



2025/2453

30.12.2025.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2025/2453

(2024. gada 26. novembris)

lietā SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Francija – Korsikas apkalpošana ar jūras transportu (2023.–2030. gads)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2024) 8473)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un it īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu, un it īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes atbilstīgi minētajiem pantiem ⁽¹⁾ un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Pirmspaziņošanas posms

- (1) Francijas iestādes 2022. gada 17. janvāra vēstulē informēja Komisiju, ka Korsikas Transporta padome (*Office des Transports de la Corse*, turpmāk “**OTC**”) ir sākusī pasākumus, lai noteiktu, vai pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem saistībā ar jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp Korsiku un kontinentālo Franciju. Komisija 2022. gada 19. janvārī sāka pirmspaziņošanas procedūru, kas reģistrēta ar numuru SA.101557. Francijas iestādes savus sākotnējos apsvērumus nosūtīja Komisijai 2022. gada 19., 25. un 27. janvāra vēstulēs.
- (2) Komisija 2022. gada 4. un 15. februāra un 22. marta vēstulēs un e-pasta vēstulēs pieprasīja no Francijas iestādēm papildu informāciju. Francijas iestādes atbildes iesniedza 2022. gada 15. februārī un 7. un 31. martā.
- (3) Francijas iestādes 2022. gada 15. marta, 8. aprīļa un 19. un 20. maija vēstulēs informēja Komisiju par saviem plāniem piešķirt piecu sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības uz astoņiem gadiem (2023.–2030. gads) par preču un pasažieru jūras pārvadājumiem starp Marseļas ostu un katru no piecām Korsikas ostām, proti: Ažaksjo, Bastiā, Portovekšio, Propriāno un Lilrusas ostām (turpmāk “**SPL**” vai “**pasākumi**”).
- (4) Komisija 2022. gada 20. aprīļa, 30. maija, 12. jūlija, 11. augusta, 3., 18., 21., 23. un 30. novembra, kā arī 1. un 2. decembra vēstulēs un e-pasta vēstulēs pieprasīja no Francijas iestādēm papildu informāciju. Francijas iestādes atbildes iesniedza 2022. gada 7. un 22. jūnijā, 22. un 27. jūlijā, 10., 13. un 14. oktobra, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. un 30. novembra un 1. un 2. decembra vēstulēs un e-pasta vēstulēs.
- (5) Pirmspaziņošanas posmā Komisija un Francijas iestādes sarīkoja sanāksmes 2022. gada 1., 17. un 22. februārī, 18. martā, 5. aprīlī, 28. jūnijā, 11. jūlijā un 15., 21. un 30. novembrī. Gatavojoties šīm sanāksmēm vai pēc tām, Francijas iestādes sniedza papildu informāciju 2022. gada 21. februārī, 22. martā un 12. jūlijā.

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

- (6) Vienlaikus Komisija 2022. gada 14. aprīlī, 17., 21., 22. un 30. jūnijā, 25. jūlijā, 2. un 30. septembrī, 5. un 26. oktobrī un 2. decembrī, kā arī 2023. gada 30. un 31. janvārī saņēma vispārīgu informāciju no vienas trešās personas.

1.2. Francijas iestāžu paziņojums par pasākumiem un *Corsica Ferries* sūdzība

- (7) 2022. gada 27. decembrī Francijas iestādes elektroniski paziņoja Komisijai par SPL. Tā kā šis paziņojums bija nepilnīgs, Komisija 2023. gada 16. februārī pieprasīja no Francijas iestādēm papildu informāciju. Francijas iestādes papildināja savu paziņojumu ar 2023. gada 5. aprīļa un 2. maija e-pasta vēstulēm.
- (8) 2023. gada 23. martā *Corsica Ferries* iesniedza Komisijai oficiālu sūdzību, apstrīdot pasākumu likumību un saderību, it īpaši attiecībā uz valsts atbalsta tiesībām.
- (9) Komisija 2023. gada 11. aprīlī un 5. jūnijā nosūtīja sūdzību Francijas iestādēm un pieprasīja papildu informāciju. Francijas iestādes savas piezīmes par sūdzību un papildu informāciju sniedza 2023. gada 28. jūnijā, 28. jūlijā un 27. oktobrī.
- (10) *Corsica Ferries* 2023. gada 13. oktobra un 20. decembra e-pasta vēstulēs arī sniedza papildu informāciju par savu sūdzību. Komisija minēto papildu informāciju Francijas iestādēm nosūtīja 2023. gada 21. decembrī, un Francijas iestādes uz to atbildēja 2024. gada 6. februāra e-pasta vēstulē.

1.3. Komisijas sāktā oficiālā izmeklēšanas procedūra attiecībā uz pasākumiem

- (11) Komisija 2024. gada 23. februāra vēstulē informēja Francijas iestādes par savu lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "**LESD**") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz SPL (turpmāk "**lēmums par procedūras sākšanu**").
- (12) Lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽²⁾. Komisija aicināja Francijas iestādes un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par SPL.
- (13) Francijas iestāžu piezīmes Komisija saņēma 2024. gada 27. martā. Pēc minēto piezīmju saņemšanas Komisija 2024. gada 23. aprīlī, 13. un 30. maijā, 14. un 21. jūnijā un 2. un 9. jūlijā nosūtīja Francijas iestādēm informācijas pieprasījumus, un Francijas iestādes uz tiem atbildēja attiecīgi 2024. gada 23. un 31. maijā, 13. jūnijā un 9., 11., 12. un 17. jūlijā.
- (14) Komisija saņēma piezīmes no vairākām ieinteresētajām personām, proti, *Corsica Ferries* (2024. gada 22. aprīlī), *Corsica Linea* (2024. gada 29. aprīlī), *La Mériidionale* (2024. gada 29. aprīlī) un *Stef Group* (2024. gada 29. aprīlī) ⁽³⁾.
- (15) Komisija nosūtīja Francijai *Corsica Ferries* piezīmes (2024. gada 23. aprīlī) un *Corsica Linea*, *La Mériidionale* un *Stef Group* piezīmes (2024. gada 30. aprīlī), dodot tai iespēju atbildēt uz šīm piezīmēm. Francija uz *Corsica Ferries* piezīmēm atbildēja 2024. gada 25. jūnijā un 11. jūlijā. Tā nevēlējās sniegt piezīmes par pārējo ieinteresēto personu sniegto informāciju.

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

⁽³⁾ *Corsica Linea*, *La Mériidionale* un *Stef Group* attiecīgi 2024. gada 8., 15. un 16. aprīļa e-pasta vēstulēs lūdza pagarināt piezīmju iesniegšanas termiņu. Komisija tām piešķīra pagarinājumu līdz 2024. gada 29. aprīlim.

2. JŪRAS TRANSPORTA PAKALPOJUMI STARP KORSIKU UN FRANCIJAS KONTINENTĀLO DAĻU

2.1. Korsikas sociālekonomiskās iezīmes

- (16) Korsika ir Francijas sala, kas atrodas Vidusjūrā. Tai raksturīgs kalnains reljefs, aizsargājamas teritorijas un īpaši lieli lauku apvidi ⁽⁴⁾. Uz salas ir gandrīz 350 000 iedzīvotāju, no kuriem aptuveni 53 % dzīvo pilsētās un 47 % – lauku apvidos ⁽⁵⁾. Šīs ierobežojošās ģeogrāfiskās iezīmes padara Korsiku par vienu no vismazāk apdzīvotajiem Francijas reģioniem – iedzīvotāju blīvums uz šīs salas ir 39 iedzīvotāji uz km². Tas ir krietni mazāk nekā Francijā vidēji, proti, 105 iedzīvotāji uz km² ⁽⁶⁾.
- (17) Zemais iedzīvotāju blīvums nozīmē, ka starp mājām un darbavietām vai atpūtas vietām ir jāmēro lieli attālumi. Salīdzinot ar vidējo rādītāju Francijā, Korsikā tiek veikts vairāk braucienu un tie ir garāki ⁽⁷⁾. Turklāt saskaņā ar INSEE ⁽⁸⁾ sniegto informāciju salas topogrāfija un tas, ka runa ir par lauku pašvaldībām, kā arī sabiedriskā transporta nepietiekams nodrošinājums nozīmē, ka ikdienas braucienos izmanto vairāk personīgo transportlīdzekļu (86 % salīdzinājumā ar 72 % Francijas Eiropas daļā) ⁽⁹⁾.
- (18) Korsikā nav automaģistrāļu infrastruktūras. Tai ir ierobežots ceļu tīkls, ko veido aptuveni 10 teritoriālie ceļi, kā arī palīgceļi. Šie ceļi ir diezgan likumaini, un tas paildzina braucienu laiku ⁽¹⁰⁾, sarežģī satiksmes apstākļus ⁽¹¹⁾ un palielina ceļu satiksmes negadījumu risku. Korsikā ir vislielākais ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits Francijā ⁽¹²⁾. Saskaņā ar Francijas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra sniegto informāciju šīs problēmas vēl vairāk saasina tūrisms. Novērošanas centrs lēš, ka katru gadu Korsikā ar regulāriem jūras reisiem ierodas un dodas prom aptuveni 500 000 automobiļu, kā rezultātā vasaras periodā uz Korsikas ceļiem satiksme teju divas reizes pārsniedz vidējo dienas satiksmes intensitāti ⁽¹³⁾.
- (19) Korsikas ekonomika galvenokārt balstās uz terciāro sektoru ⁽¹⁴⁾. Pakalpojumu ziņā vieni no galvenajiem labklājības un darbavietu radīšanas virzītājspēkiem salā ir tūrisms ⁽¹⁵⁾ un mazumtirdzniecība ⁽¹⁶⁾. Vietējā ekonomika ir ļoti atkarīga no importa no Francijas kontinentālās daļas. 2019. gadā imports no valsts kontinentālās daļas bija gandrīz piecas reizes lielāks nekā eksports ⁽¹⁷⁾.

⁽⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁵⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Salīdzinājumam – valsts vidējais rādītājs ir 67 % pilsētu teritorijās un 33 % lauku apvidos. Tāpēc Korsikas salā ir daudz vairāk lauku apvidu nekā pārējā Francijā.

⁽⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁷⁾ Sk., piemēram, Francijas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra 2023.–2027. gada vispārīgo norādījumu dokumentu par Dienvidkorsiku (6. lpp.), kas pieejams tīmekļa vietnē <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁸⁾ Nacionālais Statistikas un ekonomikas pētījumu institūts.

⁽⁹⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽¹⁰⁾ Korsikas reģionālās pašvaldības 2015. gada reģionālajā infrastruktūras un transporta pakalpojumu plānā norādīts, ka “iekšzemes transportu Korsikā īpaši apgrūstina lielā kalnu grēda. Autoceļu un dzelzceļu tīkli ir likumaini, un attālumus mēra nevis kilometros, bet gan ceļā pavadītajā laikā” (<https://www.aue.corsica/attachment/619085/>, 9. lpp., skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Sk. arī Francijas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra sagatavoto 2023.–2027. gada vispārīgo norādījumu dokumentu par Dienvidkorsiku (6. lpp.) (sk. 7. zemsvītras piezīmi).

⁽¹¹⁾ Sk. sabiedriskās televīzijas kanāla “France 3 Corse” reportāžu sēriju par ceļu stāvokli Korsikā: <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽¹²⁾ Sk. īpaši nopietno situāciju 2022. gadā, kad ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits Korsikā 2,5 reizes pārsniedza vidējo rādītāju valstī: <https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Sk. arī Francijas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra sagatavoto 2023.–2027. gada vispārīgo norādījumu dokumentu par Dienvidkorsiku (6. lpp.) (sk. 7. zemsvītras piezīmi).

⁽¹³⁾ Sk. Francijas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra sagatavoto 2023.–2027. gada vispārīgo norādījumu dokumentu par Dienvidkorsiku (6. lpp.) (sk. 7. zemsvītras piezīmi).

⁽¹⁴⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽¹⁵⁾ Sk. INSEE analīzi par tūrisma nozīmi nodarbinātībā Korsikā: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽¹⁶⁾ Saskaņā ar INSEE datiem mazumtirdzniecība veido 67 % no salas tirdzniecības apjoma, kas ir par deviņiem procentpunktiem vairāk nekā vidēji Francijā (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454>, skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽¹⁷⁾ Francijas iestāžu piezīmes, kas iesniegtas 2023. gada 5. aprīlī.

