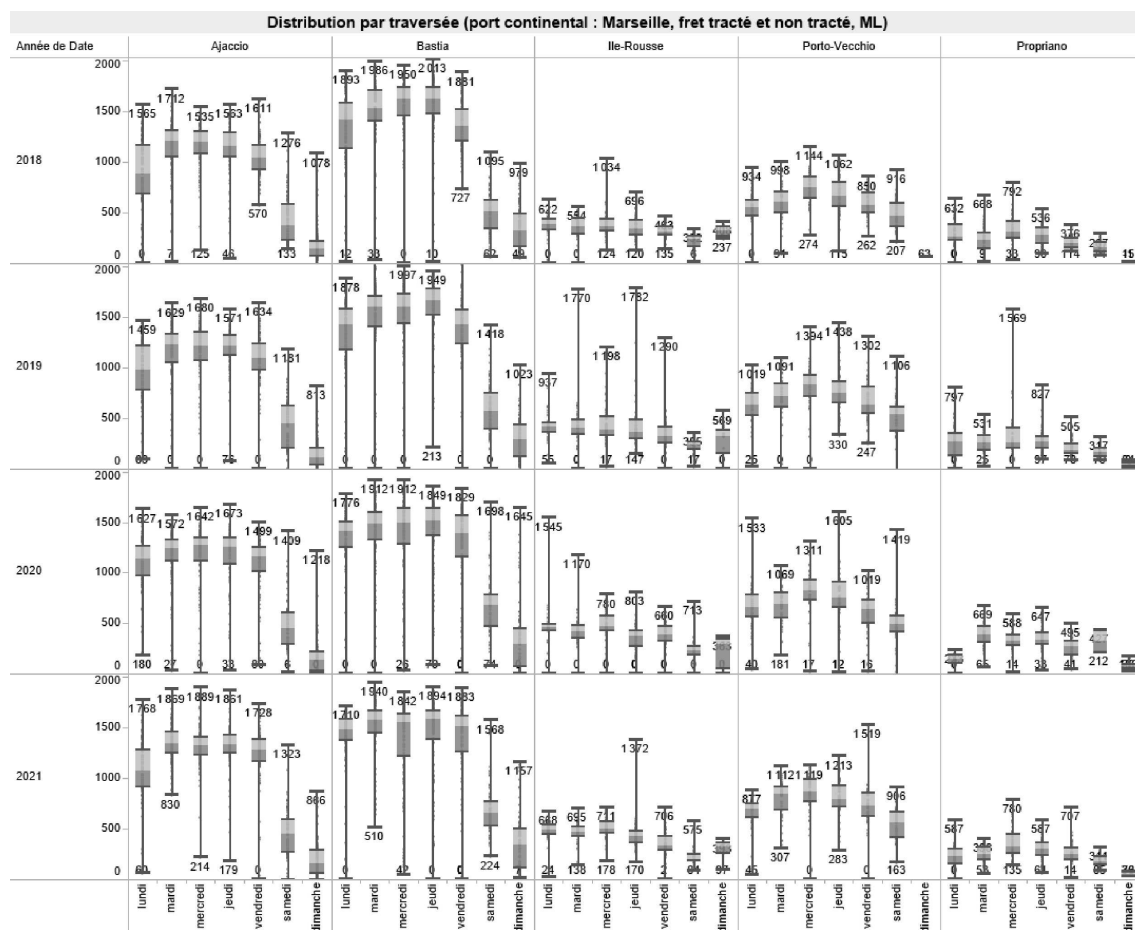
- (970) Освен това аргументът на Corsica Ferries, че тези двупосочни курсове изглеждат излишни, тъй като определеният минимален брой седмични курсове вече е достатъчен за удовлетворяване на нуждата от обществена услуга, също е неоснователен (съображение 471). Всъщност в този аргумент конкретно се пренебрегват търсенето от страна на ползвателите, историческите данни за трафика и целта на тези двупосочни курсове. Също така не може да бъде приет и аргументът, че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове вече са планирани предварително от концесионерите. Първо, двупосочните курсове с възможност за пренасрочване са по дефиниция двупосочни курсове, планирани предварително от концесионера (който е длъжен да спазва броя на годишните двупосочни курсове, определен в ДОУ), но които могат да бъдат пренасрочвани от ОТС в съответствие с необходимостта от оптимизиране на трафика. Второ, както е видно от мненията на Франция, Corsica Linea и La Méridionale, допълнителните двупосочни курсове са били ориентировъчно планирани от концесионерите, като при всички случаи ОТС остава единственият компетентен орган, който взема решения за тяхното изпълнение.
- (971) Накрая, мненията на Corsica Ferries относно неспазването от страна на концесионерите на задълженията за извършване на обществена услуга, определени от Франция (съображение 472), не са от такова естество, че да поставят под съмнение пропорционалния характер на тези задължения по отношение на установената нужда от обществена услуга.
- (972) От гореизложеното следва, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката при определянето на задълженията относно годишната и седмичната честота на курсовете, както и относно допълнителните двупосочни курсове и двупосочните курсове с възможност за пренасрочване.
- (973) Накрая, Комисията отбелязва, че френските органи са счели за необходимо и пропорционално на нуждата от обществена услуга да определят задължения за минимален капацитет на натоварване на плавателните съдове, предназначени за изпълнение на дейностите по ДОУ (съображения 262—263). Тези задължения се отнасят както за превоза на товари, така и за превоза на пътници.
- (974) По отношение на превоза на товари, френските органи са установили във всеки от ДОУ минимален капацитет на натоварване, който са изчислили въз основа на средния брой LM, очакван през юли 2030 г. Този брой съответства на месеца с най-високи обеми на очаквания превоз на товари по време на изпълнението на ДОУ (съображение 266). Във връзка с това следва да се има предвид, че, както е посочено в съображение 331, в решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно пропорционалността на този минимален капацитет на натоварване с товари във връзка с установените нужди от обществена услуга.
- (975) Тези съмнения се споделят и от Corsica Ferries. В своите мнения дружеството твърди, че минималният капацитет на натоварване с товари е трябвало да бъде изчислен въз основа на средното търсене, прогнозирано за периода 2023—2030 г., за да се удовлетвори установената нужда от обществена услуга (съображение 469), а не въз основа на очакваното търсене за юли 2030 г.⁽²⁷³⁾ Въпреки това Франция, също като Corsica Linea и La Méridionale, счита, че тези съмнения са неоснователни (раздели 5.2.1.2 и 5.3.1.1.3.1, съображения 347—357, 546—547 и 606—611).
- (976) Комисията отбелязва, на първо място, че данните, предоставени от френските органи, показват, че търсенето на превоз на товари за един курс варира значително според месеца и деня от седмицата по всички маршрути между Марсилия и Корсика (Figure 3 и Figure 4). Например, по маршрута Марсилия—Аячо, през даден месец, търсенето на превоз за един курс може да варира от 20 LM до 1 680 LM (данни за март 2019 г.). По същия начин, през дадена седмица търсенето на превоз за един курс може да варира от 0 LM до 1 680 LM (данни за всяка сряда през 2019 г.)⁽²⁷⁴⁾.

⁽²⁷³⁾ Накратко, средното търсене на курс, прогнозирано за периода 2023—2030 г., се изчислява като годишната нужда от обществена услуга (таблица 21) се раздели на годишния брой двупосочни курсове, предвидени в ДОУ (таблица 23).

⁽²⁷⁴⁾ Както обясняват френските органи, това вариране в търсенето на превоз на товари отразява действителното търсене от страна на превозвачите, което означава, че морският транспорт обикновено се осъществява на датата, поискана от превозвачите, като морските оператори разполагат с малко възможности да променят датата на исканата от ползвателите транспортна услуга. Що се отнася до превозите на товари, голяма част от стоките с направление Корсика са предназначени за снабдяване на супермаркетите на острова, особено с пресни продукти. Тези стоки са нетрайни се и затова трябва да бъдат доставени в точно определено време. Резервациите за място на борда се правят в много кратки срокове, най-често в деня на заминаването, а най-рано няколко дни предварително. За определени стоки (дълготрайни материали, свръхгабаритни промишлени машини, премествано имущество) резервацията може да се направи повече от седмица предварително, но според френските органи тези случаи са значително по-редки.

Фигура 3

Превоз на товари без влекач и с влекач по маршрута Корсика—Марсилия. Разпределение на трафика по дни от седмицата (в LM)



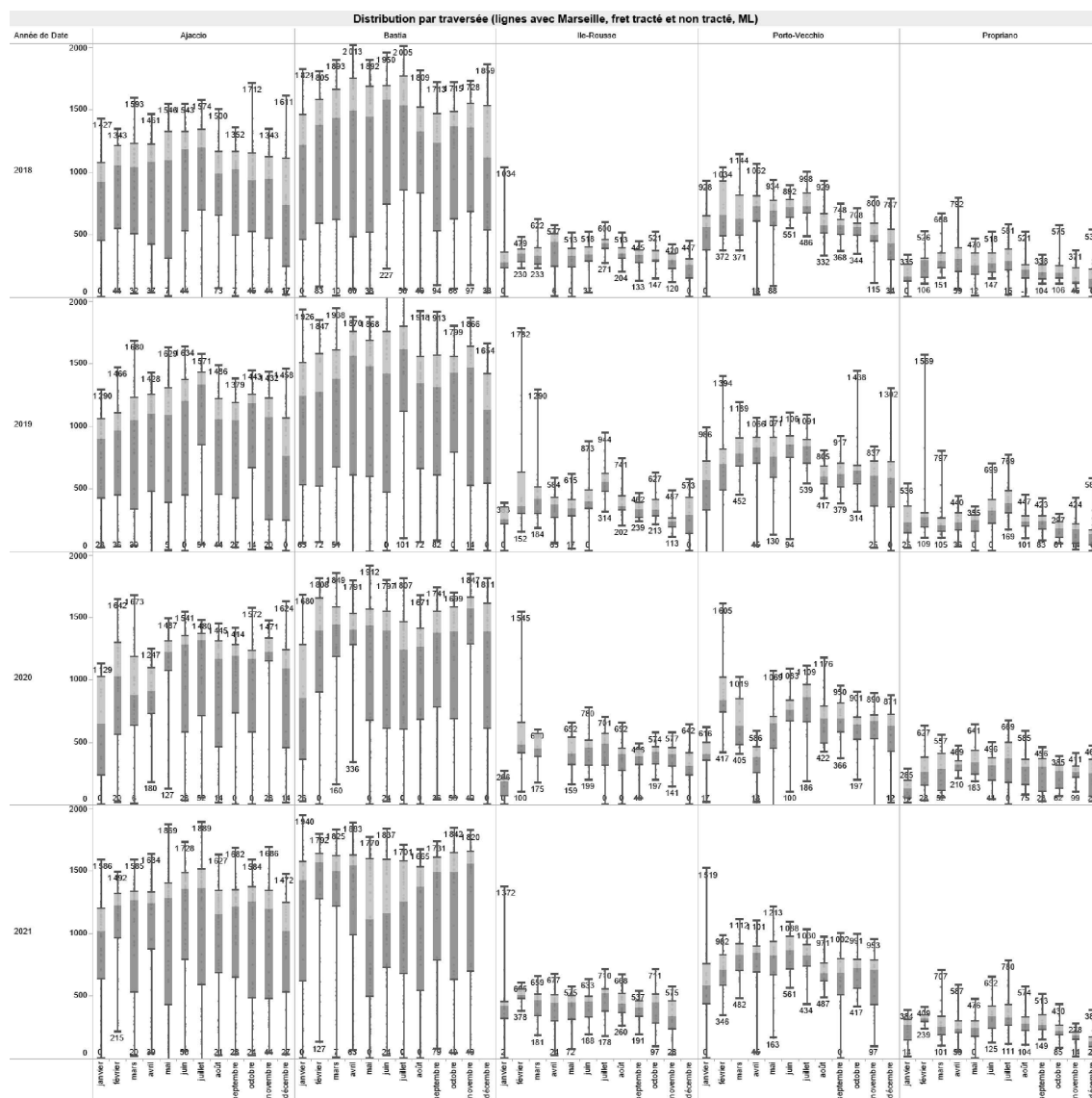
Източник: мнения на френските органи, представени на 27 юли 2023 г.

Легенда:

- *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Разпределение по курс (континентално пристанище: Марсилия, превоз на товари с влекач и без влекач, в LM)
- *Année de Date* — Референтна година
- *Lundi* — Понеделник
- *Mardi* — Вторник
- *Mercredi* — Сряда
- *Jeudi* — Четвъртък
- *Vendredi* — Петък
- *Samedi* — Събота
- *Dimanche* — Неделя

Фигура 4

Превоз на товари без влекач и с влекач (комбинация от двата сегмента, включително взаимозаменяемия дял) по маршрутите Корсика—Марсилия. Разпределение на трафика по месеци (LM)



Източник: мнения на френските органи, представени на 27 юли 2023 г.