- (20) Savā 2020. gada 17. novembra atzinumā par tirgu koncentrāciju Korsikā un ar to saistīto ietekmi uz vietējo konkurenci (turpmāk "**konkurences iestādes atzinums**")⁽¹⁸⁾ Francijas konkurences iestāde norāda, ka "galvenais īpašais ierobežojums salas ekonomikas attīstībai ir insularitāte, jo piekļuvi tirgiem var samazināt papildu izmaksas, ko rada ģeogrāfiskā izolētība"⁽¹⁹⁾. Tādējādi konkurences iestāde uzskata, ka "insularitāte un ģeogrāfiskais attālums no kontinentālās Francijas palielina piegādes izmaksas, jo jūras transporta izmantošana ir strukturāli dārgāka". Tātad "uzņēmējus ierobežo sarežģītāka piegādes ķēde nekā valsts kontinentālajā daļā"⁽²⁰⁾.
- (21) Piemēram, degvielas izplatīšanas nozarē konkurences iestāde konstatē ievērojamu atšķirību starp degvielas cenu, ko maksā patērētāji Korsikā, un cenu, ko maksā valsts kontinentālajā daļā⁽²¹⁾. Konkurences iestāde uzskata, ka šī atšķirība daļēji ir skaidrojama ar to, ka Korsikā degviela tiek piegādāta tikai pa jūru, un tas palielina tās galīgo cenu. Dārgāka ir arī degvielas pārvadāšana uz degvielas uzpildes stacijām ar autotransportu, jo kalnainais reljefs paildzina transportēšanas laiku. Visbeidzot, pieprasījuma sezonālais raksturs, kas saistīts ar vasaras tūrisma sezonu, nozīmē, ka krājumi ir jāpārvalda, izmantojot piegādes modeli "tieši laikā" ("just in time"), un tas rada kvotu risku, kas savukārt var radīt ievērojamas papildu izmaksas, jo Korsikas naftas bāzēm ir ierobežota ietilpība⁽²²⁾.
- (22) Tāpat arī pārtikas un patēriņa preces Korsikā ir daudz dārgākas nekā pārējā Francijā – attiecīgi par 14 % un 11 %⁽²³⁾. Konkurences iestādes atzinumā pausts viedoklis, ka to daļēji nosaka strukturāli faktori, kas saistīti ar insularitāti un sezonalitāti. Piegādes ķēde no iepirkšanas centriem Francijas dienvidos ir garāka arī tāpēc, ka ir nepieciešams izmantot jūras transportu⁽²⁴⁾. Korsikas veikalu ierobežotā uzglabāšanas kapacitāte nozīmē arī to, ka preces ir jāpiegādā biežāk nekā kontinentālajā daļā, un neļauj tiem saņemt tādas pašas atlaides no iepirkšanas centriem kā veikaliem, kas atrodas valsts kontinentālajā daļā⁽²⁵⁾.
- (23) Kopumā INSEE atzīmē, ka Korsika ir Francijas Eiropas daļas nabadzīgākais reģions – 2018. gadā 18,5 % Korsikas iedzīvotāju dzīvoja zem nabadzības sliekšņa, kamēr valsts līmenī šis rādītājs bija 14 %. Šī ekonomiskā un sociālā situācija pasliktinājās arī Covid-19 pandēmijas dēļ 2020. un 2021. gadā⁽²⁶⁾ un augstās inflācijas dēļ, ko galvenokārt izraisīja enerģijas un pārtikas cenu pieaugums no 2022. gada⁽²⁷⁾.

⁽¹⁸⁾ 2020. gada 17. novembra atzinums Nr. 20-A-11. Konkurences iestāde norāda, ka tās atzinumu sagatavot lūdza ekonomikas ministrs. Šī lūguma mērķis bija informēt publiskās iestādes par dažādiem konkurences jautājumiem, it īpaši saistībā ar Korsikas rezidentu pirkstspēju.

⁽¹⁹⁾ Turpat, 25. punkts.

⁽²⁰⁾ Turpat, 26. punkts.

⁽²¹⁾ Konkurences iestāde norāda, ka Korsikas ģeogrāfijas un sabiedriskā transporta nepietiekamas attīstības dēļ Korsikas māsasaimniecības ir ļoti atkarīgas no automobiļiem. Tomēr, neraugoties uz to, ka PVN likme salā ir par 7 procentpunktiem zemāka, Korsikā pastāv ļoti būtiska degvielas cenu atšķirība salīdzinājumā ar valsts kontinentālo daļu: aptuveni + 6,7 % dīzeļdegvielai un + 5,3 % bezsvina benzīnam ar oktānskaitli 95. To apstiprināja arī INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8>, skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽²²⁾ Sīkāku informāciju sk. konkurences iestādes atzinuma 2. nozarēm veltītajā sadaļā.

⁽²³⁾ Sk. INSEE apsekojumu par 2022. gada cenu līmeni Korsikā salīdzinājumā ar kontinentālo Franciju: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Kopumā Korsikā cenas ir par 7 % augstākas, un šī atšķirība kopš 2015. gada ir palielinājusies, pat neraugoties uz būtiski samazināto PVN likmi, ko Korsika piemēro lietošanai pārtikā paredzētiem produktiem (2,1 %, nevis 5,5 % vai 20 % kontinentālajā daļā atkarībā no produktu saimes).

⁽²⁴⁾ Konkurences iestādes atzinums, 590.–594. punkts. Konkurences iestāde norāda, ka jūras transporta izmaksas ir viena no lielākajām papildu izmaksām, kas rodas lieliem un vidējiem lielveikaliem – pretēji parastajai komercpraksei, saskaņā ar kuru pirkuma cenas ietver piegādes izmaksas līdz paredzētajam preču galamērķim, jūras transporta izmaksas sistematiski netiek iekļautas iepirkuma cenā. Tādējādi Korsikas veikali sedz jūras pārvadājumu izmaksas starp valsts kontinentālo daļu un Korsiku.

⁽²⁵⁾ Konkurences iestādes atzinums, 595.–598. punkts. Konkurences iestādes dati liecina, ka preču piegāde uz Korsiku aizņem vairāk laika nekā uz jebkuru citu vietu Francijas Eiropas daļā. Parasti tā aizņem trīs dienas, kas vidēji ir par vienu dienu ilgāk nekā veikalam valsts kontinentālajā daļā. Turklāt veikaliem valsts kontinentālajā daļā ir labākas loģistikas sistēmas savām precēm, savukārt Korsikas veikalus ierobežo laiks, kas vajadzīgs jūras transportam (kravu izkraušana no kuģa un autotransports). Visbeidzot, Korsikai trūkst vietējās loģistikas infrastruktūras (ir maz uzglabāšanas zonu). Šie trīs faktori ietekmē Korsikas veikalus. Pirmkārt, ir vajadzīgi bieži reisi turp un atpakaļ uz valsts kontinentālo daļu, lai nodrošinātu veikalu krājumu atjaunošanu, un tas palielina piegādes izmaksas. Otrkārt, valsts kontinentālās daļas iepirkšanas centri Korsikas veikaliem piedāvā mazākas atlaides, jo Korsikas veikalu pasūtītie apjomi ir nelieli – tas īpaši saistīts ar ierobežotajām uzglabāšanas platībām.

⁽²⁶⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽²⁷⁾ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). INSEE lietas 4. attēlā redzams, ka daudzas Korsikas pašvaldību apvienības ir pārmērīgi pakļautas inflācijai, sevišķi gandrīz visa salas ziemeļu daļa un Sartenē-Valinko–Taravo pašvaldību apvienība salas dienvidos, kur galvenā pašvaldība ir Propriāno.

2.2. Ostu infrastruktūra, ko izmanto jūras transporta pakalpojumiem starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku

2.2.1. Valsts kontinentālās daļas ostas

- (24) Valsts kontinentālās daļas ostas, ko izmanto jūras transporta pakalpojumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, ir Marseļas, Tulonas un Nicas ostas (turpmāk "**valsts kontinentālās daļas ostas**").
- (25) Marseļa atrodas vairāk nekā 60 km attālumā no Tulonas (aptuveni 45 minūtes ilgs brauciens pa A50 automaģistrāli un mazāk nekā vienu stundu ilgs brauciens ar vilcienu ⁽²⁸⁾) un gandrīz 200 km attālumā no Nicas (aptuveni 2 stundas 30 minūtes ilgs brauciens pa A8 automaģistrāli). Tulona atrodas 150 km attālumā no Nicas (aptuveni 1 stundu 45 minūtes ilgs brauciens pa A57 un A8 automaģistrālēm un 1 stundu 45 minūtes ilgs brauciens ar vilcienu ⁽²⁹⁾).

1. attēls

Valsts kontinentālās daļas ostas un Korsikas ostas



Avots: Gecodia

2.2.1.1. Marseļas osta

- (26) Marseļas osta ir viena no lielākajām Francijas ostām. Tā nodrošina daudzus valsts un starptautiskus jūras savienojumus un atrodas netālu no Marseļas pilsētas, kas ir otrā lielākā pilsēta Francijā pēc iedzīvotāju skaita.
- (27) Marseļas ostas pārvalde *Grand Port Maritime de Marseille* ir publiska rūpniecības un tirdzniecības aģentūra.

⁽²⁸⁾ Sk. dzelzceļa uzņēmuma SNCF tīmekļa vietni: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Katru dienu starp Marseļu un Tulonu tiek veikti gandrīz 20 vilciena reisi, un vidējais reisa ilgums ir viena stunda.

⁽²⁹⁾ Sk. SNCF tīmekļa vietni: <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Katru dienu starp Tulonu un Nicu tiek veikti aptuveni 15 vilciena reisi, un vidējais reisa ilgums ir divas stundas.

- (28) Marseļas osta ir starptautiska osta ar infrastruktūru, kas ļauj apkalpot visu veidu satiksmi. Tajā ir divi galvenie doki:
- austrumu dokus (uz rietumiem no Marseļas) ar desmit jūras termināļiem galvenokārt izmanto prāmji, pasažieru-kravas kuģi un kruīza kuģi, un to teritorijā atrodas arī kuģu remonta rūpnīca,
 - rietumu doki (*Fos-sur-Mer*) ir paredzēti lieliem starpkontinentāliem preču pārvadājumiem (enerģija, automobiļi, konteineri, speciālās preces utt.).
- (29) Austrumu dokos ir četri jūras termināļi, kas darbojas ar prāmjiem un pasažieru-kravas kuģiem, arī divi valsts termināļi – *Joliette* un *Arenç* –, kuros it īpaši notiek pašreizējā jūras satiksme uz Korsiku (vairāk nekā 10 pietauvošanās vietas). Šie divi termināļi ir tieši savienoti ar trim automaģistrālēm: A7, kas šķērso visu Ronas koridoru no Lionas līdz Marseļai, A50, kas savieno Marseļu ar Tulonu austrumos, un A55, kas savieno Marseļu ar Martigu rietumos.

2.2.1.2. Tulonas osta

- (30) Tulonas osta nodrošina valsts un starptautiskos jūras savienojumus (Spānija, Itālija). Tai ir četri termināļi ap Tulonas līci: divi termināļi Bregajonā un divi termināļi, kas atrodas attiecīgi Tulonas un Laseinas pilsētas centrā. Tulonas ostu pārvalda Vāras Tirdzniecības un rūpniecības kamera (turpmāk "**Vāras TRK**").
- (31) Bregajonas dienvidu terminālis ir paredzēts tikai smago kravu pārvadāšanai, savukārt ziemeļu terminālī (turpmāk "**Tulonas-Bregajonas terminālis**") ir ierīkota viena pietauvošanās vieta, kas paredzēta tikai kravu pārvadāšanai. Laseinas terminālis tiek izmantots tikai kruīza kuģiem, savukārt pilsētas centra terminālis *Toulon-Port de Commerce* (turpmāk "**Tulonas tirdzniecības ostas terminālis**"), kurā ir trīs pietauvošanās vietas, tiek izmantots prāmjiem, kruīza kuģiem un pasažieru-kravas kuģiem. Tulonas tirdzniecības ostas terminālis pašlaik nodrošina visus jūras transporta pakalpojumus starp Tulonu un Korsiku. Tulonas osta atrodas salīdzinoši tuvu automaģistrālei A50 un Tulonas dzelzceļa stacijai.