Легенда:

- *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Разпределение по курс (маршрути с Марсилия, превоз на товари с влекач и без влекач, в LM)
- *Année de Date* — Референтна година
- *Janvier* — Януари
- *Février* — Февруари
- *Mars* — Март
- *Avril* — Април
- *Mai* — Май
- *Juin* — Юни

- *Juillet* — Юли
- *Août* — Август
- *Septembre* — Септември
- *Octobre* — Октомври
- *Novembre* — Ноември
- *Décembre* — Декември

- (977) С оглед на това широко разпределение на търсенето на превоз на товари, френските органи считат, че минималният капацитет на натоварване с товари на курс, предвиден в ДОУ, не е пропорционален. По-специално, както е посочено в таблица 31, ако минималният капацитет на натоварване с товари на курс беше изчислен въз основа на средното търсене на курс, изведено от исторически данни, както предлага Corsica Ferries, прогнозираното търсене на превоз на товари не би било удовлетворено за значителен брой курсове (включително двупосочни курсове с възможност за пренасрочване). Според данните, предоставени от френските органи, извънредно високото търсене спрямо минималния очакван капацитет би засегнало всеки втори курс по маршрутите Марсилия—Аячо, Марсилия—Бастия и Марсилия—Порто-Векио, където търсенето би надвишило минималния капацитет (всеки четвърти курса по маршрутите Марсилия—Проприано и Марсилия—Л'Ил-Рус), което е значително.
- (978) Комисията отбелязва също, че използването на подобна методиката би означавало, че значителна част от нуждата от обществена услуга, установена във връзка с превоза на товари, не би могла да бъде удовлетворена. Въз основа на данните, предоставени от френските органи, е вероятно 17 %—25 % от годишните нужди от превоз на товари да не могат да бъдат удовлетворени. Това би увеличило вече наблюдаваните ограничения на капацитета по маршрутите между Марсилия и корсиканските пристанища, както посочват ползвателите и доставчиците на услуги (съображение 350).
- (979) Освен това следва да се отбележи, че минималният капацитет на натоварване с товари, предвиден в ДОУ, не е достатъчен, за да покрие във всички случаи дори прогнозираното от френските органи търсене. По-специално, по маршрутите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия френски органи са счели, въз основа на историческите данни за трафика (2019 г.), че е вероятно търсенето да надвиши минималния капацитет на натоварване с товари, предвиден в ДОУ, при редица курсове. Този риск е и един от факторите, които обосновават необходимостта от придвижване на допълнителни двупосочни курсове в ДОУ.
- (980) Накрая, като цяло, Комисията отбелязва, че е законосъобразно държава членка да гарантира, че задълженията за извършване на обществена услуга са определени така, че обществената услуга да може да удовлетвори прогнозираното търсене, дори на дневна база, както правилно изтъква La Méridionale (съображение 609). Член 14 от ДФЕС гласи, че Европейският съюз и държавите членки трябва да гарантират, че УОИИ се осъществяват съобразно принципи и при условия, които да им позволяват да изпълняват своите задачи. Въпреки това предложеното от Corsica Ferries решение би създавало значителен риск операторите, на които са възложени УОИИ, определени в ДОУ, да не могат да изпълнят своите задачи във връзка с установените нужди от обществена услуга. Комисията се позовава и на съответното мнение на La Méridionale относно възможните оперативни ограничения за операторите, които държавите членки трябва да вземат предвид при определянето на задълженията за извършване на обществена услуга (съображение 609).
- (981) Поради тези причини Комисията отбелязва, че задълженията относно минималния капацитет на натоварване с товари, предвидени в ДОУ, не са явно непропорционални на установените нужди от обществена услуга.
- (982) Обратно на твърдението на Corsica Ferries (съображение 475), не е било подходящо да се включват допълнителните двупосочни курсове при изчисляването на минималния капацитет на натоварване с товари за един курс. Действително, целта на задълженията за извършване на обществена услуга, свързани с минималния капацитет на натоварване с товари, е да се осигури достатъчен транспортен капацитет в рамките на годишния брой курсове, изискуем съгласно ДОУ (т.е. основен трафик), и в контекста на очакваното търсене, с изключение на извънредните пикове в търсенето. Единствената цел на допълнителните двупосочни курсове, които не са задължителни и следователно може никога да не бъдат изпълнени, е посрещане на извънредни пикове в търсенето. Следователно тези допълнителни двупосочни курсове се осъществяват само при извънредни обстоятелства и като част от добре дефиниран процес, който изисква предварително установяване на допълнителните нужди. Следователно френските органи са имали право да определят минималния капацитет на натоварване с товари, за да гарантират, че операторът ще може да удовлетвори основните нужди от превоз, без да се засяга гъвкавият инструмент на допълнителните двупосочни курсове, който им позволява да реагират в извънредни случаи на непредвидени пикове.

- (983) По отношение на превоза на пътници, френските органи са определили в ДОУ минимален капацитет на натоварване за всяка от категориите пътници, за които е установено, че се нуждаят от обществена услуга за морски транспорт (местни жители и лица, които не са местни жители, по маршрута Марсилия—Проприано, както и пътуващи по медицински причини и водачи за товари с влекач, по всички маршрути).
- (984) Първо, по отношение на минималния капацитет на натоварване с пътници, които са местни жители, и лица, които не са местни жители, за един курс, включен в ДОУ за маршрута Марсилия—Проприано, Комисията отбелязва, че този капацитет е изчислен въз основа на очакваното общо търсене на пътнически превози през 2030 г. (най-високото търсене в хода на изпълнението на ДОУ), което е малко по-високо от това през 2019 г. (+ 1 %). При това заключение не е допусната явна грешка в преценката.
- (985) Освен това, по отношение на минималния капацитет за превоз на пътуващи по медицински причини за един курс, френските органи са счели, че търсенето на превоз на пътуващи по медицински причини ще бъде постоянно в периода 2023—2030 г. въз основа на прогнозираното ниво на трафика през 2019 г. (съображение 161). При това заключение не е допусната явна грешка в преценката, доколкото задълженията относно капацитета на натоварване с пътници са фиксирани за целия срок на ДОУ съгласно консервативна прогноза за развитието на трафика.
- (986) Накрая, що се отнася до минималния капацитет на натоварване с водачи за един курс, следва да се припомни, че френските органи са счели, че за всеки морски маршрут съотношението между водачите и ЛМ на товари с влекач съответства на средната стойност, наблюдавана през периода 2018—2021 г. (съображение 230). По този начин очакваното търсене от страна на водачите през 2030 г. е пряко свързано с прогнозирания обем на товарите с влекач, през същата година.
- (987) Според Комисията използването на исторически данни за съотношението между водачите и ЛМ на товарите с влекач е подходящ подход за прогнозиране на броя водачи, свързани с обществената услуга за превоз на товари. Тъй като Комисията счита, че минималният капацитет на натоварване с товари, предвиден в ДОУ, не е непропорционален на установената нужда от обществена услуга (съображение 981), същият аргумент трябва да се приложи и по отношение на капацитета, свързан с броя водачи.
- (988) Мненията на Corsica Ferries относно непропорционалното задължение на концесионерите да могат системно да превозват повече от 12 пътници на курс, с което се изключва възможността за използване на ро-ро плавателни съдове (съображения 476—479), трябва да бъдат отхвърлени. Както е посочено в съображения 829, 874 и 947, Комисията счита, че френските органи не са допуснали явна грешка при определянето на съществуването на нужда от обществена услуга във връзка с превоза на пътници. Наред с това, съгласно посоченото в съображения 984—986, Комисията счита, че задълженията за извършване на обществена услуга, свързани с минималния капацитет за превоз на пътници, са пропорционални на нуждата от обществена услуга, която трябва да бъде удовлетворена. Следователно минималният капацитет на натоварване с пътници не е бил определен според вида на плавателното средство, което ще се използва, а единствено въз основа на нуждата от обществена услуга, която трябва да бъде удовлетворена. Освен това, в ДОУ не се съдържат никакви изисквания относно вида на плавателните съдове, които трябва да се използват. Следва да се отбележи, например, че в ДОУ за маршрутите Л'Ил-Рус и Порто-Векио дори не се изисква минимален капацитет от повече от 12 пътници. При тези обстоятелства не може да се твърди, че в ДОУ е наложено непропорционално използване на кораби ро-пакс вместо на ро-ро плавателни съдове.

7.3.2.2.3. Заключение относно пропорционалността на държавната намеса и задълженията за обществена услуга, определени в ДОУ

- (989) От всичко изложено по-горе следва, че използването на ДОУ, както и задълженията за извършване на обществена услуга, съдържащи се в тях, не са явно непропорционални на нуждата от обществена услуга и следователно са били подходящи, който най-малко ограничава основните свободи за правилното функциониране на вътрешния пазар.

7.3.3. Съществуване на акт за възлагане, в който се посочват задълженията за извършване на обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията

- (990) Съгласно точки 15 и 16 от рамката за УОИИ, отговорността за предоставянето на УОИИ трябва да бъде възложена на съответното предприятие с един или повече акта, чиято форма може да се определи от всяка държава членка. В акта или актовете по-специално трябва да се посочи следното:

- съдържанието и продължителността на задълженията за извършване на обществена услуга,
- предприятието и при необходимост — съответната територия,

- естеството на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието от предоставящия орган,
- описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията, както и
- мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации.

(991) В настоящия случай Комисията отбелязва, че:

- съдържанието на задълженията за извършване на обществена услуга е определено в членове 17, 18 и 23, както и в приложение 1 към ДОУ. Тяхната продължителност от 8 години е посочена в член 3 от ДОУ,
- предприятието, определено като концесионер, е посочено на страница 2 от ДОУ, където фигурира като договаряща се страна. Географският обхват на ДОУ е определен в член 1,
- в ДОУ не се предоставят никакви специални или изключителни права,
- описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията са определени в членове 30—39 от ДОУ и приложение 9 към тях,
- процедурите за възстановяване и начините за избягване на свръхкомпенсация са определени в член 40 от ДОУ.

(992) Следователно Комисията е на мнение, че ДОУ отговарят на точки 15—16 от рамката за УОИИ. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.

7.3.4. *Продължителност на периода на възлагане*

(993) Съгласно точка 17 от рамката за УОИИ, продължителността на периода на възлагане следва да е оправдано от обективни критерии, като необходимостта да се амортизират непрекъснато дълготрайни активи. По принцип продължителността на възлагането не трябва да надхвърля необходимия срок за амортизацията на най-важните активи, необходими за предоставянето на УОИИ.

(994) Комисията отбелязва на първо място, че съгласно тълкувателното съобщение относно Регламента относно каботаж, в регламента не се определя максимален срок на договорите за обществени услуги. В съобщението се посочва, че договорите за обществена услуга с продължителност над пет (в случай че договорът е концесия по смисъла на Директивата относно концесиите) или шест години могат да отговарят на изискването за пропорционалност, при условие че те: i) са обосновани с обективни критерии, като например необходимостта от възвръщане на инвестициите, направени за експлоатация на услугата в областта на морския каботаж при нормални условия на експлоатация (напр. инвестиции в плавателни съдове или инфраструктура); и ii) не водят до блокиране на пазара ⁽²⁷⁵⁾.

⁽²⁷⁵⁾ Комисията отбелязва, че съгласно посоченото в съобщението относно Насоки на Общността за държавната помощ за морския транспорт, в областта на морския каботаж срокът на договорите за обществени услуги следва да бъде ограничен до разумен и не прекалено дълъг период, обикновено от порядъка на шест години (Съобщение на Комисията C(2024) 43 — Насоки на Общността за държавната помощ за морския транспорт, ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3, точка 9). Въпреки това, в тълкувателното съобщение, което се отнася до прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз, се посочва, че: „[о]питът [...] от 2003 г. насам [...] показва, че в някои случаи ограничението от шест години делотворно стимулира собствениците на кораби да представят оферти, тъй като те считат тази продължителност за прекалено кратка, за да си възвърнат инвестициите по извършването на услугата. По същия начин публичните органи също посочват, че краткосрочните договори могат да възврат собствениците на кораби да инвестират повече средства, като по този начин се затрудняват иновациите и евентуалните подобрения на качеството на услугата. [...] Поради тази причина Комисията е на мнение, че договорите за обществена услуга с продължителност над пет години (в случай че договорът е концесия по смисъла на Директивата относно концесиите) или шест години могат да отговарят на изискването за пропорционалност, при условие че те: 1) са обосновани с обективни критерии, като например необходимостта от възвръщане на инвестициите, направени за експлоатация на услугата в областта на морския каботаж при нормални условия на експлоатация (напр. инвестиции в плавателни съдове или инфраструктура), и 2) не водят до блокиране на пазара. Без да се засяга анализът на всеки конкретен случай и съгласно опита на Комисията и предоставената от публичните органи информация договорите с максимална продължителност от 12 години биха били обосновани, за да се позволи амортизацията на значителна част от средните разходи за нов ферибот, като същевременно се позволи правилното функциониране на пазара.“

- (995) Освен това, в член 18, параграф 2 от Директивата за възлагане на договори за концесия се предвижда, че „[и] инвестициите, които се вземат предвид за целите на [...] изчисление[то] [на срока на концесията], включват както първоначалните инвестиции, така и инвестициите, направени по време на срока на концесията.“
- (996) Срокът от седем години (с възможност за удължаване с още една година) се обосновава от френските органи с целта да се даде възможност на концесионера да възвърне разходите за закупуване или лизинг на плавателните съдове и разходите за привеждането им в съответствие с приложимите правила, по-специално по отношение на безопасността и екологичния преход. Този период е необходим, за да се стимулират инвестиции от страна на концесионерите по време на срока на концесията.
- (997) Комисията отбелязва, че в ДОУ няма пряко изискване за инвестиции, но все пак посочва, че концесионерите трябва да могат да мобилизират плавателни съдове (закупени или наети), което представлява значителна капиталова тежест. Комисията отбелязва също така значителните инвестиции в съответствие с най-новите екологични стандарти, въведени с Директива (ЕС) 2023/959 ⁽²⁷⁶⁾ и Регламент (ЕС) 2023/1805 ⁽²⁷⁷⁾. Съгласно посоченото в съображение 571, Corsica Linea оценява разходите за привеждане на плавателните си съдове в съответствие с екологичните стандарти на 12 млн. евро.
- (998) Относно недопускането на блокиране на пазара, Комисията отбелязва, че CdC е решил да използва открита процедура за възлагане и договори за обществена услуга за всеки отделен маршрут. Вместо да възложи един-единствен договор за срок от седем години (и една допълнителна година по избор), CdC решава да възложи пет отделни договора за същия срок за сходни услуги, което насърчава участието на различни оператори, които биха предлагали морски транспортни услуги между континенталната част на Франция и Корсика. Освен това целта на този срок е била да се направи тръжната процедура по-привлекателна за потенциалните кандидати и по този начин да се стимулира конкуренцията. При липса на такъв срок Комисията счита, че би било трудно за потенциалните кандидати да осъществяват икономическа дейност, която да им позволи да си възвърнат необходимите инвестиции. Комисията отбелязва също, че жалбоподателят продължава да предоставя обслужване по море на Корсика от Ница и Тулон. Накрая, Комисията отбелязва, че в Европа съществуват други договори за обществени услуги за морски транспорт със срокове, по-дълги от шест години (например шест плюс четири години в Хърватия ⁽²⁷⁸⁾ и 12 години в Италия ⁽²⁷⁹⁾). Въз основа на тази информация Комисията счита, че в настоящия случай срокът на договорите не е вероятно да доведе до блокиране на пазара.
- (999) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че седемгодишният срок на действие на ДОУ, с възможност за удължаване с още една година, отговаря на изискванията за пропорционалност, особено предвид инвестициите, изисквани по ДОУ, и като се има предвид, че този срок не е вероятно да доведе до блокиране на пазара.

7.3.5. Съответствие с Директива 2006/111/ЕО

- (1000) Съгласно точка 18 от рамката за УОИИ, помощта може да се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС само когато органът спазва условията, когато е приложимо, на Директива 2006/111/ЕО на Комисията (наричана по-нататък „Директивата за прозрачността“) ⁽²⁸⁰⁾. Помощта, която не е в съответствие с посочената директива, се счита, че засяга развитието на търговията до такава степен, че противоречи на интересите на Съюза по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС.
- (1001) Съгласно член 2, буква г) от Директивата за прозрачността предприятие, от което се изисква воденето на отделно счетоводство означава, наред с другото, предприятие, на което е възложено извършването на УОИИ по силата на член 106, параграф 2 от ДФЕС, и което получава компенсация за публичната услуга под каквато и да е форма във връзка с тази услуга, и което осъществява други дейности.

⁽²⁷⁶⁾ Директива (ЕС) 2023/959, пак там.

⁽²⁷⁷⁾ Регламент (ЕС) 2023/1805, пак там.

⁽²⁷⁸⁾ Решение на Комисията от 12 юли 2018 г. по дела SA.48119 (2017/N) и SA.49523 (2017/N) — Хърватия — УОИИ — редовен обществен крайбрежен морски транспорт по фериботни маршрути № 431, 432, 632 и 635, C(2018) 4375 final (ОВ С 339, 21.9.2018 г., стр. 1).

⁽²⁷⁹⁾ Решение (ЕС) 2022/448.

⁽²⁸⁰⁾ Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 година относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

- (1002) Комисията отбелязва, че в настоящия случай Corsica Linea и La Mériionale трябва да се считат за предприятия, от които се изисква воденето на отделно счетоводство по смисъла на Директивата за прозрачността.
- (1003) Разпоредбите на Директивата за прозрачността, приложими за предприятията, от които се изисква воденето на отделно счетоводство, са както следва.
- (1004) Съгласно член 1, параграф 2 от Директивата за прозрачността, държавите членки трябва да осигурят адекватното отразяване в отделните счетоводни документи на финансовата и организационната структура на всяко едно предприятие, от което се изисква воденето на отделно счетоводство, така че ясно да проличи следното:
- разходите и приходите, свързани с отделните дейности,
 - подробни сведения за методите на определяне или разпределяне на разходите и приходите по отделните дейности.
- (1005) Освен това, съгласно член 4, параграф 1 от Директива за прозрачността, „[...] държавите членки предприемат необходимите мерки, за да се гарантира, че за всяко предприятие, от което се изисква воденето на отделно счетоводство:
- вътрешните сметки, отговарящи на отделните дейности, са обособени;
 - всички разходи и приходи са обособени или са разпределени правилно на основата на последователно прилагани и обективно обосновани принципи за отчитане на разходите;
 - принципите за осчетоводяване на разходите, на чиято основа се водят отделните сметки, са ясно установени.“
- (1006) В настоящия случай Комисията отбелязва, че от член 30 от ДОУ е видно, че вътрешните сметки на изпълнителите, отнасящи се за дейности, свързани с УОИИ, и дейности извън УОИИ, са обособени и че тези сметки показват приходите и разходите, свързани с тези отделни дейности (съображение 293).
- (1007) Освен това, както е описано в раздел 7.3.8 по-долу, Комисията отбелязва на този етап, че френските органи са обособили или са разпределили правилно разходите и приходите, свързани с предоставянето на УОИИ и търговските дейности, въз основа на ясно определени, последователно прилагани и обективно обосновани принципи за отчитане на разходите. Подробни сведения за методите на определяне или разпределяне на разходите и приходите по отделните дейности са предоставени и в ДОУ.
- (1008) Следователно ДОУ са в съответствие с Директивата за прозрачността. Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.

7.3.6. Спазване на правилата на ЕС за възлагане на обществени поръчки

- (1009) Съгласно точка 19 от рамката за УОИИ, помощта може да се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС само ако, когато възлага извършването на услугата на въпросното предприятие, отговорният орган е спазил или се задължава да спазва приложимите правила на Съюза в областта на обществените поръчки. Това включва всички изисквания за прозрачност, равно третиране и недопускане на дискриминация, пряко произтичащи от Договора или където е приложимо — от вторичното право на Съюза. Помощта, която не отговаря на тези правила и изисквания, се счита, че засяга развитието на търговията до такава степен, че противоречи на интересите на Съюза по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС.

- (1010) Това изискване е повторено в тълкувателното съобщение относно Регламента относно каботажа ⁽²⁸¹⁾. Освен това в съобщението се налагат и условия по отношение на избора на процедура за възлагане на поръчки ⁽²⁸²⁾. В съобщението се посочва, че провеждането на открита тръжна процедура е по принцип най-лесният начин да се гарантира недопускане на дискриминация. Процедура за възлагане, включваща договаряне с потенциалните участниците в търга, може да е в съответствие с принципа за недопускане на дискриминация, при условие че договарянето между възлагащия орган и дружествата, които са подали оферти в търга, е безпристрастно, справедливо и прозрачно. Съгласно посоченото в тълкувателното съобщение относно Регламента относно каботажа, Комисията е на мнение, че прякото възлагане на обществена поръчка не е в съответствие с принципа за недопускане на дискриминация и принципа на прозрачност, заложен в член 4 от Регламента относно каботажа. По същия начин всяка тръжна процедура, която е разработена по начин, който неоснователно ограничава броя на потенциалните участници, не съответства на принципа за недопускане на дискриминация и принципа на прозрачност.
- (1011) В тълкувателното съобщение относно Регламента относно каботажа се посочва също, че за да се гарантира съответствието с тези принципи, периодът между стартирането на тръжната процедура и датата, на която трябва да започне извършването на транспортните услуги, следва да е с подходяща и разумна продължителност. Прекалено кратките периоди, които не отразяват в достатъчна степен нуждите от възлаганата каботажна услуга (напр. относно размера на пазара, изисквания за качество и честота), може да облагодетелстват заварения корабособственик в нарушение на принципа на равно третиране.
- (1012) Комисията проучи дали отговорният орган, когато е възложил предоставянето на услугата на съответните предприятия, е спазил правилата на ЕС за възлагане на обществени поръчки, в случая Директивата относно концесиите.
- (1013) В жалбата си Corsica Ferries твърди, че са налице две нарушения на Директивата относно концесиите. По отношение на първото нарушение Corsica Ferries твърди, че е било изправено пред пречки, които са направили невъзможно подаването на заявление за участие, по-специално много кратките срокове на процедурата (съображение 522) ⁽²⁸³⁾. Освен това, дружеството поддържа становището, че френските органи са променили неоснователно минималните характеристики на тръжната процедура, за да бъдат избрани оферти, които не отговарят на техническите изисквания на приложение 1 към ДОУ, по-специално по отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове
- (1014) Що се отнася до второто нарушение (съображение 523), Corsica Ferries твърди, че срокът на ДОУ не е бил обоснован предвид липсата на изискване за инвестиции от страна на концесионерите. Комисията се позовава по този въпрос на раздел 7.3.4 от решението.

7.3.6.1. Продължителност на тръжната процедура

- (1015) В настоящия раздел Комисията ще разгледа дали продължителността на тръжната процедура е в съответствие с Директивата относно концесиите от две гледни точки: i) периода между началото на процедурата (6 май 2022 г.) и действителното начало на ДОУ (1 януари 2023 г.); и ii) периода между възлагането на ДОУ (21 декември 2022 г.) и влизането им в сила (1 януари 2023 г.).
- (1016) В Директивата относно концесиите се предвижда ⁽²⁸⁴⁾ минимален срок от 30 дни за подаване на заявления и оферти, считано от датата на публикуване на обявлението за концесията. В настоящия случай този минимален срок е спазен (крайният срок за подаване на заявления е 25 юли 2022 г.).

⁽²⁸¹⁾ Раздел 5.4.1.

⁽²⁸²⁾ Раздел 5.4.2.

⁽²⁸³⁾ Corsica Ferries също така твърди, че изискването за мобилизиране на кораби ро-пакс представлява бариера за навлизане на пазара (съображение 517). Въпреки това Комисията отбелязва, че дружествата, които са обслужвали линии до Корсика в периода 2015—2022 г., включително Corsica Ferries, разполагат с плавателни съдове с размери, съвместими с разпоредбите, определени в действащите ДОУ. Освен това Комисията счита, че изискванията за капацитет, посочени в ДОУ, са обосновани от нуждите от обществена услуга съгласно посоченото в раздели 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 и 7.3.2.1.3.3. Следователно тези условия не може да са представлявали бариера за навлизането на пазара.

⁽²⁸⁴⁾ Директива относно концесиите, член 39.

- (1017) Въпреки това, в Директивата относно концесиите не се определя минимален или максимален срок между възлагането на концесия и влизането в сила на тази концесия. Следователно е необходимо да се прецени дали сроковете на въпросната процедура са могли да нарушат принципите на прозрачност, равно третиране и за недопускане на дискриминация.
- (1018) Комисията ще разгледа по-долу твърденията на Corsica Ferries, че определените в процедурата срокове са представлявали пречка за навлизане на нови участници на пазара, в контекста на съществуващата съдебна практика ⁽²⁸⁵⁾ и практики в морския сектор.
- (1019) Комисията отбелязва, че ДОУ за периода 2021—2022 г. са изтекли на 31 декември 2022 г. Влизането в сила на новите ДОУ на 1 януари 2023 г. е обявено през януари 2022 г. като част от консултацията с операторите, проведена от CdC, в която е участвало и Corsica Ferries. Обявлението за поръчката е публикувано от ОТС на 6 май 2022 г., т.е. осем месеца преди началото на ДОУ за периода 2023—2030 г.
- (1020) Комисията отбелязва също, че след публикуването на обявлението за поръчката на 6 май 2022 г. никой от потенциалните кандидати не е отправил молба за промяна в графика, въпреки че той е бил известен от началото на процедурата (вж. съображение 374).
- (1021) Corsica Ferries счита, че този график е представлявал пречка, която е направила невъзможно подаването на заявление от негова страна. По-специално, дружеството изтъква, че в сектора на морския транспорт резервациите се откриват най-малко шест месеца предварително, което прави невъзможно за нови доставчици на услуги да мобилизират кораби с необходимия минимален капацитет по отношение на превоза на пътници и каютите в рамките на определените в тръжната процедура срокове. Следователно, за да може да пренасочи флота си, опериращ по маршрутите Тулон—Корсика, Ница—Корсика и Италия—Корсика, към маршрутите Марсилия—Корсика, дружеството би трябвало да закрие резервациите за тези маршрути най-малко шест месеца предварително.
- (1022) Комисията отбелязва мненията на La Mériidionale и Corsica Linea, в които се посочва, че за откриване на резервациите е достатъчен много по-кратък срок от посочения от Corsica Ferries. Бенефициерите по ДОУ обясняват, че за превоза на товари, който е основната цел на ДОУ, по-голямата част от резервациите се правят няколко дни предварително или в същия ден за редовните клиенти. По отношение на превоза на пътници, изпълнението на ДОУ е започнало в неактивния сезон с по-малко трафик. La Mériidionale заявява, например, че е открило резервациите за обособени позиции 1 и 3 (Аячо и Порто-Векио) на 21 декември 2022 г., без това да му попречи да започне да предоставя услугите по обичайния ред.
- (1023) Комисията отбелязва, че графикът за процедурата е обявен от ОТС в Резолюция 22/050 на Асамблеята на Корсика от 28 април 2022 г. В съответствие с този график, крайният срок за приемане на заявленията е бил 25 юли 2022 г., договарянето е било насрочено за август 2022 г., а възлагането на ДОУ, изборът и уведомяването на издържалия(те) конкурса кандидат(и) — за октомври 2022 г.
- (1024) С оглед на този график, очакваното време между възлагането на ДОУ и влизането им в сила (1 януари 2023 г.) е било малко над два месеца, т.е. повече от два пъти по-дълъг период от този в съдебната практика по делото SNCM II (вж. съображение 372).
- (1025) Комисията посочва също, че на 25 юли 2022 г., датата на получаване на заявленията, ОТС и CdC са установили, че единствено Corsica Linea и La Mériidionale, самостоятелно или като консорциум, са подали заявления, като са отбелязали, че няма нови участници, подали заявления. В резултат на това, към 25 юли 2022 г., ОТС и CdC са могли да заключат, че забавянето на първоначалния график и съкращаването на периода между възлагането на ДОУ и влизането им в сила не са имали блокиращ ефект по отношение на потенциални нови участници.
- (1026) С оглед на гореизложеното, по-специално на графика за процедурата за възлагане, факта, че не е постъпила молба за промяна на този график, и практиката за резервации в сектора на морския транспорт, Комисията счита, че всеки кандидат е имал достатъчно време: i) да подготви своето заявление за участие и оферта; и ii) да разпредели своя флот по маршрутите, за които е подал оферта.