2.2.1.3. Nicas osta

- (32) Nicas osta atrodas pilsētas centrā. To pārvalda Nicas-Azūra krasta Tirdzniecības un rūpniecības kamera (turpmāk "**Nicas-Azūra krasta TRK**"). Tajā ir divi termināļi, katrā no tiem ir divas pietauvošanās vietas, kas var uzņemt prāmjus un pasažieru-kravas kuģus. Abus termināļus galvenokārt izmanto kruīza kuģu un pasažieru satiksmei un – mazākā mērā – kravu pārvadājumiem. Nicas osta atrodas salīdzinoši tālu no automaģistrāļu infrastruktūras (aptuveni 10 km), savukārt dzelzceļa stacija ir diezgan tuvu.

2.2.2. Korsikas ostas

- (33) Korsikas ostas, kurām ir jūras savienojumi ar kontinentālo Franciju, ir Bastiā, Ažaksjo, Lilrusa, Portovekšio un Propriāno (turpmāk "**Korsikas ostas**").
- (34) Propriāno ir vienīgā Korsikas osta, kurai ir tikai viens maršruts, kas to savieno ar Francijas kontinentālo daļu (ar Marseļu). Pārējām Korsikas ostām ir savienojumi ar trim valsts kontinentālās daļas ostām (ar Marseļu, Tulonu un Nicu).
- (35) Visas Korsikas ostas pārvalda Korsikas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (turpmāk "**Korsikas TRK**").
- (36) Bastiā pilsēta atrodas Korsikas ziemeļaustrumos. Tā atrodas aptuveni 70 km attālumā no Lilrusas (1 stundas 40 minūšu brauciena ar automobili attālumā un gandrīz 2 stundu brauciena ar sabiedrisko transportu attālumā), kas atrodas Korsikas ziemeļos, un tā atrodas 145 km attālumā no Portovekšio salas dienvidaustrumos un 150 km attālumā no Ažaksjo. Ažaksjo pilsēta Korsikas centrālajā rietumdaļā atrodas aptuveni 70 km attālumā no Propriāno Korsikas dienvidrietumos (aptuveni 1 stundas 30 minūšu brauciena ar automobili attālumā un 2 stundu brauciena ar sabiedrisko transportu attālumā) un 140 km attālumā no Portovekšio. Propriāno un Portovekšio atrodas 70 km attālumā viena no otras (aptuveni 1 stundas 30 minūšu brauciena ar automobili attālumā un 2 stundu brauciena ar sabiedrisko transportu attālumā).

- (37) Dzelzceļa stacija ir tikai Bastiā, Ažaksjo un Lilrusā. No Portovekšio kursē starppilsētu autobusi uz Ažaksjo, Propriāno un Bastiā, savukārt no Propriāno kursē starppilsētu autobusi uz Ažaksjo un Portovekšio. 1. un 2. tabulā ir norādīti paredzamie attālumi starp pilsētām, ja izmanto sabiedrisko transportu, un kursēšanas biežums.

1. tabula

Dzelzceļa pakalpojumi Korsikā

	Turp un atpakaļ veikto braucienu skaits ⁽¹⁾ dienā	Brauciena ilgums
Ažaksjo – Bastiā	5	4 h
Ažaksjo – Lilrusa	2	4 h 45 min – 5 h
Bastiā – Lilrusa	3	3 h 15 min

(¹) Viens brauciens turp un atpakaļ atbilst diviem braucieniem.

Avots: Corsica railways

2. tabula

Starppilsētu satiksmes pakalpojumi Korsikā (autobusi)

	Turp un atpakaļ veikto braucienu skaits dienā	Brauciena ilgums
Ažaksjo – Propriāno	5	1 h 45 min
Ažaksjo – Portovekšio	4	3 h 30 min
Propriāno – Portovekšio	3	1 h 45 min
Bastiā – Lilrusa	2	1 h 30 min

Avots: Korsikas reģionālā pašvaldība

2.2.2.1. Bastiā osta

- (38) Bastiā ir lielākā osta Korsikā pasažieru un kravu pārvadājumu apjoma ziņā, un satiksme caur šo ostu veido gandrīz 60 % no kopējā satiksmes apjoma starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu. Tā ir starptautiska osta, jo papildus pārvadājumiem uz Marseļu, Tulu un Nicu tā apkalpo arī maršrutus ar Itāliju.
- (39) Bastiā ostā ir jūras terminālis ar astoņām pietauvošanās vietām, kurās var uzņemt prāmjus un pasažieru-kravas kuģus. Pašlaik tiek apsvērti plāni paplašināt vai būvēt lielāku ostu, jo pašreizējā osta ir ļoti noslogota ⁽³⁰⁾. Ostu, kas atrodas pilsētas centrā, apkalpo teritoriālais ceļš Nr. 20 no Bastiā līdz Ažaksjo.

2.2.2.2. Ažaksjo osta

- (40) Ažaksjo ir otrā lielākā osta Korsikā pārvadāto pasažieru un kravu apjoma ziņā. Papildus regulārai jūras satiksmei ar Marseļu, Tulu un Nicu Ažaksjo ostā ir arī sezonāli maršruti uz Portotorresu (Sardīnijā), Kalvī un Propriāno.
- (41) Ažaksjo ostai ir jūras terminālis ar sešām pietauvošanās vietām, kurās var uzņemt prāmjus un pasažieru-kravas kuģus. Pilsētas centrā to apkalpo teritoriālais ceļš Nr. 20 uz Bastiā ziemeļaustrumos un teritoriālais ceļš Nr. 40 uz Bonifasio salas dienvidu galā.

⁽³⁰⁾ <http://www.bastia.port.fr/developpement/> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

2.2.2.3. Liltrusas osta

- (42) Liltrusas ostai, kas atrodas pilsētas centrā, ir jūras terminālis ar divām pietauvošanās vietām prāmjiem un pasažieru-kravas kuģiem. Tā ir vienīgā Korsikas osta, kurā atļauts pārkraut 1. klases bīstamās kravas (sprāgstvielas un sprādzienbīstamus izstrādājumus). Tai ir ātra piekļuve 30. teritoriālajam ceļam, kas savieno Kalvī (25 km uz rietumiem) ar Pontelekšu Korsikas centrālajā daļā.

2.2.2.4. Portovekšio osta

- (43) Portovekšio ostai, kas atrodas pilsētas centrā, ir jūras terminālis ar divām pietauvošanās vietām, kas paredzētas prāmjiem un pasažieru-kravas kuģiem. No tās var salīdzinoši ātri piekļūt 10. teritoriālajam ceļam uz Bonifasio dienvidos un Bastiā ziemeļos.

2.2.2.5. Propriāno osta

- (44) Propriāno ostai, kas atrodas pilsētas centrā, ir jūras terminālis ar divām pietauvošanās vietām prāmjiem un pasažieru-kravas kuģiem. No tās var salīdzinoši ātri piekļūt teritoriālajam ceļam Nr. 40, kas savieno Bonifasio dienvidos un Azaksjo ziemeļos.

2.3. Jūras transporta pakalpojumi starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu

- (45) Francijas iestādes iesniedza aprakstu par jūras transporta pakalpojumiem, kas sniegti laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam ⁽¹⁾. Laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam jūras transporta pakalpojumus starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu sniedza trīs jūras transporta operatori: *Corsica Ferries* (no Tulas un Nicas), *Corsica Linea* un *La Méditerranée* (no Marseļas). Ceturtais operators, *Moby Line*, laikposmā no 2016. līdz 2019. gadam arī sniedza jūras transporta pakalpojumus starp Nicu un Korsiku.

2.3.1. Jūras kravu pārvadājumi

- (46) Jūras transports ir dominējošais preču pārvadājumu veids starp kontinentālo Franciju un Korsiku. Kopumā jūras kravu pārvadājumu līmenis starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu visu gadu ir relatīvi stabils. Covid-19 veselības krīzes laikā tas būtiski nesamazinājās.

2.3.1.1. Dati par jūras kravu pārvadājumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu

- (47) Jūras kravu pārvadājumus uz Korsiku veic tikai no kontinentālās Francijas, izmantojot maršrutus, kas savieno valsts kontinentālās daļas ostas ar Korsikas ostām.
- (48) Valsts kontinentālās daļas ostās lielākā daļa kravu pārvadājumu ir koncentrēta maršrutos uz Marseļu un no tās (3. un 4. tabula). Marseļas ostai ir relatīvi stabila tirgus daļa – aptuveni 80 % no kopējās kravu pārvadājumu satiksmes starp kontinentālo Franciju un Korsiku (4. tabula).

3. tabula

Preču pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, valsts kontinentālās daļas ostas (imports/eksports, lineārajos metros ⁽¹⁾)

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

⁽¹⁾ Lineārais metrs (jeb "LM") ir mērvienība, ko izmanto, lai mēritu metros pārdotās preces ar nemainīgu šķērsgriezumu. To izmanto arī, lai norādītu nemainīgu elementu (piemēram, piekabju) garumu neatkarīgi no to citiem gabarītiem.

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

⁽¹⁾ Šajā lēmumā sniegtajos satiksmes datus nav ņemts vērā ne 2021., ne 2022. gads, jo Francijas iestāžu veiktā vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem apzināšana tika sākta 2021. gada beigās.

4. tabula

Preču pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, valsts kontinentālās daļas ostas (imports/eksports, %)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Marseļa	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Tulona	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nica	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Kopā	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

- (49) Korsikā preču pārvadājumu plūsmas galvenokārt ir koncentrētas Ažaksjo un Bastiā ostās (5. un 6. tabula). Kā redzams 6. tabulas, no 2016. līdz 2020. gadam šīm divām ostām bija relatīvi stabila tirgus daļa no kopējā kravu pārvadājumu satiksmes apjoma starp kontinentālo Franciju un Korsiku – aptuveni 35 % (Ažaksjo) un 50 % (Bastiā).

5. tabula

Preču pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, Korsikas ostas (imports/eksports, LM)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Ažaksjo	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastiā	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Portovekšio	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Propriāno	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
Lilrusa	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Kopā	2 031 757	2 231 198	2 236 599	2 261 138	2 151 287

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

6. tabula

Preču pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, Korsikas ostas (imports/eksports, %)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Ažaksjo	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastiā	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Portovekšio	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Propriāno	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
Lilrusa	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Kopā	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

2.3.1.2. Jūras kravu pārvadājumu veidi

- (50) Jūras kravu pārvadājumus starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku veic tikai ar Ro-Ro (kravu ar ritošo sastāvu) transportu ⁽³²⁾, izmantojot atbilstošus kuģus, proti, "**Ro-Pax**" (pasažieru-kravas kuģi) ⁽³³⁾ un tikai kravu ar ritošo sastāvu (turpmāk "**Ro-Ro**") kuģus (pārvadājot tikai kravas). Izņemot atsevišķas īpašas preces (cements, smagie iepakojumi u. c.), pārvadājumi starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu notiek tikai ar Ro-Pax kuģiem.
- (51) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju ⁽³⁴⁾ Ro-Ro kravu pārvadājumi tiek iedalīti "kravu ar vilcēju pārvadājumos" un "kravu bez vilcēja pārvadājumos".
- (52) Kravu ar vilcēju pārvadājumi ir kravu pārvadājumi, ko veic, izmantojot vairāk nekā 6 metrus garu autotransporta līdzekli ar saviem dzinējspēka līdzekļiem (furgoni, kravas automobiļi un līdzīgi transportlīdzekļi, kā arī puspiekabes, kas savienotas ar vilcēju). Tāpēc transportlīdzekļa vadītājs ar šiem transportlīdzekļiem var tiešā veidā uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā bez nepieciešamības veikt kravu apstrādes darbus ostā. Visas trīs valsts kontinentālās daļas ostas un Korsikas ostas nodrošina kravu ar vilcēju pārvadājumus.
- (53) Kravu bez vilcēja pārvadājumi ir preču pārvadāšana, izmantojot puspiekabes ⁽³⁵⁾. Iekraušanas laikā puspiekabe tiek atkabināta no vilcēja atiešanas pietātnē un tad piestiprināta speciālam ostas vilcējam, bet pienākšanas ostā tiek veikta pretēja darbība, kad cits vilcējs nogādā puspiekabi galamērķī. Lielāko daļu no jūras kravu pārvadājumiem starp Korsiku un kontinentālo Franciju veido kravu bez vilcēja pārvadājumi (vidēji 64 % no kopējā pārvadāto LM skaita 2016.–2020. gadā salīdzinājumā ar 36 % pārvadātām kravām ar vilcēju).

2.3.1.2.1. Kravu ar vilcēju pārvadājumi

- (54) Valsts kontinentālajā daļā kravu ar vilcēju pārvadājumus galvenokārt veic Marseļas un Tulonas ostas (7. un 8. tabula). Marseļas ostā kravu ar vilcēju pārvadājumi veidoja vidēji aptuveni 20 % no kopējā pārvadāto kravu apjoma, kas laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam transportēts uz Korsiku un no tās.

7. tabula

Kravu ar vilcēju pārvadājumi, valsts kontinentālās daļas ostas (imports/eksports, LM)

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

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

⁽³²⁾ Ro-Ro pārvadājumi ir kravu (vieglo automobiļu, smago kravas transportlīdzekļu, piekabju, būvtehnikas un lielgabarieta iekārtu) pārvadājumi ar īpašiem Ro-Ro kuģiem.

⁽³³⁾ Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. novembra Direktīvas (ES) 2017/2110 par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj>) 2. panta 1. punktu "Ro-Ro pasažieru kuģis" (vai Ro-Pax kuģis) ir kuģis, kura aprīkojums ļauj autotransporta vai dzelzceļa transporta līdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus.

⁽³⁴⁾ Francijas iestāžu piezīmes, kas iesniegtas 2023. gada 5. aprīlī.

⁽³⁵⁾ Puspiekabes ir transportlīdzekļi bez motora, kuriem riteņi ir tikai aizmugurē. Priekšējai daļai nav riteņu, un tā ir pielāgota piekabināšanai pie transportlīdzekļu vai puspiekabju vilcēju sakabes ierīcēm. Vilcēja un puspiekabes sastāvs veido posmaino transportlīdzekli.

8. tabula

Kravu ar vilcēju pārvadājumi, valsts kontinentālās daļas ostas (imports/eksports, %)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Marseļa	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Tulona	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Nica	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Kopā	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

2.3.1.2.2. Kravu bez vilcēja pārvadājumi

- (55) Marseļas osta ir vienīgā kontinentālā osta, kas laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam apkalpoja kravu bez vilcēja pārvadājumus uz Korsiku un no tās. Kravu bez vilcēja pārvadājumi tika apkalpoti visās Korsikas ostās. Šāda veida pārvadājumi tiek veikti tikai starp Marseļu un Korsikas ostām.

2.3.2. Jūras pasažieru pārvadājumi

- (56) Jūras pasažieru pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti starp Korsiku un Franciju/Itāliju. Savienojumi ar kontinentālo Franciju no 2014. līdz 2019. gadam vidēji veidoja aptuveni 65 % no kopējā jūras pasažieru pārvadājumu apjoma, un 2017. un 2018. gadā tika pārvadāti vairāk nekā 2,7 miljoni pasažieru gadā, bet 2019. gadā to skaits samazinājās līdz 2,52 miljoniem. 2020. gadā pēc Covid-19 veselības krīzes jūras pasažieru pārvadājumu apjoms samazinājās par 32 %.
- (57) Atšķirībā no jūras kravu pārvadājumiem jūras pasažieru pārvadājumi ir sezonāli, un pieprasījums tūrisma sezonā (t. i., no aprīļa līdz oktobrim) ir lielāks nekā pārējā gada laikā.
- (58) Lielākā daļa jūras pasažieru pārvadājumu valsts kontinentālās daļas ostās ir koncentrēti Tulonā (9. un 10. tabula). Laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam Marseļas un Tulonas ostas nedaudz palielināja savas tirgus daļas, savukārt Nicas ostas daļa ievērojami samazinājās (10. tabula).

9. tabula

Jūras pasažieru pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, valsts kontinentālās daļas ostas (pasažieru skaits)

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

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

10. tabula

Jūras pasažieru pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, valsts kontinentālās daļas ostas (%)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Marseļa	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Tulona	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Nica	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Kopā	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

- (59) Lielākā daļa jūras pasažieru pārvadājumu Korsikas ostās koncentrējas Bastiā un Ažaksjo. Kā redzams 11. un 12. tabulā, pasažieru pārvadājumu sadalījums starp Korsikas ostām ir saglabājies relatīvi stabils.

11. tabula

Jūras pasažieru pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, Korsikas ostas (pasažieru skaits)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Ažaksjo	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastiā	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
Lilrusa	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Portovekšio	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Propriāno	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Kopā	2 688 505	2 751 174	2 724 829	2 527 213	1 730 464

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

12. tabula

Jūras pasažieru pārvadājumi starp kontinentālo Franciju un Korsiku, Korsikas ostas (%)

	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.
Ažaksjo	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Bastiā	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
Lilrusa	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Portovekšio	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Propriāno	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Kopā	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

2.4. Tiesiskais regulējums, kas reglamentē jūras transporta pakalpojumu sniegšanu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu

- (60) Jūras transports Eiropas Savienībā tika liberalizēts 1992. gadā, kad tika pieņemta Regula par jūras kabotāžu (turpmāk "**Kabotāžas regula**")⁽³⁶⁾. Tomēr Francijas iestādes nekad nav piemērojušas pilnīgu jūras transporta pakalpojumu liberalizāciju attiecībā uz jūras pārvadājumiem uz Korsiku, jo pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas prasa vispārēju šādu pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu.
- (61) Līdz ar to pašlaik starp kontinentālo Franciju un Korsiku tīri komerciāli pārvadājumi netiek veikti. Jūras transporta pakalpojumus sniedz vai nu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību shēmu (turpmāk "**SPS shēma**"), kā definēts Kabotāžas regulas 2. panta 4. punktā un 4. panta 2. punktā [regulā: "valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākums"], vai arī saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu [regulā: "valsts pasūtījuma līgums"], kas atbilst Kabotāžas regulas 2. panta 3. punktā un 4. panta 1. punktā noteiktajai definīcijai.

2.4.1. SPS shēma

- (62) Ar Korsikas Asamblejas 2013. gada 20. decembra Rezolūciju Nr. 13/263, kas grozīta ar Asamblejas 2018. gada 27. jūlija Rezolūciju Nr. 18/266 un 2019. gada 25. aprīļa Rezolūciju Nr. 19/128, Korsikas reģionālā iestāde (turpmāk "**KRI**") izveidoja SPS shēmu, kurā noteiktas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas jāievēro visiem operatoriem, kuri vēlas piedāvāt jūras transporta pakalpojumus starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu (turpmāk "**2019. gada SPS shēma**")⁽³⁷⁾.
- (63) 2019. gada SPS shēmu piemēro visiem jūras transporta pakalpojumiem, kas no 2019. gada 1. oktobra tiek sniegti starp Korsikas ostām un trim valsts kontinentālās daļas ostām desmit gadus, t. i., līdz 2029. gada 30. septembrim. Tajā ir paredzētas vairākas saistības, kas jāievēro, tajā skaitā minimālais reisu skaits turp un atpakaļ, kas jāveic katrā jūras maršrutā visa gada garumā, un maksimālā maksa preču/pasažieru pārvadājumiem, kuru pārvadātāji nedrīkst pārsniegt. 2019. gada SPS shēma neparedz nekādu finansiālu kompensāciju jūras transporta operatoriem par tajā noteikto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi.

2.4.2. Laikposmā no 1976. līdz 2022. gadam noslēgto sabiedrisko pakalpojumu līgumu vēsture

- (64) Vēsturiski un līdz šim sabiedrisko pakalpojumu līgumi attiecās tikai uz jūras transporta pakalpojumiem starp Marseļu un Korsikas ostām. Jūras transporta pakalpojumi no Tulonas un Nicas ostām tika sniegti saskaņā ar SPS shēmu.
- (65) Pirmā sabiedrisko pakalpojumu koncesija starp publisko uzņēmumu *Société Nationale Corse Méditerranée* (turpmāk "**SNCM**") un privāto uzņēmumu *Compagnie Méridionale de Navigation* (tagad *La Méridionale*), no vienas puses, un Francijas valsti, no otras puses, tika parakstīta 1976. gadā ar mērķi nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu 25 gadus, t. i., līdz 2001. gadam.
- (66) No 2002. gada 1. janvāra SNCM ar *La Méridionale* starpniecību sniedza transporta pakalpojumus starp Marseļu un Korsiku saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar KRI uz pieciem gadiem.
- (67) No 2007. gada 1. jūlija līdz 2013. gada 31. decembrim SNCM un *La Méridionale* sniedza šos pakalpojumus saskaņā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas noslēgts 2007. gada 7. jūnijā (turpmāk "**2007.–2013. gada SPL**"), aptverot visus piecus maršrūtus starp Marseļas ostu un Korsikas ostām. Komisija atzina, ka daļa no kompensācijas, kas piešķirta saskaņā ar 2007.–2013. gada SPL, ir valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu⁽³⁸⁾.

⁽³⁶⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj>).

⁽³⁷⁾ 2019. gada 25. aprīļa Rezolūcija Nr. 19/128, kurā sīki izklāstīts 2019. gada SPS shēmas saturs, ir pieejama tīmekļa vietnē https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽³⁸⁾ Komisijas 2013. gada 2. maija Lēmums 2013/435/ES par valsts atbalstu SA.22843 (2012/C) (Ex 2012/NN), *Société Nationale Corse Méditerranée* un *Compagnie Méridionale De Navigation* (OV L 220, 17.8.2013., 20. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj>). Šajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka jūras pasažieru un kravu pārvadājumu sabiedriskā pakalpojuma finansēšana visa gada garumā (pamatpakalpojums) ir saderīga ar iekšējo tirgu. Tomēr tā atzina par nesaderīgu kompensāciju, ko KRI izmaksāja par papildu pasažieru pārvadājumu finansēšanu starp Marseļu un katru no piecām Korsikas ostām vasaras periodā.

- (68) Ar Korsikas Asamblejas 2013. gada 6. septembra lēmumu KRI nolēma piešķirt piecu atsevišķu sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības saistībā ar katru no pieciem maršrutiem starp Marseļas ostu un Korsikas ostām laikposmā no 2014. līdz 2023. gadam. KRI piešķīra šo līgumu slēgšanas tiesības SNCM un *La Mériidionale*. Tomēr pēc administratīvās procedūras, kas pret to tika ierosināta 2014. gada 28. novembrī un noslēgta 2015. gada 20. novembrī ar Marseļas Komerctiesas spriedumu, SNCM 2015. gada decembrī no līguma slēgšanas tiesībām atteicās. Lielāko daļu tā aktīvu 2016. gadā iegādājās konsorcijs *Corsica Maritima* un iekļāva jaunajā kuģošanas sabiedrībā *Corsica Linea*, kas tika izveidota 2015. gada 10. decembrī. *Corsica Linea* kļuva par 2014.–2023. gada sabiedrisko pakalpojumu līgumu apakšuzņēmēju līdz 2016. gada 1. oktobrim, kad līgumi tika izbeigti ar Bastiā Administratīvās tiesas 2015. gada 7. aprīļa spriedumu.
- (69) Pēc tam *Corsica Linea* un *La Mériidionale* konsorcijam laikposmā no 2016. līdz 2022. gadam tika piešķirtas vairāku “pagaidu” sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības saistībā ar jūras pasažieru un kravu pārvadājumiem:
- saistībā ar pieciem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti laikposmam no 2016. gada 1. oktobra līdz 2017. gada 30. septembrim un attiecas uz maršrutiem starp Marseļas ostu un katru no Korsikas ostām,
 - saistībā ar pieciem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti laikposmam no 2017. gada 1. oktobra līdz 2019. gada 31. maijam un pagarināti līdz 2019. gada 30. septembrim, un kas aptver maršrutus starp Marseļas ostu un katru no Korsikas ostām,
 - saistībā ar pieciem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti laikposmam no 2019. gada 1. oktobra līdz 2020. gada 31. decembrim un pagarināti līdz 2021. gada 28. februārim, un kas aptver maršrutus starp Marseļas ostu un katru no Korsikas ostām (turpmāk “**2019.–2020. gada SPL**”) ⁽³⁹⁾,
 - saistībā ar pieciem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti uz laikposmu no 2021. gada 1. marta līdz 2022. gada 31. decembrim un attiecas uz maršrutiem starp Marseļas ostu un katru no Korsikas ostām (turpmāk “**2021.–2022. gada SPL**”) ⁽⁴⁰⁾.
- (70) Attiecībā uz 2019.–2020. gada SPL Komisija veic atsevišķu izmeklēšanu par valsts atbalstu (reģistrēta ar numuru SA.49207).