⁽²⁸⁵⁾ Решение от 1 март 2017 г., SNCM II, *нак тал*.

7.3.6.2. Относно минималните изисквания и двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове

(1027) В настоящия раздел Комисията ще разгледа съответствието на процедурата за възлагане с Директивата относно концесиите по отношение на: i) обхвата на минималните изисквания; ii) съответствието на ДОУ с минималните изисквания; и iii) съответствието с принципите на равно третиране и за недопускане на дискриминация по отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове.

7.3.6.2.1. Обхват на минималните изисквания

(1028) По отношение на минималните изисквания, в член 37 от Директивата относно концесиите се предвижда, че спечелилата оферта трябва да отговаря на минималните изисквания, определени от възлагащия орган, и че тези изисквания не може да бъдат променяни по време на договарянето. В точка 2.4 от правилата за подаване на оферти (съображение 270) се предвиждат следните „минимални характеристики“:

- „[максимални тарифи, приложими за местните жители на Корсика и превоза на стоки,
- капацитет на натоварване на плавателните съдове,
- разписания и честота на услугите,
- срок на договора, [както и]
- максимален размер на финансовата компенсация, изплащана от ОТС.“

(1029) В приложение 1 (техническо приложение относно услугите, съображение 285) към правилата за подаване на оферти се посочва, че характеристиките на обслужването по море представляват „минимални капацитети“.

(1030) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата Франция пояснява, че минималните изисквания са определени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти (съображение 379) и че в приложение 1 са описани само минималните изисквания, свързани с: i) капацитета на натоварване на плавателните съдове; и ii) разписанията и честотата на услугите (съображение 380).

(1031) Комисията отбелязва, че точка 2.4 от правилата за подаване на оферти представлява списък, в който са изброени само минималните характеристики, без да се дават допълнителни подробности относно съответните им определения или минимални стойности. За да се разбере точният обхват на минималните характеристики, е необходимо да се направи справка в други документи, включени в тръжната документация (вж. съображение 379).

(1032) Минималните характеристики, свързани с: i) капацитета на натоварване на плавателните съдове; и ii) разписанията и честотата на услугите, са подробно описани в приложение 1 („техническо приложение относно услугите“), в което са определени: i) минималният капацитет на натоварване с пътници и товари; и ii) минималната честота на курсовете и времевите интервали. Според Corsica Ferries всички елементи, посочени в приложение 1, представляват минимални характеристики, като се има предвид по-специално решението на Държавния съвет от 24 юни 2019 г. ⁽²⁸⁶⁾ Във връзка с това, въпреки че тълкуването на правото на ЕС е от компетентността на Съда на Европейския съюз, следва да се отбележи, че с това решение се потвърждава разпореждането на Административния съд на Бастия от 19 март 2019 г. ⁽²⁸⁷⁾, в което се стига до заключението, че в рамките на процедурата за възлагане на ДОУ за морски превоз на пътници и товари между Корсика и континенталната част на страната за периода 2019—2020 г. само техническите изисквания, определени в приложение, свързано с минимална характеристика на договора, изброена в съответната точка от правилата за подаване на оферти, следва да се считат за минимални характеристики.

(1033) Според Corsica Ferries, офертите не са отговаряли на минималните изисквания по смисъла на Директивата относно концесиите за двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, както е посочено в приложение 1.

⁽²⁸⁶⁾ Държавен съвет, 24 юни 2019 г., *La Méridionale*, № 429407, точка 3.

⁽²⁸⁷⁾ Административен съд на Бастия, 19 март 2019 г., *La Méridionale*, № 1900289, точка 12.

(1034) Въпреки това, двупосочните курсове с възможност за пренасрочване не са споменати в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти или в приложение 1. Следователно те не може да се считат за част от минималните изисквания по смисъла на Директивата относно концесиите. По отношение на допълнителните двупосочни пътувания, приложение 1 се отнася само до максималния брой, който възлагащият орган може да въведе с оглед на нуждата от предоставяне на обществената услуга по определени маршрути. В приложение 1 обаче не се разглеждат други характеристики на допълнителните двупосочни курсове, като например определяне на техните дати. ⁽²⁸⁸⁾

(1035) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове не са част от минималните изисквания по смисъла на Директивата относно концесиите.

7.3.6.2.2. Съответствието на ДОУ с минималните изисквания

(1036) Corsica Ferries също така твърди, че френските органи са променили минималните характеристики.

(1037) Във връзка с твърденията за промяна в минималните характеристики по време на договарянето, френските органи заявяват, че не са ги променяли. След проверка на подписаните ДОУ, Комисията счита, че минималните характеристики са идентични с тези, определени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти и в тръжната документация.

(1038) По отношение на съответствието на спечелилите оферти с минималните изисквания, след проверка, ⁽²⁸⁹⁾ Комисията счита, че те отговарят на характеристиките, посочени в точка 2.4 от правилата за подаване на оферти и в тръжната документация.

(1039) Освен това всички спечелили оферти са отговаряли на техническите изисквания в приложение 1. Единствено един плавателен съд на Corsica Linea, Paglia Orba, е разполагал с една каюта за лица с намалена подвижност, вместо с две, както е предвидено в приложение 1. Въпреки това, дори и да се приеме, че техническото изискване относно броя на каютите за лица с намалена подвижност е минимално изискване съгласно Директивата относно концесиите, е ставало въпрос за второстепенен кораб, предназначен да се използва като заместващ кораб на основен плавателен съд (съображение 384). Освен това кандидатът се е ангажирал да замени този плавателен съд с един от седемте плавателни съда, които потенциално би използвал за предоставянето на услугата, ако са необходими две каюти за лица с намалена подвижност. Следва да се има предвид, че в член 20 от ДОУ се позволява замяната на плавателни съдове през срока на действие на договора. В същото време Corsica Linea се е ангажирало да извърши необходимите работи за оборудване на втора каюта за лица с намалена подвижност. Работите са приключили и понастоящем Paglia Orba вече разполага с две кабини за лица с намалена подвижност.

7.3.6.2.3. Съответствие с принципите на равно третиране и за недопускане на дискриминация по отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове

(1040) Corsica Ferries твърди, че спазването на изискванията, посочени в приложение 1 за двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове, е проблематично от икономическа гледна точка. Според Corsica Ferries това би изисквало мобилизирането на плавателен съд, предназначен изключително за тези двупосочни курсове, тъй като те трябва да се извършват по всяко време, при минимален срок за предизвестие от една седмица.

(1041) Комисията отбелязва, че в ДОУ и в приложения 1 към тях се предвиждат три категории двупосочни курсове: „основни“, „с възможност за пренасрочване“ и „допълнителни“.

(1042) Двупосочните курсове с възможност за пренасрочване се уреждат от член 17 от ДОУ, в който се предвижда следното: „С цел оптимизиране на организацията на трафика, регионалните органи си запазват правото да пренасрочват двупосочни курсове в съответствие с общия брой годишни двупосочни курсове, посочен в приложение 1. Пренасрочването ще се извършва на заседания на техническия комитет, посочен в член 10, параграф 2 от настоящия договор“.

(1043) Комисията отбелязва, че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване не се добавят към общия брой годишни двупосочни курсове, а са част от този общ брой.

⁽²⁸⁸⁾ Както е посочено в съображение 1055, фактът, че концесионерите предлагат дати за такива двупосочни курсове, не оказва влияние върху избора на действителните дати, който в крайна сметка се оставя на възлагащия орган.

⁽²⁸⁹⁾ В официалната версия на приложение 1 за обособена позиция 4, която френските органи изпратиха на Комисията, липсваха две страници. Въпреки това Комисията успя да възстанови и потвърди липсващата информация от други документи за обществената поръчка (приложения 2 и 3).

- (1044) Допълнителните двупосочни курсове са определени в член 18 от ДОУ, в който се предвижда следното: „С оглед на необходимостта от предоставяне на обществена услуга, възлагащият орган може да поиска от изпълнителя да извършва допълнителни двупосочни курсове на ad hoc принцип в рамките на броя, посочен в приложение 1 (допълнителни двупосочни курсове) [...]“.
- (1045) Комисията отбелязва, че са били планирани допълнителни двупосочни курсове само за три обособени позиции (10 за обособена позиция 1, 30 за обособена позиция 2 и 10 за обособена позиция 5).
- (1046) Френските органи заявяват, че нито от тръжната документация, нито от отговорите, дадени от възлагащия орган на въпросите на кандидатите по време на процедурата за възлагане, е видно, че кандидатите са били задължени да мобилизират допълнителни плавателни съдове за двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове. Освен това френските органи посочват, че в съответствие с член 17 и член 18 от проектите на ДОУ, за извършването на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и на допълнителни двупосочни курсове е необходимо заседание на техническия комитет, предвиден в член 10, параграф 2 от ДОУ. Комитетът дава възможност на концесионера, който ще изпълнява тези двупосочни курсове, да посочи затрудненията, които биха могли да възникнат в резултат на това изпълнение.
- (1047) Комисията отбелязва, че въвеждането на допълнителни двупосочни курсове не е било нещо ново, тъй като и в предишните ДОУ (за периода 2021—2022 г.), за които Corsica Ferries е подало оферта, са били предвидени допълнителни двупосочни курсове, в същия брой за трите обособени позиции. Освен това заинтересованите икономически оператори са имали възможност да се запознаят с информацията относно периодите на високо търсене, в които би могло да се наложи извършване на допълнителни двупосочни курсове.
- (1048) Комисията отбелязва също така разпореждането от 20 юли 2022 г. на Административния съд в Бастия (съображение 274), в което, по отношение на допълнителните двупосочни курсове, съдът постановява следното: „... при тези обстоятелства и като се има предвид, че информацията, свързана с периодите на високо търсене на морски транспорт, които могат да обосноват отправянето на искане за допълнителни двупосочни курсове, е известна на икономическите оператори и че SAS Corsica Ferries има свободата да направи справка с данните, предоставени на разположение на обществеността, по-специално от Регионалната транспортна обсерватория на Корсика, както е посочено и в точка 4.1 от правилата за подаване на оферти, от разследването не става ясно, че информацията, съдържаща се в тръжната документация, свързана с двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове, е недостатъчна, за да могат кандидатите да оценят обхвата на задълженията на изпълнителите и да подаде оферта. Следователно е малко вероятно твърдяното нарушение на правилата за публикуване и обявяване на състезателна тръжна процедура да навреди на дружеството жалбоподател. От това следва, че изтъкнатото възражение е безрезултатно“⁽²⁹⁰⁾.
- (1049) Комисията отбелязва, че отговорите на въпроси от потенциалните кандидати относно двупосочните курсове не са предоставили допълнителни подробности по някои аспекти на тръжната документация, а по-скоро са препращали кандидатите към документацията за обществените поръчки, която е била счетена за достатъчно ясна⁽²⁹¹⁾. Въпреки това, всички кандидати са имали достъп до една и съща информация чрез раздела „Въпроси и отговори“, в съответствие с принципите на прозрачност, недопускане на дискриминация и равно третиране.
- (1050) Комисията счита, че документацията за обществените поръчки по никакъв начин не е подсказвала, че е необходимо да се поддържа специален флот за допълнителни двупосочни курсове или двупосочни курсове с възможност за пренасрочване. Това се потвърждава от предишните ДОУ и подадените оферти. Поддържането на такъв флот не е било осъществимо и от практическа и икономическа гледна точка, тъй като компенсацията за обществената услуга не покрива разходите за спирането от движение на плавателни съдове, които няма да се използват през по-голямата част от времето⁽²⁹²⁾.
- (1051) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че правилата за подаване на оферти са били достатъчно ясни по този въпрос, за да позволят на кандидатите да представят оферта.
- (1052) Комисията отбелязва още, че двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове са замислени като инструменти, които позволяват адаптиране на обществената услуга към действителното търсене или метеорологичните условия, при дългосрочни ДОУ, съгласно механизъм, подобен на клаузата за опция, посочена в член 43, параграф 1, буква а) от Директивата относно концесиите.