3. SPL APRAKSTS

3.1. SPL mērķis

- (71) Pasākumi, kas ir šīs procedūras priekšmets, attiecas uz finansiālo kompensāciju, ko piešķirusi OTC saskaņā ar katru no pieciem SPL, kas saistīti ar jūras pārvadājumu pakalpojumiem uz Korsiku laikposmam no 2023. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. SPL attiecas uz jūras kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu katram jūras savienojumam starp Marseļas ostu un katru no Korsikas ostām (33. apsvērum). Kopējā atbalsta summa tiek lēsta 853 600 000 EUR apmērā.
- (72) SPL mērķis ir apmierināt vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem attiecībā uz jūras kravu un pasažieru pārvadājumiem, ko Francijas iestādes noteikušas katrā no šiem maršrutiem.

3.2. SPL labuma guvēji

- (73) SPL labuma guvēji ir *Corsica Linea* un *La Mériidionale* (turpmāk “**SPL labuma guvēji**” vai “**koncesionāri**”) atsevišķi vai kopā (13. tabula).

⁽³⁹⁾ 2019.–2020. gada SPL attiecas uz pasažieru (pasažieru, kas ceļo medicīnisku iemeslu dēļ, studentu, autovadītāju, kas pavadā kravu ar vilcēju, un – tikai maršrutā starp Marseļu un Propriāno – visu pasažieru) un kravu (kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja) jūras pārvadājumiem.

⁽⁴⁰⁾ 2021.–2022. gada SPL mērķis bija tāds pats kā 2019.–2020. gada SPL.

13. tabula

SPL labuma guvēji

Iepirkuma daļas	Maršruti	Koncesionāri
1	Marseļa–Ažaksjo	<i>Corsica Linea</i> un <i>La Méridionale</i> konsorcijs
2	Marseļa–Bastiā	<i>Corsica Linea</i>
3	Marseļa–Portovekšio	<i>La Méridionale</i>
4	Marseļa–Propriāno	<i>Corsica Linea</i>
5	Marseļa–Lilrusa	<i>Corsica Linea</i>

Avots: Francijas iestāžu 2022. gada 27. decembra paziņojums

3.2.1. *Corsica Linea*

- (74) *Corsica Linea* ir vienkāršota akciju sabiedrība, kas specializējusies pasažieru un kravu jūras pārvadājumos ⁽⁴¹⁾.
- (75) *Corsica Linea* ir *CM Holding Group* meitasuzņēmums, kurā ietilpst 150 uzņēmumi un kurā ir 15 galvenie akcionāri. Tajā ir nodarbināti vairāk nekā 1 000 cilvēku, un tā flotē ir deviņi kuģi.
- (76) Uzņēmums pašlaik ar Francijas karogu sniedz jūras pārvadājumu pakalpojumus starp Korsiku un Marseļas ostu saskaņā ar SPL, kā arī jūras pārvadājumu pakalpojumus no Marseļas ostas uz Tunisiju un Alžīriju ⁽⁴²⁾.

3.2.2. *La Méridionale*

- (77) *La Méridionale* ir akciju sabiedrība, kas specializējusies jūras pasažieru un kravu pārvadājumos ⁽⁴³⁾.
- (78) Kopš 2023. gada 1. jūnija *La Méridionale* ir *CMA CGM Group* meitasuzņēmums pēc tam, kad to iegādājās no *STEF Group*, kurai uzņēmums piederēja kopš 2009. gada. *La Méridionale* nodarbina gandrīz 650 cilvēku, un tā flotē ir četri kuģi ⁽⁴⁴⁾.
- (79) Uzņēmums pašlaik ar Francijas karogu sniedz jūras pārvadājumu pakalpojumus starp Korsiku un Marseļas ostu saskaņā ar SPL un kopš 2024. gada – veic regulārus jūras pārvadājumus starp Tulonu un Lilrusu saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu. Tas sniedz arī jūras pārvadājumu pakalpojumus no Marseļas ostas uz Maroku.

3.3. **Administratīvā iestāde, kas piešķir pasākumus**

- (80) Francijas iestādes savā paziņojumā norādīja, ka iestāde, kas ir atbildīga par pasākumu piešķiršanu, ir Korsikas Transporta padome (*Office des Transports de la Corse* jeb OTC).
- (81) OTC ir publiska rūpniecības un tirdzniecības aģentūra reģionālā līmenī, kas izveidota ar 1991. gada 13. maija Likumu Nr. 91-428, ar ko nosaka Korsikas reģionālās pašvaldības statūtus.

⁽⁴¹⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁴²⁾ <https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁴³⁾ <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁴⁴⁾ <https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

- (82) Vispārējā reģionālo un vietējo pašvaldību kodeksa (turpmāk "**CGCT**") L. 4420-20. pantā ir noteikti OTC uzdevumi un pilnvaras un ir norādīts, ka tā ir pakļauta KRI (kas pati ir publiska iestāde saskaņā ar CGCT L. 4421-1. pantu ⁽⁴⁵⁾) uzraudzībai ⁽⁴⁶⁾). Saskaņā ar CGCT L. 4420-20. pantu OTC vada izpildpadomnieks, kuru ieceļ KRI izpildpadomes priekšsēdētājs. Valsts pārstāvis KRI automātiski piedalās OTC valdes sēdēs un ir tās rezolūciju adresāts. OTC darbību pārvalda direktors, kuru ieceļ pēc OTC priekšsēdētāja priekšlikuma ar izpildpadomes rīkojumu. OTC valdi veido sociāli profesionālo organizāciju pārstāvji un galvenokārt Korsikas Asamblejas, kas saskaņā ar CGCT L. 4422-1. pantu ir viena no KRI struktūrām, vēlēti pārstāvji.
- (83) Saskaņā ar KRI pamatnostādņēm ⁽⁴⁷⁾ OTC ir atbildīga par reģionālās gaisa un jūras transporta politikas izstrādi, koordinēšanu un īstenošanu saistībā ar satiksmi starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu. Saskaņā ar CGCT L. 4420-20. pantu OTC ar uzņēmumiem, kas izraudzīti apkalpot gaisa un jūras maršrutus, kuri nepieciešami teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai, noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuros ir noteiktas vedmaksas, izpildes nosacījumi, pakalpojumu kvalitāte un uzraudzības procedūras.
- (84) CGCT L. 4420-20. pantā šajā ziņā ir precizēts, ka OTC finansē līgumus no teritoriālās nepārtrauktības dotācijas, kas paredzēta CGCT L. 4425-26. pantā un ko tai izmaksā KRI. Šo dotāciju valsts izmaksā KRI saskaņā ar CGCT L. 4425-23. pantu. No teritoriālās nepārtrauktības dotācijas 187 miljonu EUR apmērā gadā finansē gaisa un jūras teritoriālās nepārtrauktības pasākumus attiecībā uz satiksmi starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu ⁽⁴⁸⁾.

3.4. **Sabiedrisko pakalpojumu vajadzības raksturošana attiecībā uz jūras transportu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu**

- (85) Šajā iedaļā vispirms ir aprakstītas i) procedūras, ko Francijas iestādes sāka, lai raksturotu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Pēc tam tā apraksta Francijas iestāžu izdarītos secinājumus par šādas vajadzības esību attiecībā uz ii) jūras pasažieru pārvadājumiem un iii) jūras kravu pārvadājumiem.

3.4.1. *Iepazīstināšana ar procedūrām, ko Francijas iestādes sāka, lai raksturotu vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem*

- (86) Ņemot vērā, ka 2021.–2022. gada SPL termiņš beidzās 2022. gada 31. decembrī (69. apsvērums), Francijas iestādes no 2021. gada decembra veica analīzi par to, vai joprojām pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem jūras transporta pakalpojumu lietotājiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu un it īpaši starp Marseļu un piecām Korsikas ostām.
- (87) Francijas iestādes norādīja, ka metode, kas tika izmantota, lai noteiktu, vai joprojām pastāv šāda vajadzība pēc kravu un pasažieru jūras pārvadājumiem, ir jāveic trīs posmos.
- (88) Pirmais posms bija noteikt un kvantificēt lietotāju pieprasījumu pēc jūras transporta pakalpojumiem. Šajā nolūkā Francijas iestādes organizēja divas sabiedriskās apspriešanas.
- (89) Otrā posma mērķis bija pārliecināties, vai tirgus spēj pilnībā vai daļēji apmierināt identificēto lietotāju pieprasījumu. Arī šajā saistībā Francijas iestādes organizēja sabiedrisko apspriešanu.

⁽⁴⁵⁾ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽⁴⁶⁾ Turpat.

⁽⁴⁷⁾ Saskaņā ar CGCT L. 4424-18. pantu KRI, pamatojoties uz teritoriālās nepārtrauktības principu, kura mērķis ir mazināt insularitātes radītos ierobežojumus, nosaka kārtību, kādā organizē jūras transportu starp Korsiku un jebkuru galamērķi kontinentālajā Francijā, it īpaši attiecībā uz pakalpojumiem un vedmaksām.

⁽⁴⁸⁾ Korsikas Reģionālās revīzijas palātas ziņojums, 2021. gada 2. novembris, 2.1. iedaļa, publicēts Francijas Revīzijas palātas tīmekļa vietnē: <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

- (90) Francijas iestādes šos pirmos divus posmus uzticēja veikt ekonomikas konsultāciju uzņēmumam *Gecodia*. Konkrētāk, *Gecodia* bija atbildīgs par tās informācijas vākšanu un apstrādi, kas iegūta no lietotājiem un operatoriem, kā arī par to atbilžu apkopošanu, kas saņemtas pēc OTC sabiedriskajām apspriešanām. *Gecodia* bija atbildīgs arī par papildu pētījumu veikšanu ar mērķi noteikt, vai ir nepieciešami sabiedriskie pakalpojumi saistībā ar jūras transportu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu.
- (91) Otrā posma beigās *Gecodia* 2022. gada 14. marta galīgo ziņojumu iesniedza OTC (turpmāk "**Gecodia ziņojums**"). *Gecodia* ziņojumā analizēts tirgus pieprasījums un piedāvājums un izdarīti secinājumi par to, vai pastāv vajadzība pēc jūras transporta sabiedriskajiem pakalpojumiem starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu.
- (92) Trešais posms bija paredzēts, lai palīdzētu noteikt pieeju, kas vismazāk ietekmētu iekšējā tirgus pienācīgu darbību un kas nodrošinātu apzinātās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Šī pēdējā posma mērķis bija nodrošināt, lai KRI lēmumi par to, kā apmierināt identificētās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, pēc iespējas mazāk ierobežotu konkurenci. Trešais posms ir aprakstīts 3.5. iedaļā.

3.4.1.1. Procedūras, kas sāktas, lai noteiktu, vai pastāv lietotāju pieprasījums

- (93) Lai pabeigtu 88. apsvērumā minēto pirmo posmu, Francijas iestādes 2021. gada 7. decembrī sāka sabiedrisko apspriešanu ar jūras kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem maršrutos starp Marseļas ostu un piecām Korsikas ostām (turpmāk "**apspriešana ar lietotājiem**").
- (94) Apspriešanā, kas ilga vienu mēnesi, visi šie lietotāji un citas ieinteresētās personas tika aicināti iesniegt piezīmes par attiecīgajiem jūras transporta pakalpojumiem. Apspriešana ar lietotājiem tika publicēta OTC tīmekļa vietnē un atspoguļota vietējā un reģionālajā presē.
- (95) Tajā bija vairākas anketas, no kurām katrā bija aptuveni 20 jautājumi, kas bija adresēti dažādām lietotāju kategorijām. Apspriešanai tika pievienots arī dokuments, kas pamatoja sabiedrības aptauju un kurā izklāstītas jūras transporta pakalpojumu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu ⁽⁴⁹⁾ vispārējās iezīmes un sniegts īss un provizorisks apraksts par dažādām jūras kravu un pasažieru pārvadājumu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu lietotāju kategorijām.
- (96) Francijas iestādes 2022. gada 22. janvārī sāka arī apspriešanu ar valsts kontinentālās daļas ostām (Marseļa, Tulona un Nica) uz vienu mēnesi (turpmāk "**apspriešana ar ostām**"). Šī apspriešana ietvēra anketu, kurā būtībā tika jautāts ostu iestādēm par to infrastruktūras iezīmēm gan attiecībā uz kravu pārvadājumiem, gan pasažieru pārvadājumiem.

3.4.1.2. Procedūras, kas sāktas, lai noteiktu tirgū pieejamo piedāvājumu lietotāju pieprasījuma apmierināšanai

- (97) Lai pabeigtu 89. apsvērumā minēto otro posmu, Francijas iestādes 2022. gada 19. janvārī uz piecām nedēļām organizēja apspriešanu ar jūras transporta pakalpojumu sniedzējiem (turpmāk "**apspriešana ar operatoriem**"). Šī apspriešana bija pieejama KRI tīmekļa vietnē.
- (98) Apspriešanas ar operatoriem ievadlapā Francijas iestādes lūdza attiecīgās kuģošanas sabiedrības precizēt savus nodomus attiecībā uz regulāriem reisiem uz Korsiku no 2023. gada 1. janvāra. Apspriešana ar operatoriem ietvēra arī anketu, kas bija jāaizpilda operatoriem. Bija arī pavaddokuments, kurā bija pilnībā izklāstīts 2021. gada 7. decembra apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumenta saturs (95. apsvēruma) un īss apspriešanas ar lietotājiem rezultātu izklāsts. Visbeidzot, ieinteresētās kuģošanas sabiedrības tika aicinātas apspriešanā sniegt informāciju par kuģu ietilpību un pasažieru un kravu apjomu, ko tās varētu pārvadāt, ja laikposmā no 2023. līdz 2028. gadam nebūtu noslēgts sabiedrisko pakalpojumu līgums.

⁽⁴⁹⁾ Šīs vispārējās iezīmes ir aprakstītas šā lēmuma 2.3. iedaļā.

3.4.2. Sabiedriskā pakalpojuma vajadzības raksturojums attiecībā uz jūras pasažieru pārvadājumiem

- (99) Šajā apakšsadaļā ir aprakstīti Francijas iestāžu izdarītie secinājumi par i) jūras pasažieru pārvadājumu starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu lietotāju pieprasījuma esību un ii) tirgus nespējas apmierināt šo pieprasījumu noteikšanu.

3.4.2.1. Pasažieru pieprasījuma noteikšana

- (100) Nākamajās apakšsadaļās ir aprakstītas Francijas iestāžu veiktās analīzes attiecībā uz jūras transporta starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu pasažieru *kvalitatīvo* pieprasījumu un šo lietotāju *kvantitatīvo* pieprasījumu.

3.4.2.1.1. Pasažieru pieprasījuma noteikšana no kvalitatīvā aspekta

- (101) Šajā apakšsadaļā vispirms ir izklāstīti apspriešanas ar lietotājiem rezultāti, tad izklāstīti apspriešanas ar ostām rezultāti, un, visbeidzot, sniegti *Gecodia* ziņojuma secinājumi, kas papildina sabiedriskās apspriešanas rezultātus.

3.4.2.1.1.1. Apspriešanas ar lietotājiem rezultāti

3.4.2.1.1.1.1. Lietotājiem uzdotie jautājumi

- (102) Apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā (95. apsvēruma) Francijas iestādes vispirms paskaidroja, ka attiecībā uz jūras pasažieru pārvadājumiem⁽⁵⁰⁾ ir jānošķir pasažieri, kuru dzīvesvieta ir Korsika⁽⁵¹⁾, un pasažieri nerezidenti⁽⁵²⁾. Tās arī uzskatīja, ka Korsikā dzīvojošo pasažieru vidū pastāv īpašs pieprasījums pēc jūras transporta kā īpašai lietotāju kategorijai, proti, pasažieriem, kas ceļo medicīnisku iemeslu dēļ (turpmāk "**pasažieri medicīniskā nolūkā**"), kas ir nošķirts no vispārējā pasažieru pieprasījuma. Apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā arī norādīts, ka OTC ir konstatējusi vajadzību pēc sabiedriskā jūras transporta pakalpojuma šīm lietotāju kategorijām saskaņā ar 2021.–2022. gada SPL.
- (103) Tāpēc apspriešanā ar lietotājiem respondenti tikai aicināti atbildēt uz divām anketām: vienu – visiem pasažieriem (Korsikas rezidentiem un nerezidentiem), otru, konkrētāku, – tikai pasažieriem medicīniskā nolūkā⁽⁵³⁾.
- (104) Visiem pasažieriem (Korsikas rezidentiem/nerezidentiem) nosūtītajā anketā tika uzdoti aptuveni 20 jautājumi ar piedāvātām atbildēm (dažos gadījumos lietotāji varēja izvēlēties vairākas atbildes), un anketas aizpildīšanai nepieciešamais laiks bija piecas minūtes.
- (105) Pirmajā jautājumā lietotājiem tika lūgts sniegt informāciju par jūras maršrutu(-iem) uz Korsiku, ko viņi izmantoja starp Marseļas ostu un piecām Korsikas ostām⁽⁵⁴⁾. 2.–6. jautājumā tika lūgta informācija par lietotāja profilu (sociāli profesionālā kategorija, Korsikas rezidents/nerezidents, brauciena iemesls(-i)⁽⁵⁵⁾, ceļošanas biežums⁽⁵⁶⁾ un

⁽⁵⁰⁾ Apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā tika izslēgta iespējamā intermodālā konkurence starp jūras transportu un gaisa transportu reisiem/lidojumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, jo "uzņēmumu novērtējums un analīze par kustības grafiku, biežumu, cenām un transporta veidu uzticamību ļauj secināt, ka pasažieru gaisa transports nav ietverts visā konkrētajā tirgū vai tā daļā".

⁽⁵¹⁾ "Korsikas rezidenta" pasažiera statusu OTC piešķir ikvienai personai, kura pierāda, ka viņas galvenā dzīvesvieta ir Korsika.

⁽⁵²⁾ Saskaņā ar sabiedriskās apspriešanas pavaddokumentu šo nošķiršanu pamato vairāki faktori, arī tas, ka Korsikas rezidenti gūst labumu no īpašas braukšanas maksas un viņi izmanto transporta pakalpojumus regulārāk nekā citi pasažieri.

⁽⁵³⁾ Bija arī trešā anketa, kas tika adresēta studentiem, kas ceļo starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu. Tomēr, tā kā Francija nav secinājusi, ka šai lietotāju kategorijai ir vajadzīga sabiedriskā pakalpojuma sniegšana, šajā lēmumā analīze šajā sakarā netiks veikta.

⁽⁵⁴⁾ Ja lietotāji izmantoja vairāk nekā vienu maršrutu, tiem bija jāaizpilda anketa par katru izmantoto maršrutu.

⁽⁵⁵⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas (bija iespējams atzīmēt vairākas atbildes) bija šādas: tuvinieku vai draugu apciemojums; tūrisma/izklaides ceļojums; komandējums; ceļošana medicīnisku iemeslu dēļ; studentu ceļošana; cits (bija jānorāda nolūks).

⁽⁵⁶⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: nekad; reizi gadā; divas līdz piecas reizes gadā; sešas līdz deviņas reizes gadā; vairāk nekā desmit reizes gadā.

ceļošanas vajadzības⁽⁵⁷⁾). 7.–9. jautājumā lietotājiem tika jautāts par viņu apmierinātību ar atiešanas un pienākšanas grafiku Korsikā (apmierina vai neapmierina; ja kustības grafiks neapmierināja, tika vaicāts, vai pasažieri vēlas, lai atiešana vai pienākšana būtu agrāk vai vēlāk) un to, cik bieži tiek izmantoti jūras transporta pakalpojumi attiecīgajos jūras maršrutos. 10.–14. jautājums bija saistīts ar attiecīgo pakalpojumu maksu Korsikas rezidentiem un it īpaši bija vērsts uz to, lai saprastu, vai šī maksa ir atbilstoša vai arī jāmaina.

(106) Atbildēs uz 15.–19. jautājumu lietotāji tika aicināti izteikties par alternatīvām Marseļas ostai, ko viņi varētu izmantot. Konkrētāk, šo jautājumu mērķis bija noskaidrot:

- vai, rezervējot kādu no maršrutiem no Marseļas, lietotāji meklēja arī pieejamos reisus no citām valsts kontinentālās daļas ostām⁽⁵⁸⁾,
- Marseļas ostas izvēles galveno iemeslu salīdzinājumā ar citām kontinentālās daļas ostām⁽⁵⁹⁾,
- vai gadījumā, ja Marseļas ostā vedmaksa par jūras transportu tiktu paaugstināta par 5–10 %, lietotāji būtu gatavi izmantot jūras transporta pakalpojumus citā kontinentālās daļas ostā (Tulonā, Nicā vai abās), lai dotos uz Korsiku vai no tās,
- vai lietotāji jau kopš 2019. gada ir izmantojuši maršrutus no Tulonas vai Nicas uz Korsiku (jā vai nē), un, ja tā, tad bija jānorāda galvenais iemesls, kāpēc tika izvēlēta cita kontinentālā osta (Tulona vai Nica), nevis Marseļas osta⁽⁶⁰⁾.

(107) 20. līdz 22. jautājums attiecās uz jūras transporta un gaisa transporta aizstājamību. Konkrētāk, jautājumu mērķis bija noskaidrot, cik bieži lietotāji rezervācijas brīdī salīdzināja lidojumus un jūras reisus⁽⁶¹⁾, kas bija galvenais iemesls, kāpēc viņi izvēlējās ceļot ar kuģi, nevis ar lidmašīnu⁽⁶²⁾, un vai par 5–10 % lielāku cenu viņi būtu gatavi izmantot gaisa transporta pakalpojumus (jā vai nē).

(108) Pasažieriem medicīniskā nolūkā paredzētajā anketā bija ietverti gan specifiski jautājumi, gan jautājumi, kas ir identiski vispārējās anketas jautājumiem (103. apsvērumš)⁽⁶³⁾. No specifiskajiem jautājumiem 3. jautājums attiecās uz lietotāju vecuma grupu, 4. jautājums attiecās uz to reisu skaitu, ko lietotāji katru gadu veic turp un atpakaļ, 5. jautājums attiecās uz pavadošās personas esību vai neesību, 6. jautājums attiecās uz nepieciešamību pēc kajītes un stāvvietas uz kuģa, 7. jautājums attiecās uz saņemtajiem ārstniecības pakalpojumiem un 12. jautājums attiecās uz veselības apdrošināšanas seguma līmeni attiecībā uz ārstniecības pakalpojumu izmaksām.

(109) Principā anketu respondentiem bija jāpildīja atbildes brīva teksta veidā uz consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Saņemto atbilžu kopsavilkums

(110) Francijas iestādes norāda, ka apspriešanās ar lietotājiem tās saņēma vairāk nekā 1 000 atbilžu, un no tām 987 bija izmantojamas (686 atbildes bija no Korsikas rezidentiem un 301 – no pasažieriem nerezidentiem).

(111) Turpretī uz pasažieriem medicīniskā nolūkā adresēto anketu tika saņemtas tikai 42 atbildes. Ņemot vērā saņemto atbilžu mazo skaitu, Francijas iestādes šīs apspriešanas rezultātus neņēma vērā.

⁽⁵⁷⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: reiss ar rezervētu kajīti un ar automobili; reiss bez rezervētas kajītes un bez automobiļa; reiss ar automobili, bez rezervētas kajītes; reiss ar rezervētu kajīti, bez automobiļa.

⁽⁵⁸⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: nevaru izvēlēties (rezervācija konkrētā maršrutā ir obligāta); vienmēr; nē attiecībā uz dažiem reisiem (jānorāda reisa veids, saistībā ar kuru netiek veikts salīdzinājums); nekad.

⁽⁵⁹⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: viszemākā vedmaksa; kustības grafiks; augstāka pakalpojumu kvalitāte; ostas tuvums manam galamērķim; abonementa biļete šim maršrutam; reisa veids; cits (bija jānorāda).