⁽²⁹⁰⁾ Разпореждане на Административния съд в Бастия от 20 юли 2022 г., съображение 12.

⁽²⁹¹⁾ Corsica Ferries счита, че ОТС е посочила в отговорите си, че приложение 1 е минимално изискване (съображение 529). ОТС обаче се е позовавала единствено на документацията за обществените поръчки.

⁽²⁹²⁾ Ако за двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове е било необходимо да се осигури специален флот, това би довело до допълнителни разходи за този флот, които не са съвместими с максималната компенсация за разходи, свързани със задълженията за извършване на обществена услуга.

- (1053) Комисията отбелязва, че в документите за консултациите не се е забранявало на кандидатите да правят предложения и че спечелилите офери са били в съответствие с разпоредбите на правилата за подаване на офери и проекта на договора относно извършването на двупосочни курсове с възможност за пренасрочване и допълнителни двупосочни курсове.
- (1054) Фактът, че Corsica Linea и консорциумът Corsica Linea—La Méridionale са предложили дати за допълнителните двупосочни пътувания, въз основа на своя опит с нуждите от превоз на товари и нуждите, представени от ОТС в тръжната документация, не означава, че двупосочните курсове задължително ще се осъществяват на тези дати, което би възпрепятствало ОТС да отправя искания за извършване на двупосочни курсове на други дати. Датите на допълнителните двупосочни курсове продължават да се определят от техническия комитет, както е предвидено в член 10.2 от договора, и се съобщават на концесионера една седмица предварително.
- (1055) Следователно програмата, предложена от концесионера, по никакъв начин не е обвързваща за възлагащия орган, който определя датата на всяко двупосочно пътуване в зависимост от нуждите. Това заключение е подкрепено с примера за допълнителните двупосочни курсове, действително извършени през 2023 г. за обособена позиция 1, единствената обособена позиция, за която са били извършени допълнителни двупосочни курсове (съображение 389). От предложените 30 допълнителни двупосочни курса, са били изпълнени 28. От тях 3 допълнителни двупосочни курса са извършени на дати, които не са били планирани в предварителната програма. Освен това, ОТС не е поискала допълнителни двупосочни курсове за пет от предварително определените дати. Освен това Комисията отбелязва, че през 2023 г. ОТС не е поискала извършването на никакви двупосочни курсове с възможност за пренасрочване.
- (1056) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че спечелилите офери отговарят на разпоредбите на правилата за подаване на офери и на проектите на ДОУ по отношение на двупосочните курсове с възможност за пренасрочване и допълнителните двупосочни курсове и че не е имало благоприятно третиране по отношение на графика на двупосочните курсове, предложен от Corsica Linea и консорциума Corsica Linea—La Méridionale.

7.3.6.3. Заключение

- (1057) Въз основа на тази информация Комисията не може да заключи, че Corsica Ferries е била засегната от каквито и да било бариери за навлизане на пазара, които са му попречили да подаде оферта и са довели до дискриминационно отношение спрямо него.

7.3.7. Липса на дискриминация по отношение на метода за изчисляване на компенсацията

- (1058) Съгласно точка 20 от рамката за УОИИ, когато орган възложи извършването на една и съща УОИИ на няколко предприятия, компенсацията следва да се изчислява въз основа на същия метод по отношение на всяко предприятие.
- (1059) Тъй като предоставянето на обществената услуга по всеки от маршрутите е възложено на едно предприятие или група предприятия (а именно Corsica Linea, La Méridionale или консорциума Corsica Linea—La Méridionale, вж. таблица 13), Комисията счита, че в този случай не може да има дискриминация по смисъла на точка 20 от рамката за УОИИ. При всички случаи Комисията отбелязва, че компенсацията е изчислена съгласно едни и същи принципи за всеки ДОУ (раздел 3.7.2).
- (1060) Освен това, в тълкувателното съобщение относно Регламента относно каботажа се съдържат и конкретни разпоредби относно прилагането на принципа за недопускане на дискриминация в морския каботаж. В него се предвижда, че държавите членки не трябва да налагат на никое корабно дружество специално предназначени за него задължения, които биха попречили на други корабособственици от Съюза да навлязат на пазара, нито да прилагат други задължения с подобен ефект⁽²⁹³⁾. В съобщението се обръща специално внимание на два вида договорни клаузи, отнасящи се до условията за поемане на плавателни съдове от предишни оператори на обществени услуги⁽²⁹⁴⁾ и условията, свързани с екипажа⁽²⁹⁵⁾.
- (1061) В настоящия случай в ДОУ не се налагат никакви задължения, специално предназначени за дадено корабно дружество, и по-специално задължения, свързани с поемането на плавателните съдове на заварения оператор или с екипажа.

⁽²⁹³⁾ Раздел 5.3.2.

⁽²⁹⁴⁾ Раздел 5.3.2.1.

⁽²⁹⁵⁾ Раздел 5.3.2.2.

(1062) Заинтересованите страни не представиха мнения по този въпрос.

(1063) Следователно ДООУ са в съответствие с точка 20 от Рамката за УОИИ и член 4, параграф 1 от Регламента относно каботаж.

7.3.8. Размер на компенсацията

(1064) Съгласно точка 21 от рамката за УОИИ размерът на компенсацията не трябва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба.

(1065) В точка 22 се посочва, че размерът на компенсацията може да се установи въз основа на очакваните разходи и приходи, въз основа на действително понесените разходи и приходи или въз основа на съчетание от двете, в зависимост от стимулите за ефективност, които държавите членки желаят да въведат от самото начало, в съответствие с точки 40—41.

(1066) В точка 23 се уточнява, че когато компенсацията се основава на част или всички очаквани разходи и приходи, те трябва да се уточнят в акта за възлагане. Те трябва да се основават на правдоподобни и видими параметри относно икономическата среда, в която се предоставя УОИИ. Те трябва да се основават, когато това е възможно, на експертните познания на секторните регулатори или на други органи, които са независими от предприятието. Държавите членки трябва да посочват източниците, на които се основават тези очаквания. Оценката на разходите трябва да отразява прогнозното увеличение на ефективността, постигнато от доставчика на УОИИ по време на времетраенето на възлагането.

(1067) Както е посочено в член 30 от ДООУ (съображение 293), максималната финансова компенсация, изплащана от ОТС на концесионера за предоставяната от него обществена услуга, не трябва да надвишава сумата, която е необходима за покриване на нетните разходи за предоставяне на УОИИ, като се взема предвид и разумна печалба.

(1068) В настоящия случай размерът на компенсацията за УОИИ се изчислява предварително, като се използва методологията чрез разпределяне на разходите, посочена в предварителния оперативен отчет на концесионерите за всяка обособена позиция (приложение 9), който е неразделна част от ДООУ. Размерът на компенсацията, определен в приложение 9, не може да бъде увеличен впоследствие, но подлежи на стимули за ефективност (съображения 301 и 302) и последваща проверка (съображение 319), предвиждаща механизъм за възстановяване в случай на свръхкомпенсация.

(1069) Във връзка с възлагането на ДООУ, френските органи са проверили дали финансовите оферти, подадени от Corsica Linea и La Méridionale, се основават на обективни и правдоподобни предположения и отговарят на задълженията за извършване на обществена услуга, включително минималния капацитет по отношение на превоза на товари и пътници и задълженията, свързани с тарифите за превоз на товари и пътници.

(1070) Поради това Комисията счита, че точки 21—23 от рамката за УОИИ са изпълнени.

7.3.8.1. Нетни разходи, необходими за изпълнението на задълженията за обществена услуга

(1071) Съгласно точка 24 от рамката за УОИИ нетните разходи, необходими или които се очаква да бъдат необходими за изпълнението на задълженията за обществена услуга, следва да се изчисляват, като при възможност се използва методологията на нетните избегнати разходи, когато това се изисква по правото на Съюза или националното законодателство и в други случаи, когато това е възможно.

(1072) Въпреки че Комисията счита методологията на нетните избегнати разходи за най-точния метод за определяне на разходите за задължение за обществена услуга, съгласно точка 27 от рамката за УОИИ, може да има случаи, в които използването на тази методология не е осъществимо или подходящо. В тези случаи и когато това е надлежно обосновано, Комисията може да приеме алтернативни методи за изчисляване на нетните разходи, необходими за изпълнението на задълженията за обществена услуга, като методологията чрез разпределяне на разходите.

(1073) В настоящия случай френските органи са използвали методологията чрез разпределяне на разходите (вж. съображения 307—309), което според Corsica Ferries не е обосновано (съображения 493—498).

- (1074) *Първо*, следва да се припомни, че в съответствие с рамката за УОИИ, и двата метода (т.е. методологията на нетните избегнати разходи и методологията чрез разпределяне на разходите), ако се прилагат правилно, са валидни методологии за изчисляване на подходящия размер на компенсацията. И двата метода се основават на предположения за допълнителни или преки приходи и разходи, свързани с предоставянето на УОИИ, и следователно са обект на сравними методологически ограничения, обратно на твърденията на Corsica Ferries.
- (1075) *Второ*, методологията на нетните избегнати разходи означава установяване на разходите и приходите на предприятието в хипотетичен сценарий без УОИИ. Дейността на Corsica Linea и La Méri-dionale по маршрутите между Корсика и континенталната част на страната обаче зависи от съществуването на УОИИ. В рамките на консултацията с операторите те са заявили, че при липса на договор за обществена услуга, няма да предлагат търговски услуги между Корсика и континенталната част на Франция (съображение 234). За разлика от твърдението на Corsica Ferries, Комисията счита, въз основа на информацията, изложена в съображения 817—825 и 870, че френските органи не са допуснали явна грешка в преценката, като са взели предвид изявленията на Corsica Linea и La Méri-dionale по време на консултацията с операторите. Следователно не може да се приложи никакъв подходящ хипотетичен сценарий, при който операторите биха обслужвали маршрутите между Корсика и континенталната част на страната на търговски принцип без УОИИ, което означава, че не може да се използва методологията на нетните избегнати разходи.
- (1076) Следователно аргументите, изтъкнати от Corsica Ferries (съображения 493—498), трябва да бъдат отхвърлени.
- (1077) По отношение на методологията чрез разпределяне на разходите, съгласно точки 28 и 29 от рамката за УОИИ, този метод включва изчисляване на нетните разходи, необходими за изпълнението на задълженията за обществена услуга, като разлика между разходите и приходите на даден доставчик, за да изпълни задълженията за обществена услуга, както е уточнено и прогнозирано в акта за възлагане. Разходите, които трябва да се отчитат, включват всички разходи, необходими за извършването на УОИИ.
- (1078) Съгласно точка 31 от рамката за УОИИ когато предприятието, на което е възложена УОИИ, извършва също така дейности, попадащи извън обхвата на УОИИ, разходите, които трябва да се вземат предвид, могат да включват всички преки разходи, необходими за изпълнението на УОИИ, и съответна част от непреките разходи, които са общи както за УОИИ, така и за другите дейности. Разходите, свързани с други дейности извън обхвата на УОИИ, трябва да включват всички преки разходи и съответна част от общите разходи. За определяне на подходящия принос към общите разходи, като референтни стойности може да се вземат пазарните цени за използването на ресурсите, когато това е възможно. При липса на такива пазарни цени, подходящият принос към общите разходи може да бъде определен въз основа на равнището на разумна печалба⁽²⁹⁶⁾, която предприятието може да очаква да извлече от дейности, попадащи извън обхвата на УОИИ, или по други методологии, когато са по-подходящи.
- (1079) В настоящия случай операторите на обществените услуги извършват и търговски дейности. Следователно, в съответствие с точка 31 от рамката за УОИИ, е необходимо да се провери дали при изчисляването на размера на компенсацията са взети предвид всички преки разходи, свързани с УОИИ, както и подходящ принос към непреките общи разходи.
- (1080) Освен това следва да се припомни, че в решението BUPA Съдът на Европейския съюз е посочил, позовавайки се на необходимостта и пропорционалния характер на компенсацията, че „предвид оперативната самостоятелност, с която разполага държавата членка по отношение на определението на задача за УОИИ и условията за прилагането ѝ, включително за преценка на допълнителните разходи, породени от нейното изпълнение, което зависи от комплексни икономически факти, обхватът на контрола, който Комисията може да упражнява на това основание, е ограничен до контрол за наличие на явна грешка“ и че „[...] контрол[ът] относно пропорционалния характер на компенсацията за изпълнението на дадена задача за УОИИ [...] се свежда до проверка на въпроса дали предвидената компенсация е необходима за осъществяване на разглежданата задача за УОИИ при икономически приемливи условия [...] или обратно, дали разглежданата мярка е явно неподходяща по отношение на преследваната цел [...]“. ⁽²⁹⁷⁾

⁽²⁹⁶⁾ Разумната печалба се оценява от ex ante перспектива (въз основа по-скоро на очакваните печалби отколкото на реализираните печалби) с цел да бъдат премахнати стимулите за предприятието да повиши своята ефективност, когато извършва дейности извън УОИИ.

⁽²⁹⁷⁾ Решение от 12 февруари 2008 г., BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, точки 220 и 222.