⁽⁶⁰⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: viszemākā vedmaksa; piemērotāks kustības grafiks; mans galamērķis bija tuvāk izvēlētajai ostai; nezinu; cits (bija jānorāda).

⁽⁶¹⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: vienmēr; regulāri; reizēm; nekad.

⁽⁶²⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: zemāka vedmaksa; nepieciešamība braucienā izmantot savu transportlīdzekli; nakts pārbrauciena iespēja ar kajīti; nespēj lidot; cits (bija jānorāda).

⁽⁶³⁾ Pasažieru medicīniskā nolūkā anketas 1., 2. un 8.–24. jautājums (izņemot 12. jautājumu) bija identiski tiem, kas tika uzdoti visiem pasažieriem.

(112) Atbildes uz anketas jautājumiem, ko Francijas iestādes nosūtīja visiem pasažieriem, var apkopot šādi:

- lielākā daļa rezidentu un nerezidentu (gandrīz 60 %) divas līdz piecas reizes gadā ceļo ar kuģi starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu ⁽⁶⁴⁾,
- 95 % rezidentu un 93 % nerezidentu apgalvo, ka viņiem ir vajadzīga kajīte un automašīna, lai ceļotu pa visiem maršrutiem,
- galvenie iemesli, kāpēc rezidenti ceļo, ir tuvinieku apciemojumi (72 %), tūrisms (56 %), uzņēmējdarbība (29 %) un medicīniski iemesli (23 %). Nerezidenti ceļo tikai tūrisma nolūkā (56 %) un lai apciemotu tuviniekus (52 %) ⁽⁶⁵⁾,
- lielākā daļa rezidentu un nerezidentu atbalsta atiešanas un pienākšanas grafiku, kas bija spēkā laikā, kad notika apspriešana ar lietotājiem (abos gadījumos vairāk nekā 80 % labvēlīga viedokļa attiecībā uz visiem maršrutiem),
- kursēšanas biežums jūras maršrutos starp Marseļu un Korsiku, kas bija spēkā apspriešanas ar lietotājiem laikā, lielā mērā atbilst rezidentu (57 %) un nerezidentu pasažieru (65 %) vajadzībām ⁽⁶⁶⁾.

(113) Kopsavilkums arī liecina, ka 54 % rezidentu (41 % nerezidentu) sistemātiski salīdzina Marseļas ostā pieejamās braucienu iespējas ar braucieniem no citām kontinentālās daļas ostām ⁽⁶⁷⁾. Tomēr salīdzināšanas rādītāji dažādos maršrutos atšķiras: attiecībā uz dažiem maršrutiem, piemēram, Marseļa–Lilrusa vai Marseļa–Portovekšio, respondenti, kas ir Korsikas rezidenti, sistemātiski salīdzina šos maršrutus ar citiem, kas pieejami citās valsts kontinentālās daļas ostās (attiecīgi 70 % un 60 % rezidentiem un 66 % un 35 % nerezidentiem), savukārt salīdzināšanas rādītāji maršrutā Marseļa–Propriāno ir zemi ⁽⁶⁸⁾.

(114) Turklāt neatkarīgi no attiecīgā maršruta galvenais iemesls, kāpēc gan rezidenti, gan nerezidenti izvēlas Marseļas ostu, ir tās tuvums galamērķim (attiecīgi 53 % un 50 %). Ja hipotētiski maksa par reisu no Marseļas tiktu palielināta par 5–10 %, vismaz 60 % respondentu (gan rezidenti, gan nerezidenti) apgalvo, ka būtu gatavi izmantot Tulas vai 35 % – arī Nicas ostu ⁽⁶⁹⁾. Visbeidzot, gandrīz 70 % rezidentu 2019. gadā izmantoja Tulas vai Nicas ostas reisiem uz Korsiku un no tās (salīdzinājumā ar 52 % respondentu nerezidentu) ⁽⁷⁰⁾. Galvenais iemesls šo divu citu ostu izmantošanai ir zemākas maksas par reisiem caur Tulu vai Nicu (57 % rezidentu, 56 % nerezidentu) ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁴⁾ 59 % pasažieru rezidentu (57 % nerezidentu) ziņo, ka ceļo vidēji divas līdz piecas reizes gadā. 29 % pasažieru rezidentu ceļo reizi gadā (38 % nerezidentu). Pasažieri, kas ceļo vairāk nekā sešas reizes gadā, veido mazu daļu (12 % rezidentu, 5 % nerezidentu). Attiecībā uz maršrutu Marseļa–Propriāno statistika ir diezgan līdzīga.

⁽⁶⁵⁾ Statistika maršrutam Marseļa–Propriāno ir visai līdzīga, lai gan tūrisms ir mazāk svarīgs rezidentiem (46 %), savukārt tuvinieku apciemojumu (80 %), braucienu medicīniskā nolūkā (27 %) un darījumu braucienu (26 %) īpatsvars ir augstāks nekā vidēji. Attiecībā uz pasažieriem nerezidentiem tūrisma īpatsvars ir augstāks nekā vidēji (63 %), savukārt tuvinieku apciemojumu īpatsvars ir mazāks (44 %).

⁽⁶⁶⁾ Maršruta Marseļa–Propriāno statistika kopumā ir līdzīga vidējam rādītājam.

⁽⁶⁷⁾ Turpreti 20 % respondentu rezidentu (35 % nerezidentu) nekad nesalīdzina un ceļo tikai no Marseļas / uz Marseļu. 20 % rezidentu (21 % nerezidentu) salīdzināšana nav iespēja (rezervācija konkrētā maršrutā ir obligāta) un 5 % rezidentu (3 % nerezidentu) salīdzina tikai attiecībā uz dažiem ceļojumiem.

⁽⁶⁸⁾ 31 % respondentu rezidentu (27 % nerezidentu) salīdzina sistemātiski, bet 44 % (50 %) to nedara nekad.

⁽⁶⁹⁾ Šīs maksas ir zemākas maršrutā Marseļa–Propriāno, un saistībā ar to vairāk nekā puse respondentu nemainītu maršrutu uz citām kontinenta ostām.

⁽⁷⁰⁾ Šis īpatsvars attiecas uz visiem maršrutiem uz Korsiku, izņemot Propriāno, jo vairāk nekā 60 % respondentu, kas izmantoja maršrutu Marseļa–Propriāno, norādīja, ka 2019. gadā nav izmantojuši pārējās valsts kontinentālās daļas ostas, laiotos uz Propriāno un no šīs pilsētas.

⁽⁷¹⁾ Šis īpatsvars ir daudz mazāks maršrutā Marseļa–Propriāno, kur tikai 40 % respondentu apsver zemāku maksu citās ostās, un ostas tuvums galamērķim ir vēl viens no galvenajiem iemesliem, kas tiek ņemts vērā, apsverot braucienus uz/no citām kontinenta ostām (25 % respondentu).

- (115) Visbeidzot, runājot par gaisa transporta un jūras transporta aizstājamību, apspriešana ar lietotājiem parādīja, ka 56 % rezidentu (79 % nerezidentu) rezervācijas veikšanas laikā nesalīdzina lidojumus ar braucieniem ar kuģi ⁽⁷²⁾. Dažos maršrutos, piemēram, Marseļa–Propriāno, šīs procentuālās daļas ir lielākas ⁽⁷³⁾. Attiecībā uz 21. jautājumu (107. apsvērums) galvenais iemesls, kāpēc Korsikas rezidenti (83 % respondentu) un nerezidenti (76 %) izvēlas šķērsot jūru ar kuģi, nevis ar lidmašīnu visos maršrutos, ir nepieciešamība braucienā izmantot savu transportlīdzekli. Attiecībā uz iespēju pāriet uz gaisa transportu gadījumā, ja kuģa brauciena maksa tiktu paaugstināta par 5–10 %, nedaudz vairāk nekā puse respondentu atbalsta, ka viņi transporta veidu nemainītu ⁽⁷⁴⁾.

3.4.2.1.1.2. Apspriešanas ar ostām rezultāti

3.4.2.1.1.2.1. Uzdotie jautājumi

- (116) Aptaujai, kas bija pievienota apspriešanai ar ostām, bija trīs daļas, kas bija vēltas pasažieru satiksmei.
- (117) Anketas pirmajā daļā (1.1.–1.5. jautājums) ostu iestādes tika aicinātas sniegt piezīmes par lietotāju pieprasījuma iezīmēm, kas identificētas un izklāstītas apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā (95. apsvērums). Konkrētāk, pirmajā daļā iestādes tika aicinātas:
- komentēt atšķirību starp pasažieriem rezidentiem, pasažieriem nerezidentiem un pasažieriem medicīniskā nolūkā,
 - norādīt savas ostas aptvēruma teritorijas lielumu, pamatojoties uz savām zināšanām par tirgu,
 - norādīt, vai tās uzskata, ka to ostas infrastruktūra nav aizstājama ar citām ostām attiecībā uz visu vai daļu pasažieru pārvadājumu starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu,
 - komentēt par konkurences līmeni starp ostām pasažieru pārvadājumu jomā gan pašreizējā periodā, gan septiņu gadu laikā.
- (118) Anketas otrajā daļā ostu iestādēm tika lūgts sniegt pilnīgu aprakstu par ostas infrastruktūru, ko tās varētu piešķirt jūras transporta pakalpojumiem starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu.
- (119) Trešajā daļā (4.1.–4.8. jautājums) būtībā ostu iestādēm tika vaicāts par to infrastruktūras jaudu pasažieru pārvadājumu apkalpošanai. Konkrētāk, tajā tika lūgts norādīt:
- vai to infrastruktūrā ir teritorijas, kas paredzētas regulārai pasažieru satiksmei ⁽⁷⁵⁾,
 - kuģu veidus, ko tās varētu uzņemt ⁽⁷⁶⁾,
 - vai to infrastruktūra pašlaik apkalpo regulārus pasažieru pārvadājumus ⁽⁷⁷⁾,

⁽⁷²⁾ Konkrētāk, saskaņā ar apspriešanas ar lietotājiem kopsavilkumu 33 % rezidentu nekad nesalīdzina gaisa transportu ar jūras transportu, 23 % to dara reizēm, 13 % to dara regulāri, un 31 % to dara sistemātiski. No nerezidentiem 64 % abus transporta veidus nesalīdzina nekad, 15 % to dara reizēm, 7 % to dara regulāri, un 14 % to dara sistemātiski.

⁽⁷³⁾ Gandrīz 80 % respondentu maršrutā Marseļa–Propriāno nesalīdzina braucienus pa jūru ar lidojumu ar lidmašīnu vai dara to reti.

⁽⁷⁴⁾ Vairāk nekā 60 % respondentu maršrutā Marseļa–Propriāno nepāriet uz gaisa transportu.

⁽⁷⁵⁾ Jautājumā ostu iestādēm tika lūgts precizēt i) apkalpošanas zonu lielumu, ii) apkalpošanas zonu pieejamību regulārai satiksmei ar Korsiku, iii) iespēja katru dienu vai katru nedēļu atvēlēt apkalpošanas zonas regulārai satiksmei ar Korsiku un to, iv) vai bija pieejami termināļi regulārai satiksmei ar Korsiku.

⁽⁷⁶⁾ Jautājumā ostu iestādēm tika lūgts precizēt i) pieejamo pietārtu skaitu, ii) uzņemšanas stundas atkarībā no kuģa ietilpības; iii) īstenotos vides aizsardzības pasākumus.

⁽⁷⁷⁾ Jautājumā ostu iestādēm tika lūgts precizēt i) pasažieru uzņemšanas spēju dienā, ii) pasažieru uzņemšanas stundas, iii) iekāpjošo vai izkāpjošo pasažieru skaitu, ko var apkalpot vienā stundā.

- vai to infrastruktūra varētu apkalpot pasažieru pārvadājumus turp un atpakaļ katru dienu ⁽⁷⁸⁾ un ne katru dienu ⁽⁷⁹⁾,
- vai ostu iestādes spēja garantēt noteiktu skaitu reisu dienā un/vai nedēļā pasažieru pārvadājumiem uz Korsiku un atpakaļ ⁽⁸⁰⁾.