- (1081) Както е посочено в съображение 308, преките разходи за превозите на пътници и товари се разпределят към УОИИ на базата на броя пътници или обема на товарите (в LM), които концесионерите са длъжни да гарантират съгласно задълженията за капацитет, предвидени в ДОУ, докато общите разходи, които съставляват по-голямата част от оперативните разходи на концесионерите, се разпределят към УОИИ пропорционално на капацитета (изразен в m^3 обем), запазен за плавателния съд за дейностите, свързани с УОИИ. Този подход води до приблизително разпределение на [60—75] % от общите разходи към УОИИ по всички маршрути (вж. Таблица 30), с изключение на обществената услуга между Марсилия и Проприано, където към УОИИ се разпределят 100 % от общите разходи.
- (1082) По отношение на разпределянето на разходите по маршрута между Марсилия и Проприано, пълното разпределяне на разходите към УОИИ е обосновано, тъй като цялата услуга, предоставяна от Corsica Linea, се счита за УОИИ. Това се дължи на факта, че по този маршрут е констатирана пълна неефективност на пазара (съображения 170 и 239).
- (1083) За другите маршрути, по отношение на разходите, пряко свързани с услугите за превоз на пътници и товари, които се отнасят до няколко разходни позиции (обхващащи около [10—25] % от общите разходи на маршрут), операторите на обществените услуги, са разпределили към УОИИ около [0—20] % от преките разходи, свързани с превоза на пътници, и [80—100] % от преките разходи, свързани с превоза на товари. Комисията провери дали тези конкретни коефициенти на разпределение са обосновани с оглед на задълженията за извършване на УОИИ, като изчисли съотношението между, от една страна, броя на пътниците и обема на товарите (в LM), свързани с УОИИ, посочени в ДОУ, и, от друга страна, общия брой пътници и обем на товарите (в LM), посочени в предварителния оперативен отчет на концесионерите Corsica Linea и La Mériidionale за всяка обособена позиция (приложение 9). Комисията отбелязва, че това съотношение съответства на конкретните коефициенти на разпределение, приложени към преките разходи, и следователно заключава, че тези коефициенти са обосновани.
- (1084) Що се отнася до общите разходи, които съставляват по-голямата част от разходите (около [70—90] % от общите разходи на маршрут), операторите на обществените услуги са разпределили около [60—75] % от тези разходи към УОИИ. За да провери дали този коефициент на разпределение е обоснован, Комисията взе предвид следните елементи.
- (1085) Първо, Комисията отбелязва, че задълженията по ДОУ се отнасят главно до превоза на товари. Въз основа на информацията, предоставена от френските органи по време на официалната процедура по разследване, която показва капацитети на използваните плавателни съдове (в m^3) по маршрутите по ДОУ, разделени на капацитет за превоз на товари и за превоз на пътници, Комисията отбелязва, че капацитетът за превоз на товари на плавателните съдове, използвани от Corsica Linea и La Mériidionale, възлиза средно на 73 % от общия капацитет на плавателните съдове (в m^3).
- (1086) С оглед на това, че превозът на товари не следва редовен модел, както е описано в съображение 976, Комисията счита за разумно общите разходи на даден плавателен съд да се разпределят според капацитета на натоварване с товари на плавателния съд, запазен от оператора за обществената услуга, за да може да се покрива търсенето по всяко време, включително по време на пиковите периоди, когато капацитетът на натоварване с товари на плавателните съдове обикновено е почти напълно използван.⁽²⁹⁸⁾ Поради тези причини е обосновано да се приложи общ коефициент на разпределение на разходите от около [60—75] % за всички маршрути (като се има предвид, че предоставянето на няколко места за пътуващи по медицински причини, които съставляват малцинство от пътниците в морския транспорт, е незначително и при всички случаи не би увеличило дела на общите разходи, които могат да бъдат разпределени към УОИИ).
- (1087) Освен това Комисията отбелязва, че коефициентите на разпределение ще бъдат предмет на последващи проверки, при които ще се взема предвид действителното използване на плавателните съдове за дейностите, свързани с УОИИ, и търговските услуги (съображение 314). Това означава, че ако броят на търговските пътници или обемът на превозените търговски товари е по-голям от очакваните обеми, посочени в предварителните оперативни отчети (приложение 9), коефициентите на разпределение и съответно размерът на помощта ще бъдат коригирани (като размерът на помощта не може да бъде увеличен впоследствие (съображение 314)).

⁽²⁹⁸⁾ Комисията отбелязва, че в случай на голямо търсене, плавателните съдове, използвани от Corsica Linea и La Mériidionale по маршрутите между Марсилия и Аячо, Бастия, Л'Ил-Рус и Порто-Векио, следва да бъдат използвани почти напълно (около 90 % от капацитета на натоварване с товари на плавателния съд ще бъде използван в пиковите часове).

- (1088) Второ, Комисията провери дали разпределянето на общите разходи може да се счита за подходящо и с оглед на нивото на разумна печалба, която предприятието би трябвало да постигне от дейности извън обхвата на УОИИ, т.е. търговски дейности. Въз основа на предварителните оперативни отчети за всяка обособена позиция (приложение 9), Комисията счита, че очакваната печалба от търговските услуги не надвишава разумна печалба. По-специално, очакваното равнище на печалба от търговските услуги (измерено като оперативен марж) е относително ограничено (средно [...] %) и не надвишава пазарния референтен показател от 7,8 %, установен от френските органи въз основа на независимо изследване, анализиращо рентабилността на извадка от сравними корабни дружества (съображение 311).
- (1089) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че принципите, установени от френските органи за прилагане на методологията чрез разпределяне на разходите, са обосновани и в съответствие с точки 28—31 от рамката за УОИИ. Тези принципи позволяват да се разпределят към УОИИ всички преки разходи, необходими за изпълнението на задълженията за обществена услуга, както и подходящ принос към непреките общи разходи. Освен това Комисията счита, че френските органи са предоставили достатъчно доказателства, че конкретните коефициенти на разпределение не са явно погрешни, като се има предвид, че тяхното прилагане води до разпределяне на част от разходите към УОИИ, което е обосновано и отразява подходящ принос на непреките общи разходи към УОИИ.
- (1090) В заключение Комисията счита, че методологията чрез разпределяне на разходите е била правилно приложена от френските органи и че твърденията на Corsica Ferries (съображения 484—491), според които коефициентите на разпределение на разходите не са обективни и разпределят непропорционална част от разходите към дейностите, свързани с УОИИ, трябва да бъдат отхвърлени.

7.3.8.2. Приходи

- (1091) Съгласно точка 32 от рамката за УОИИ, приходите, които трябва да се вземат предвид, трябва да включват най-малко всички приходи, получени от УОИИ, както е уточнено в акта за възлагане, и прекалено високите приходи, генерирани от специални или изключителни права, дори и да са свързани с други дейности, както е предвидено в точка 45 от рамката.
- (1092) В съответствие с точка 32 от рамката за УОИИ, в ДОУ се изисква приходите, пряко свързани с предоставянето на УОИИ, да се вземат предвид при изчисляването на размера на компенсацията (съображение 293). Тези приходи са посочени в приложение 9 към ДОУ (което съдържа предварителните оперативни отчети на концесионера) и се изчисляват въз основа на задълженията, свързани с превоза на товари и пътници, съдържащи се в ДОУ, приложимите тарифи и броя на необходимите двупосочни курсове, предвидени в ДОУ.
- (1093) Обратно на твърденията на Corsica Ferries (съображения 499—502), обществената услуга не предоставя изключителни права на концесионерите и следователно печалбите, свързани с търговски услуги, не трябва да се вземат предвид при изчисляването на компенсацията, както е предвидено в точка 45 от рамката за УОИИ. Съгласно изложеното в съображения 728—988, Комисията счита, че съществува реална УОИИ за морски превоз на пътници и товари между Марсилия и Франция, както е установено от френските органи. Освен това в ДОУ не се забранява на други оператори да предлагат търговски услуги между Марсилия и Корсика по едностранна схема за ЗОУ. Следователно ДОУ не предоставят никакви изключителни или специални права на концесионерите.
- (1094) Накрая, изглежда, че Corsica Ferries тълкува погрешно позицията на Комисията относно това дали договорите за обществени услуги предоставят изключителни права на операторите на обществените услуги (съображение 501). Фактът, че Съветът по конкуренция на Франция и органът за защита на конкуренцията са признали в миналото, че изпълнителите по предишни договори за обществени услуги фактически са се ползвали от изключителни търговски права, по никакъв начин не доказва, че ДОУ предоставят специални или изключителни права на изпълнителите по тях. Освен това, в решението си относно държавната помощ, предоставена по ДОУ за периода 2007—2013 г., Комисията не счита, че ДОУ са предоставили специални или изключителни права на изпълнителите по тях ⁽²⁹⁹⁾, обратно на твърденията на Corsica Ferries.

⁽²⁹⁹⁾ Решение 2013/435/ЕС.

- (1095) При всички случаи, в точка 45 от рамката за УОИИ просто се установява, че когато на оператора на обществена услуга се предоставят изключителни права, трябва да се вземат предвид прекалено високите приходи, генерирани от специалните или изключителните права, дори и тези, свързани с други дейности. Въпреки това, както е посочено в съображение 1088, очакваните печалби от търговските услуги не надвишават разумна печалба.
- (1096) Накрая, както е посочено в член 32 от ДОУ (съображение 296), операторите на обществени услуги не може свободно да разполагат с печалбите, генерирани от дейности извън УОИИ. Те са длъжни да реинвестират печалбите, генерирани от тези дейности, с оглед постигане на целите за подобряване на качеството на УОИИ по отношение на околната среда. Неизползваните излишъци се възстановяват изцяло на възлагащия орган при изтичане на договора. Следователно, дори ако ДОУ са предоставяли изключително право на концесионерите (което не е така) и дори ако това изключително право е довело до прекалено високи проходи (което не е така), подходът на френските органи е в съответствие с точка 46 от рамката за УОИИ, съгласно която се изисква печалбите от търговски дейности да бъдат използвани изцяло или частично за финансирането на УОИИ. Това се гарантира от задълженията, определени в член 32 от ДОУ.

7.3.8.3. Разумна печалба

- (1097) Разпоредбите относно разумната печалба са изложени в точки 33—38 от рамката за УОИИ.
- (1098) Съгласно точка 33 „разумна печалба“ означава процентът на възвръщаемост на капитала, който би бил изискван за типично предприятие, което обмисля дали да предоставя или не услугата от общ икономически интерес за цялата продължителност на акта на възлагане, като се взема предвид равнището на риска. Равнището на риска зависи от съответния сектор, вида на услугата и характеристиките на механизма на компенсация. Въпреки това, в точка 34 се посочва, че в надлежно обосновани случаи могат да се използват други показатели за равнището на печалбата, различни от процента на възвръщаемост на капитала, за да се определи каква следва да бъде разумната печалба, като средната възвръщаемост на собствения капитал през времетраенето на възлагането, средната възвръщаемост на вложения капитал, средната възвръщаемост на активите или средната възвръщаемост на продажбите.
- (1099) Точка 35 от рамката гласи, че какъвто и показател да се избере, държавата членка трябва да предостави на Комисията доказателства, че предвижданата печалба не надхвърля това, което се изисква от типично предприятие, което обмисля дали да предоставя или не услуга от общ икономически интерес, например като предостави информация за постигнатата възвръщаемост при подобен тип договори, възложени при конкурентни условия.
- (1100) Както е посочено в съображение 310, в член 39 от ДОУ се предвижда, че разумната печалба съответства на съотношението между текущите приходи преди данъци и лихви и оборота от дейностите, свързани с УОИИ, включително компенсацията, както е представено в приложение 9 (оперативен марж). За всеки маршрут разумната печалба не трябва да надвишава 2,13 % за целия срок на договора.
- (1101) Тази максимална печалба е изчислена въз основа на финансовите оферти, предложени от изпълнителите по ДОУ (приложение 9), и е сравнена от френските органи със средния оперативен марж на други корабни дружества в Европа (съображение 311). В договорните разпоредби относно разумната печалба също така се постановява, че максималното равнище на печалба не може да бъде коригирано в посока нагоре при никакви обстоятелства, освен в случай на смущения на пазара и при условие че е налице допълнително независимо изследване, което обосновава коригирането на това равнище.
- (1102) Комисията отбелязва, на първо място, че показателят за оперативен марж, а не процентът на възвръщаемост на капитала, е разумен и надлежно обоснован показател за оценка на равнището на печалбата в настоящия случай.

- (1103) Френските органи обясниха, че в настоящия случай не е възможно да се изчисли процентът на възвръщаемост на капитала, който в рамката за УОИИ е определен като вътрешната норма на възвръщаемост, която предприятието реализира от инвестициите си капитал през цялата продължителност на проекта, за корабните дружества, които вземат на лизинг или наемат плавателни съдове, тъй като няма първоначална инвестиция за конкретните услуги по ДОУ. Комисията отбелязва също, че счетоводната информация (например оперативния марж) е била използвана и в предишни решения относно УОИИ за оценка на равнището на разумна печалба ⁽³⁰⁰⁾.
- (1104) Corsica Ferries оспорва изчислението на разумната печалба въз основа на текущия доход преди данъците (или оперативен марж), тъй като според него данните, свързани с разходите за УОИИ, не са лесно наблюдаеми в отчета за приходите и разходите на бенефициерите, а изискват съмнително разпределение на различните разходни позиции между дейностите, свързани с УОИИ, и дейностите извън УОИИ (съображение 504). Комисията отбелязва обаче, че операторите, предоставящи УОИИ, са длъжни да представят подробна разбивка на своите прогнозни и действителни разходи в приложение 9. Освен това Комисията счита, че принципите за разпределяне на разходите и конкретните коефициент на разпределение в приложение 9 за получаване на очакваните разходи, свързани с УОИИ, са обосновани и разумни, както е обяснено в съображения 1079—1089.
- (1105) Освен това, както е посочено в решението за откриване на процедурата, използването на сравнително изследване за оценка на равнището на разумна печалба е подходящ метод ⁽³⁰¹⁾. Комисията отбелязва също, че Corsica Ferries не оспорва в своите мнения относимостта на резултатите от това проучване на пазара.
- (1106) Като се има предвид, че в ДОУ се предвижда максимална печалба от 2,13 %, т.е. ниво, което е значително по-ниско от оцененото в сравнителното изследване, възложено от френските органи, и че тази печалба по принцип не може да бъде увеличена впоследствие, Комисията счита, че печалбата, установена в ДОУ, не надвишава разумното равнище и следователно ДОУ са в съответствие с точки 33—38 от рамката за УОИИ.

7.3.8.4. Стимули за ефективност

- (1107) Съгласно точка 39 от рамката за УОИИ при изготвянето на метода за компенсиране държавите членки трябва да въведат стимули за ефективното предоставяне на УОИИ с висок стандарт, освен ако не могат да докажат надлежно, че това не е осъществимо или подходящо.
- (1108) Точки 40 и 41 оставят право на преценка на държавите членки по отношение на формата, която трябва да приемат тези стимули. Въпреки това, в точки 42 и 43 се предвижда, че всеки механизъм за стимулиране на ефективността трябва да се основават на обективни и измерими критерии, посочени в акта на възлагане и подлежащи на прозрачна последваща оценка, извършена от орган, независим от доставчика на УОИИ. Освен това, повишаването на ефективността не трябва да бъде за сметка на качеството на предоставената услуга и следва да отговаря на стандартите, определени в законодателството на Съюза.
- (1109) Както е посочено в съображение 302, механизмът за ефективност, приложен към компенсацията за оперативни разходи, е определен в член 35, параграф 3 от ДОУ. На практика механизмът за ефективност е включен в индексацията на компенсацията за оперативни разходи, доколкото размерът на компенсацията нараства по-малко от реалната инфлация. Освен това, съгласно член 35.4 от ДОУ се изисква действителният размер на компенсацията да се изплаща въз основа на годишния отчет, представен на ОТС от доставчиците на обществени услуги. В съответствие с член 46 от ДОУ, годишният отчет трябва да включва актуализирания оперативен отчет в същия

⁽³⁰⁰⁾ Вж. например Решение 2012/321/ЕС на Комисията от 25 януари 2012 г. относно мярка SA.14588 (C 20/09) — приложено от Белгия в полза на De Post — La Poste (понастоящем „bpost“) (ОВ Л 170, 29.6.2012 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj>); решението от 1 август 2014 г. по дело SA.35608 — Hellenic Post — Компенсация за финансирането на универсалната пощенска услуга (ОВ С 348, 3.10.2014 г., стр. 48); и решението от 29 януари 2016 г. по дело SA.41702 — Ирландия — Схема за изравняване на риска (ОВ С 104, 18.3.2016 г., стр. 2).

⁽³⁰¹⁾ Тази методология беше приложена в Решение (ЕС) 2022/348 на Комисията от 17 юни 2021 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия и регион Тоскана в полза на Togemag и неговия приобретател Moby (ОВ Л 64, 2.3.2022 г., стр. 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj>).

формат като предварителния оперативен отчет (приложение 9), като се вземе предвид индексацията на разходите, придружен от бележка, в която се сравняват и обясняват разликите между действителните и прогнозните приходи и разходи. Според френските органи одитът се извършва от външен одитор, избран от ОТС след провеждане на тръжна процедура. Следователно действителният размер на компенсацията се основава на прозрачна последваща оценка, извършена от орган, независим от доставчика на УОИИ.

- (1110) Освен това Комисията отбелязва, че механизмът за последващ контрол на размера на компенсацията, както е посочено в член 35, параграф 1 от ДОУ, също включва определени стимули за ефективност. В член 35, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че в случай на свръхкомпенсация (по-специално ако капацитетът на плавателните съдове, запазен за УОИИ, се използва за търговски услуги), концесионерът може да задържи половината от всеки изплатен излишък до максимум 5 % от размера на компенсацията. Фактът, че операторите, предоставящи УОИИ, може да задържат част от свръхкомпенсацията, когато е целесъобразно, ги насърчава да използват капацитета на плавателния съд по възможно най-ефективния начин. По-специално, това създава стимул капацитетът, който по принцип е запазен за УОИИ, да се използва за търговски услуги, ако иначе би останал неизползван, като по този начин се намаляват разходите за УОИИ.
- (1111) Въз основа на изложеното по-горе Комисията счита, че точки 40—43 от рамката за УОИИ са изпълнени.
- (1112) Corsica Ferries твърди, че механизмът за ефективност, определен в член 35, параграф 3 от ДОУ, не изпълнява целта си, тъй като формулата за изчисляване на компенсацията, определена в член 35, параграф 3 от ДОУ, е явно погрешна (съображения 512 и 513). По-специално, Corsica Ferries твърди, че прилагането на формулата за индексация ще доведе до предоставяне на публична компенсация на дружествата изпълнители на индексирано равнище, надвишаващо инфлацията. Комисията обаче счита това твърдение за неоснователно.
- (1113) Както обясняват френските органи, цифрите в предварителния оперативен отчет на концесионерите (приложение 9) за всяка обособена позиция се основават на номиналните стойности за 2023 г. Всяка година номиналната стойност на компенсацията за оперативни разходи се актуализира, за да отразява реалните стойности (т.е. коригирана с инфлацията), въз основа на формулата, определена в член 35, параграф 3 от ДОУ. Формулата в член 35, параграф 3 от ДОУ гарантира, че действително изплатената през годината компенсация нараства по-малко от инфлацията.
- (1114) Въз основа на изложеното по-горе Комисията заключава, че изискванията относно механизма за ефективност, посочени в точки 39—43 от рамката за УОИИ, са изпълнени и че твърдението на Corsica Ferries е неоснователно.

7.3.8.5. Разпоредби, приложими за предприятия, извършващи също дейности извън обхвата на УОИИ или предоставящи няколко УОИИ

- (1115) Съгласно точка 44 от рамката за УОИИ, когато предприятие извършва дейности, попадащи както в обхвата, така и извън обхвата на УОИИ, вътрешните сметки трябва да показват поотделно разходите и приходите, свързани с УОИИ, и разходите и приходите от другите услуги в съответствие с принципите, посочени в точка 31. Когато на предприятие е възложено извършването на няколко УОИИ, защото възлагащият орган или естеството на УОИИ са различни, трябва да е възможно да се провери във вътрешните сметки на предприятието дали е имало свръхкомпенсиране на равнището на всяка УОИИ.
- (1116) Както е посочено в съображение 293, в член 30 от ДОУ се предвижда, че вътрешните сметки на изпълнителя трябва да показват поотделно разходите и приходите, свързани с УОИИ, и разходите и приходите, свързани с другите услуги, като се вземат предвид коефициентите на разпределение на всички преки разходи, необходими за изпълнението на УОИИ, и подходящ принос към непреките разходи, общи както за УОИИ, така и за търговските дейности. Комисията отбелязва, че в приложение 9 към ДОУ са посочени коефициентите на разпределение за всяка от разходните позиции на изпълнителите. В член 46 от ДОУ също така се предвижда, че всяка година изпълнителите трябва да изготвят годишен отчет за дейността (включително актуализирано приложение 9), който да показва поотделно действителните приходи и разходи, свързани с УОИИ, и действителните приходи и разходи, свързани с търговските дейности, който ще бъде прегледан от ОТС.

- (1117) Поради това Комисията счита, че точка 44 от рамката за УОИИ е спазена.

7.3.8.6. Свръхкомпенсация

- (1118) Съгласно точка 49 от рамката за УОИИ, държавите членки трябва да гарантират, че предприятията не получават свръхкомпенсация, по-голяма от сумата, определена в съответствие с изискванията, посочени в настоящия раздел. Те трябва да представят доказателства по искане на Комисията. Те трябва да извършват редовни проверки или правят необходимото тези проверки да бъдат извършени в края на периода на възлагане и, при всички случаи на интервали не по-дълги от три години.
- (1119) Както е описано в съображения 312—317, френските органи ще извършват ежегодна последваща проверка на размера на компенсацията, изплатена на изпълнителите, за да се гарантира, че няма свръхкомпенсация, която може да възникне в резултат на действителното използване на плавателните съдове.
- (1120) На първо място, следва да се отбележи, че размерът на компенсацията за всяка обособена позиция, изчислен предварително в предварителния оперативен отчет (приложение 9), се основава на минималния брой годишни двупосочни курсове или на основния трафик, изискван съгласно УОИИ (т.е. включително двупосочните курсове с възможност за пренасрочване, но без допълнителните двупосочни курсове).
- (1121) По отношение на основния трафик, компенсацията се изчислява въз основа на коефициентите на разпределение, които ще бъдат фиксирани за целия срок на договора (съображение 307), освен в случаите, когато след последваща проверка е налице несъответствие между коефициента на разпределение, посочен в приложение 9, и коефициента на разпределение, получен от действителното изпълнение на УОИИ. По този начин този механизъм дава възможност при необходимост размерът на компенсацията за оперативни, инвестиционни и горивни разходи да бъде намален впоследствие в зависимост от действителното използване на плавателните съдове. Това означава, че в случай че капацитетът на плавателния съд, запазен за дейности, свързани с УОИИ, в действителност се използва за търговски услуги, коефициентите на разпределение в приложение 9 и следователно компенсацията ще бъдат коригирани.
- (1122) Освен това, за неизвършени курсове няма да се предоставя компенсация (съображение 315).
- (1123) ОТС извършва последваща проверка на изчислението на компенсацията въз основа на годишния отчет на концесионерите, който включва актуализирания оперативен отчет в същия формат като предварителния оперативен отчет (приложение 9), придружен от меморандум, в който се сравняват и обясняват разликите между действителните и прогнозните приходи и разходи. Изпълнителят възстановява на CdC разликата, ако има така, между сумата на компенсацията, получена от предварителния оперативен отчет, и сумата, получена от актуализирания оперативен отчет.
- (1124) Що се отнася до допълнителните двупосочни курсове, цялата услуга се счита за УОИИ. Съгласно посоченото в съображение 306, в член 38, параграф 1 от ДОУ се предвижда, че компенсацията за един допълнителен двупосочен курс, ако такъв бъде извършен, е по-ниската от: i) очаквания размер на компенсацията за един двупосочен курс, посочен в приложение 9 (предварителен оперативен отчет); и ii) сумата, получена от актуализирания оперативен отчет, която включва действителните нетни разходи, направени за извършването на допълнителен двупосочен курс, и е част от годишния отчет. Комисията счита, че този подход е разумен с цел избягване на свръхкомпенсация.
- (1125) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че подходът, възприет от френските органи, е подходящ за изключване на риска от свръхкомпенсация.
- (1126) По отношение на възстановяването на всеки излишък от компенсацията, в съответствие с член 35, параграф 1 от ДОУ, концесионерът може да задържи половината от изплатения излишък до максимум 5 % от размера на компенсацията. Corsica Ferries твърди, че това би довело до свръхкомпенсация (съображение 505).
- (1127) Комисията счита, че това твърдение следва да бъде отхвърлено. Както е посочено в съображение 1110, фактът, че операторите, предоставящи УОИИ, може да задържат част от свръхкомпенсацията, когато е целесъобразно, насърчава тези оператори да използват капацитета на плавателния съд по възможно най-ефективния начин. По отношение на неосъществените курсове, следва да се отбележи, че двупосочен курс може да бъде отменен от ОТС само в случай на форсмажорни обстоятелства или случайни събития, със съгласието на концесионерите (съображение 291). Следователно фактът, че бенефициерите на мерките не получават компенсация поне за постоянните разходи, свързани с отменен двупосочен курс, може да се разглежда по-скоро като предпазлив подход. При всички случаи сумата, която операторите на обществени услуги могат да задържат в случай на свръхкомпенсация, е ограничена до 5 % от компенсацията.

- (1128) Съгласно посоченото в съображения 503—511, Corsica Ferries излага допълнителни доводи, за да докаже, че условията на ДОУ са недостатъчни за изключване на рискът от свръхкомпенсация. Тези доводи трябва да бъдат отхвърлени.
- (1129) *Първо*, Corsica Ferries посочва, че в рамката за УОИИ се изисква печалбите, свързани с търговски дейности, да се вземат предвид при изчисляването на размера на компенсацията само ако УОИИ предоставят специални или изключителни права на операторите и ако тези печалби надвишават разумна печалба. Въпреки това, както е посочено в съображения 1016—1096, тези две обстоятелства не са установени в настоящия случай.
- (1130) *Второ*, както е посочено в съображения 1079—1089, прилаганите коефициенти на разпределение на разходите са обективни и достатъчно обосновани, за да се сведе до минимум рискът от свръхкомпенсация за предоставянето на УОИИ.
- (1131) *Трето*, понятието „коэффициент, получен от операциите“ е ясно и трябва да се разбира с оглед на общите принципи за разпределяне на разходите, определени от френските органи и представени на участниците в тържната процедура за ДОУ (съображение 308). При всички случаи понятието е определено по-подробно в член 35, параграф 1 и член 37, параграф 1 от ДОУ като „коэффициент на разпределение, получен от действителните операции (действителни разходи и приходи, действителна експлоатация на плавателните съдове и др.)“.
- (1132) *Четвърто*, обратно на твърдението на Corsica Ferries, печалбите от търговски дейности, реализирани от бенефициерите на мерките, които съгласно член 32 от ДОУ (съображение 296) трябва да бъдат реинвестирани с оглед постигане на целите за подобряване на качеството на SGEI по отношение на околната среда, не представляват незаконна инвестиционна помощ. Първо, печалбите от търговски дейности не представляват държавни ресурси. Второ, както е споменато по-горе, коефициентите на разпределение на разходите са добре определени, така че да се изключи всякакво кръстосано субсидиране на инвестиции, финансирани от печалбите от търговски дейности.
- (1133) Накрая, необходимо е да се отхвърли и аргументът, изтъкнат от Corsica Ferries, че изпълнителите се ползват от нереализирана капиталова печалба от плавателните съдове в края на срока на действие на ДОУ, която е резултат от факта, че амортизационните разходи и плащанията по договорите за наем, които се компенсират по CFI, надвишават икономическата амортизация на плавателните съдове за същия период. Въпреки че Комисията признава, че може да има разлика между икономическия живот на даден актив в конкретен случай и периода, през който активът се амортизира от предприятието, не е явно погрешно да се използва за изчисляване на размера на компенсацията, както в настоящия случай, амортизация, произтичаща от прилагането на същите амортизационни принципи, които предприятието използва за счетоводни цели и които са в съответствие с практиките в морския сектор.
- (1134) По-специално, по време на официалната процедура по разследване френските органи потвърдиха, че в окончателната версия на приложение 9 методът, приложен за изчисляване на амортизацията на плавателните съдове, е линейна амортизация, а амортизационният срок е определен от кандидатите в зависимост от експлоатационния срок на плавателните съдове в сектора на морския превоз на товари и пътници, който е средно 30 години.

7.3.8.7. Заключение относно размера на компенсацията

- (1135) Въз основа на обстоятелствата, изложени в съображения 1071—1133, Комисията счита, че френските органи са изпълнили условията, определени в раздел 2.8 от рамката за УОИИ, по отношение на размера на компенсацията, по-специално по отношение на нетните разходи, методологията за разпределяне на разходите, разумната печалба, стимулите за ефективност и свръхкомпенсацията.

7.3.9. Допълнителни изисквания, които могат да бъдат необходими, за да се гарантира, че развитието на търговията не е засегнато до такава степен, че това да противоречи на интересите на Съюза

- (1136) Съгласно точка 51 от рамката за УОИИ, изискванията, изложени в раздели 2.1—2.8 от рамката, обикновено са достатъчни, за да се гарантира, че помощта не нарушава конкуренцията по такъв начин, че това да противоречи на интересите на Съюза.

- (1137) Съгласно точка 52 от рамката за УОИИ може да се допусне обаче, че при някои извънредни обстоятелства сериозни нарушения на конкуренцията във вътрешния пазар може да останат неотстранени и помощта да засегне търговията до такава степен, че да противоречи на интересите на Съюза. В такъв случай, в съответствие с точка 53 от рамката за УОИИ, Комисията ще проучи въпроса дали тези нарушения могат да бъдат намалени, като на държавите членки се поставят условия или от тях се изискват ангажименти.
- (1138) Точка 54 от рамката за УОИИ гласи, че сериозни нарушения на конкуренцията, които да противоречат на интересите на Съюза, се очаква да настъпят само при извънредни обстоятелства. Комисията следва да съсредоточи своето внимание към тези нарушения, при които помощта поражда значителни отрицателни ефекти върху други държави членки и върху функционирането на вътрешния пазар, например защото отнема на предприятията във важни сектори на икономиката възможността да постигнат мащаб на дейността, необходим, за да функционират ефикасно.
- (1139) В точки 55—59 от рамката за УОИИ са представени пет ситуации, в които Комисията следва да извърши задълбочен анализ на нарушенията на конкуренцията, предвидени в точка 52 от рамката.
- (1140) В точка 55 от рамката за УОИИ се посочва, че такива нарушения може да възникнат например, когато продължителността на възлагането не може да се оправдае с обективни критерии (напр. необходимостта да се амортизират непрехвърляеми дълготрайни активи), когато възлагането обединява редица задачи (които обикновено подлежат на отделни възлагания без загуба на благосъстояние и без допълнителни разходи по отношение на ефикасността и ефективността в предоставянето на услуги). В такъв случай Комисията ще провери дали би било възможно същата обществена услуга да бъде предоставена толкова добре, но с по-слабо нарушение на конкуренцията, например посредством по-ограничено възлагане по отношение на продължителността или обхвата, или чрез отделни възлагания.
- (1141) В настоящия случай Комисията счита, че продължителността на възлагането е оправдана въз основа на обективни критерии (раздел 7.3.4). Освен това ДОУ отговарят на ясно определена нужда от обществена услуга и осигуряват пропорционални задължения за извършване на обществена услуга за удовлетворяване на тези нужди. Следователно ДОУ не биха могли да имат по-ограничено приложно поле. Накрая, френските органи са предвидили договор за обществена услуга за всеки морски маршрут, за който е установена нужда от обществена услуга за превоз на товари и пътници, като така са осигурили отделни възлагания. Следователно в настоящия случай не е необходимо да се извършва задълбочен анализ на нарушенията на конкуренцията въз основа на точка 55 от рамката за УОИИ.
- (1142) В точка 56 от рамката за УОИИ се посочва, че може да е необходима по-подробна оценка, когато държава членка възлага на доставчик на обществена услуга без конкурентна процедура за подбор задачата да предоставя УОИИ на незапазен пазар, на който вече се предоставят много сходни услуги или на който може да се очаква, че при липса на УОИИ в близко бъдеще ще бъдат предоставяни такива услуги. Тези отрицателни ефекти върху развитието на търговията може да са по-изразени, когато УОИИ се предлага по тарифа, която е по-ниска от разходите на всички действащи или потенциални доставчици, което предизвиква блокиране на пазара. Макар и да защита напълно правото на държавите членки да определят УОИИ по собствено усмотрение, Комисията може да изиска изменения, например в разпределението на помощта, когато разумно може да се докаже, че би било възможно да се предостави същата УОИИ при равностойни условия за ползвателите, с по-слабо нарушение на конкуренцията и на по-ниска цена за държавата.
- (1143) В настоящия случай Комисията отбелязва, че френските органи не са възложили ДОУ без процедура за възлагане на обществена поръчка. Следователно точка 56 от рамката за УОИИ не е приложим в настоящия случай. При всички случаи Комисията счита, че френските органи са установили ясно нужда от няколко обществени услуги по маршрутите между Корсика и пристанище Марсилия, които никоя друга подобна търговска услуга от/до пристанищата Тулон/Ница не е можела да удовлетвори. Те също така са установили, че няма алтернативен подход, който да е по-малко ограничаващ конкуренцията и по-евтин за държавата. Следователно в настоящия случай не е необходимо да се извършва задълбочен анализ на нарушенията на конкуренцията въз основа на точка 55 от рамката за УОИИ.

- (1144) Комисията отбелязва също, че ДОУ се отнасят основно до морски транспортни услуги за превоз на товари без влекач, за които не се оспорва, че съществува пълна неефективност на пазара между Корсика и континенталната част на Франция и за които единствено пристанище Марсилия разполага с достатъчен капацитет за обработка.
- (1145) Комисията също така отбелязва, че превозът на товари с влекач, за който Франция е установила частична взаимозаменяемост между пристанищата Тулон и Марсилия, представлява едва 20 % от общото търсене на този вид превоз и 4 % от общото търсене на превоз на товари⁽³⁰²⁾. Предвид факта, че този обем е ограничен, изкривяването на пазара е минимално и няма реално въздействие върху конкуренцията.
- (1146) Освен това, ДОУ за маршрута Марсилия—Проприано, който включва и превоз на пътници, също обхваща пълна неефективност на пазара по отношение на услугите до Проприано. Следователно този ДОУ не може да доведе до блокиране или ограничаване на пазара, нито до дискриминационна мярка по смисъла на рамката за УОИИ и Регламента относно каботаж.
- (1147) Следва също така да се отбележи, че пристанище Марсилия разполага с достатъчен капацитет, който да позволи на оператор като Corsica Ferries да предлага услуги от това пристанище. Нито едно от доказателствата, представени на Комисията по време на официалната процедура по разследване, не сочи друго.
- (1148) Точка 57 гласи, че извършването на по-внимателно проучване се обосновава и в случаите, когато възлагането на услуга е обвързано със специални или изключителни права, което сериозно ограничава конкуренцията на вътрешния пазар до степен, която противоречи на интересите на Съюза.
- (1149) В настоящия случай Комисията счита, че ДОУ не предоставят никакви специални или изключителни права. Следователно точка 57 не е приложима към настоящия случай.
- (1150) Точка 58 гласи, че Комисията ще обърне внимание и на ситуации, при които помощта позволява на предприятието да финансира създаването или използването на инфраструктура, която не е лесно възпроизведима и дава възможност за блокиране на пазара, на който се предоставя УОИИ или на свързани с него съответни пазари.
- (1151) В настоящия случай Комисията констатира, че въпросните ДОУ не включват инфраструктура, която не е лесно възпроизведима, нито финансирането по тях дава възможност на концесионерите да финансират създаването или използването на такава инфраструктура. Следователно точка 58 не е приложима към настоящия случай.
- (1152) Накрая, съгласно точка 59, ако нарушаването на конкуренцията е в резултат от възлагане, което възпрепятства ефективното прилагане или упражняване на законодателството на Съюза, имащо за цел запазването на доброто функциониране на вътрешния пазар, Комисията ще определи дали обществената услуга не би могла да бъде предоставена по начин, който нарушава конкуренцията в по-малка степен, например като изцяло се прилага секторното законодателство на Съюза.
- (1153) В настоящия случай Комисията отбелязва, че ДОУ не възпрепятстват ефективното прилагане или упражняване на действащото законодателство, тъй като френските органи стриктно са спазили принципите, заложиени в действащото секторно законодателство, а именно в Регламента относно каботаж.
- (1154) Следователно в настоящия случай не е необходимо да се извършва задълбочен анализ на нарушенията на конкуренцията въз основа на точка 55 от рамката за УОИИ.

⁽³⁰²⁾ Оценката на търсенето на превоз на товари се основава на исторически данни (съображение 224), които показват, че превоза на товари с влекач са съставлявали едва около 20 % от общия обем на превозените товари между Марсилия и Корсика в периода 2016—2020 г. (съображение 54). Като се има предвид, че 20 % от търсенето на превоз на товари с влекач се счита за взаимозаменяемо между Марсилия и Тулон, като цяло само 4 % от общото търсене на превоз на товари се счита за взаимозаменяемо между Марсилия и Тулон.

7.3.10. Изисквания за публикуване на определена информация, свързана с УОИИ

(1155) Съгласно точка 60 от рамката за УОИИ: „За всяка компенсация за УОИИ, попадаща в приложното поле на настоящото съобщение, съответната държава членка трябва да публикува следната информация в интернет или по друг подходящ начин: [...]

- резултатите от обществената консултация или други подходящи инструменти, посочени в точка 14; [...]
- съдържанието и продължителността на задълженията за извършване на обществена услуга,
- предприятието и при необходимост — съответната територия,
- размера на помощта, предоставена на предприятието, на годишна основа.“

(1156) В настоящия случай Комисията отбелязва, че френските органи са публикували информацията, изисквана съгласно точка 60 от рамката за УОИИ ⁽³⁰³⁾, с изключение на годишния размер на помощта, предоставена на бенефициерите, който ще бъде публикуван след одитиране на тази информация.

(1157) Поради това Комисията счита, че условията на точка 60 от рамката за УОИИ са изпълнени.

7.3.11. Заключение относно съвместимостта на мерките

(1158) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че мерките са в съответствие с рамката за УОИИ и с Регламента относно каботажа. Следователно ДОУ са съвместими с вътрешния пазар.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(1159) Комисията констатира, че в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС Франция е привела в действие незаконосъобразно ДОУ, които представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. ДОУ обаче са съвместими с вътрешния пазар,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Финансовата компенсация, предоставена от Франция на Corsica Linea и La Mériidionale (поотделно или съвместно) по петте договора за обществени услуги, свързани с обслужването по море на Корсика от/до пристанище Марсилия за периода 2023—2030 г., на обща стойност 853,6 млн. евро, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

2. Държавната помощ, посочена в параграф 1 и незаконно приведена в действие от Франция съгласно член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

⁽³⁰³⁾ За резултатите от обществените консултации вж. следната електронна препратка: 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 (посетена на 18 октомври 2024 г.), а за другите точки, следната електронна препратка: <https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf> (посетена на 18 октомври 2024 г.).

Член 2

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 26 ноември 2024 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Изпълнителен заместник-председател