3.4.2.1.1.2.2. Saņemto atbilžu kopsavilkums

- (120) Francijas iestādes apkopoja informāciju no Tulonas (Vāras TRK) un Nicas (Nicas-Azūra krasta TRK) ostu iestādēm. Francijas iestādes oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā arī paskaidroja, ka Marseļas ostas pārvalde (*Grand Port Maritime de Marseille*) 2021. gada 21. decembrī apspriešanas ar lietotājiem ietvaros jau bija sniegusi atbildi brīva teksta veidā un ka tā to pašu atbildi iesniedza, atbildot uz apspriešanu ar ostām, nesniedzot atbildes konkrēti uz apspriešanā ar ostām paredzēto anketu. Tomēr Francijas iestādes paskaidroja, ka Marseļas ostas sniegtajā atbildē bija iekļauta attiecīgā informācija, kas pieprasīta ostām paredzētajā anketā ⁽⁸¹⁾.
- (121) Attiecībā uz anketas pirmo daļu neviena no trim ostām neapstrīdēja Francijas noteikto atšķirību starp dažādām pasažieru kategorijām. Attiecībā uz to aptvēruma teritorijas lielumu Marseļas un Tulonas ostas uzskata, ka tās piesaista klientus no visas Francijas un ārpus tās, savukārt Nicas osta norāda, ka tās aptvēruma teritorija galvenokārt ir reģionāla.
- (122) Šīs trīs ostas uzskata, ka to ostu infrastruktūra ir savstarpēji aizstājama attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem. Attiecībā uz konkurenci starp valsts kontinentālās daļas ostām Tulona un Marseļa norāda, ka tās atklāti konkurē savā starpā, un Tulonas osta apgalvo, ka tā ir "neapstrīdama līdere pasažieru pārvadājumu jomā". Tās, tāpat kā Nicas ostas pārvalde, norāda, ka Nicas osta atpaliek no Marseļas un Tulonas ostām, jo pēdējos gados ievērojami samazinājies tās pasažieru pārvadājumu apjoms.
- (123) Attiecībā uz anketas trešo daļu:
- *Marseļas ostas pārvalde* norāda, ka tai ir 13 pietauvošanās vietas, kas spēj apkalpot pasažieru pārvadājumus uz Korsiku. Piecas no tām jau ir pilnībā veltītas satiksmei uz Korsiku saskaņā ar 2021.–2022. gada SPL, un vēl astoņas var piešķirt papildus. Tādējādi osta var apkalpot regulāro pasažieru satiksmi. Turklāt Marseļas osta savā atbildē skaidro, ka piekļūšana kuģiem ir ērta gan pasažieriem ar transportlīdzekļiem, gan kājāmģājējiem ⁽⁸²⁾. Visbeidzot, Marseļas osta norāda, ka tā var piedāvāt kuģu remonta pakalpojumus tūlītējai tehniskai palīdzībai,

⁽⁷⁸⁾ Jautājumā ostu iestādēm tika lūgts precizēt i) iespējamo pietāšanās reižu skaitu dienā, ii) minimālo un maksimālo pietāšanās ilgumu, iii) pietauvošanās vietu piešķiršanas noteikumus.

⁽⁷⁹⁾ Jautājumā ostu iestādēm tika lūgts precizēt i) iespējamo pietāšanās reižu skaitu nedēļā, ii) šo pietāšanu minimālo un maksimālo ilgumu un iii) pietauvošanās vietu piešķiršanas noteikumus.

⁽⁸⁰⁾ Jautājumā ostu iestādēm tika lūgts precizēt garantēto pietāšanās reižu skaitu.

⁽⁸¹⁾ *Grand Port Maritime de Marseille* atbildē ir aprakstīti: ostas iekšzemes savienojumi kravu un pasažieru pārvadājumiem, jūras maršruti un kravu pārvadājumu loģistikas ķēde starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu, Marseļas ostas, jūras un sauszemes infrastruktūra, ostas tranzīta vidiskā pēda, saistītie pakalpojumi un ostas iekārtu drošums un drošība, Korsikas satiksmei paredzēto kuģošanas sabiedrību termināļu juridiskā drošība.

⁽⁸²⁾ Pasažieriem ar transportlīdzekļiem piekļuve ostai ir iespējama caur vārtiem, kas atrodas netālu no pietauvošanās vietām, kuras paredzētas braucieniem uz Korsiku, – viss ceļš no iebraukšanas vārtiem līdz piekļuvei kuģim aizņem mazāk nekā pusstundu. Marseļas ostā ir gandrīz 30 500 m² liela transportlīdzekļu uzņemšanas zona, no kuras daļa ir segtas platības. Autostāvvietu izmantošanas līmenis ir 50 % klusajā sezonā un līdz 90 % vasaras satiksmes intensitātes maksimuma laikā. Tomēr Marseļas osta paskaidro, ka tagad, kad regulārie starptautiskie pārvadājumi ir pārcelti uz citu ostas termināli, ir iespējams paplašināt stāvvietas satiksmei uz Korsiku. Marseļas osta precizē, ka *Joliette* un *Arenc* jūras termināļi atrodas pilsētas centra tiešā tuvumā un tos labi apkalpo sabiedriskais transports.

- *Tulonas ostas pārvalde* norāda, ka tās ostas infrastruktūra ļauj apkalpot regulāro pasažieru satiksmi, taču tikai Tulonas tirdzniecības ostas terminālī, jo pasažieru satiksme ir aizliegta abos Bregajonas termināļos. Tā norāda, ka Tulonas tirdzniecības ostā ir īpaši šim transportam paredzētas zonas, kuru apkalpošanas platība ir 24 000 m². Tomēr ostas pārvalde brīdina, ka, ņemot vērā to, ka pašlaik 80 % šo teritoriju aizņem *Corsica Ferries*, tā nevar garantēt, ka tās katru dienu varēs izmantot regulārai satiksmei ar Korsiku⁽⁸³⁾. Tulonas tirdzniecības ostā ir trīs pietauvošanās vietas pasažieru kuģiem. Šis terminālis spēj apkalpot 2 000 pasažieru iekāpšanu/izkāpšanu stundā un uzņemt līdz trim ilgām pietāšanās reizēm dienā. Ostas pārvalde norāda, ka tā nevar garantēt pasažieru pārvadājumus turp un atpakaļ uz Korsiku katru dienu.
- *Nicas ostas pārvalde* norāda, ka tās ostas infrastruktūra var apkalpot regulāro pasažieru satiksmi. Šīs infrastruktūras apkalpošanas zona ir 25 900 m². Ir pieejamas četras pietauvošanās vietas. Ostas pārvalde arī norāda, ka osta var apkalpot līdz astoņām īsām pietāšanās reizēm dienā. Nicas osta apgalvo, ka spēj garantēt līdz pat četriem pasažieru reisiem turp un atpakaļ uz Korsiku katru dienu.

- (124) Turklāt Francijas iestādes oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā arī paskaidroja, ka Korsikas ostas pārvalde Korsikas TRK 2022. gada 7. janvārī apspriešanas ar lietotājiem ietvaros sniedza arī atbildi brīva teksta veidā. Šajā brīvā teksta atbildē ir sniegta informācija par piecām Korsikas ostām, kuras izmanto jūras pārvadājumiem uz Korsiku.
- (125) Korsikas TRK nenorāda uz īpašiem pasažieru pārvadājumu ierobežojumiem. Tomēr tajā ir minēti ievērojami sastrēgumi Korsikas ostās, it īpaši Bastiā (kritisks stāvoklis visu gadu), kā arī Ažaksjo un Portoveksio (lieli sastrēgumi vasarā).

3.4.2.1.1.3. *Gecodia* ziņojuma secinājumi par pasažieru pieprasījumu no kvalitatīvā aspekta

- (126) Papildus sabiedriskajai apspriešanai Francijas iestādes arī uzticēja *Gecodia* veikt papildu analīzi par pasažieru pieprasījumu pēc jūras transporta pakalpojumiem uz Korsiku. Šo analīzi secinājumi ir aprakstīti nākamajās apakšiedaļās.

3.4.2.1.1.3.1. Pieprasījumu pēc jūras transporta nevar apmierināt ar gaisa transportu

- (127) Pirmkārt, *Gecodia* ziņojumā tika analizēts, vai no pasažieru viedokļa lidojumu ar lidmašīnu var uzskatīt par aizstājamu ar braucienu ar kuģi, lai apmierinātu vajadzību pēc transporta starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu. Ziņojumā secināts, ka tas tā nav.
- (128) *Gecodia* ziņojumā šis secinājums ir balstīts, pirmkārt, uz Eiropas Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi⁽⁸⁴⁾, kas liecina, ka aizstājamība praktiski nepastāv attiecībā uz pasažieriem, kuri ceļo ar savu transportlīdzekli vai ievērojamu bagāžas daudzumu. Tā tas ir Korsikā, kur attiecība starp pasažieru skaitu un visu veidu vieglo transportlīdzekļu skaitu uz kuģiem ir aptuveni 0,7 pasažieriem rezidentiem un 0,4 pasažieriem nerezidentiem⁽⁸⁵⁾.
- (129) Otrkārt, *Gecodia* ziņojumā ir atsauce uz apspriešanas ar lietotājiem rezultātiem, kas lielā mērā liecina, ka gaisa un jūras transports no lietotāju viedokļa nav savstarpēji aizstājami (115. apsvērums).

⁽⁸³⁾ Vāras TRK savā atbildē norāda: "Ņemot vērā, ka *Corsica Ferries* jau apkalpo vairāk nekā 1,3 miljonus pasažieru Korsikā, izmantojot pakalpojumus, kas nav SPL pakalpojumi, un vairāk nekā 400 000 pasažieru uz citiem Eiropas salu galamērķiem, izmantojot citus pakalpojumus [Tulonas tirdzniecības ostas] terminālī vien, un tā kā vietējie vēlētāji pārstāvi ir aicinājuši šos skaitļus ierobežot līdz apkalpoto pasažieru skaitam no 2019. līdz 2021. gadam (t. i., ne vairāk kā 2 miljoni pasažieru), šķiet ļoti grūti iedomāties, ka šai esošajai un labi iedibinātajai darbībai varētu pievienot papildu darbību, kas atbilstu SPL saistībām (un it īpaši iespēju apkalpot kravu pārvadājumus visu gadu)."

⁽⁸⁴⁾ Francijas iestādes atsauca uz Eiropas Komisijas 2013. gada 9. oktobra lēmumu COMP/M.6796 – *Aegean / Olympic II* (OV C 25, 24.1.2015.), 85. punkts.

⁽⁸⁵⁾ Tas nozīmē, ka vidēji ir viena automašīna katram pasažierim rezidentam un gandrīz viena automašīna uz diviem pasažieriem nerezidentiem, kas, pēc Francijas domām, vidēji atbilst braucienam, ko veic viens pāris ar vienu transportlīdzekli.

(130) Treškārt, *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka braucieni ar kuģi ir daudz ilgāki nekā lidojumi ar lidmašīnu (no 6 līdz 12 stundām atkarībā no izmantotās ostas, galvenokārt naktī, salīdzinot ar 1 stundu ilgu lidojumu ar lidmašīnu) ⁽⁸⁶⁾. Tas pats attiecas arī uz reisu biežumu, jo lidojumi notiek daudz biežāk nekā kuģu reisi ⁽⁸⁷⁾. Tāpēc saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu braucieni ar kuģi nevar uzskatīt par alternatīvu pasažieriem, kuri ir ierobežoti laika ziņā.

(131) Pamatojoties uz *Gecodia* ziņojumu, Francijas iestādes secināja, ka Korsikas rezidentu un nerezidentu vidū, kas ceļo starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, pastāv kvalitatīvs pieprasījums pēc jūras transporta.

3.4.2.1.1.3.2. Pieprasījuma pēc jūras transporta atkarībā no pasažiera dzīvesvietas nošķirums (Korsikas rezidents/nerezidents)

(132) *Gecodia* ziņojumā tika analizēts, vai pastāv būtiskas atšķirības pieprasījumā pēc jūras pasažieru pārvadājumiem atkarībā no lietotāja profila vai viņu izvēlētais pienākšanas ostas valsts kontinentālajā daļā.

(133) *Gecodia* ziņojumā, pirmkārt, secināts, ka attiecībā uz jūras pasažieru pārvadājumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu ir jānošķir pasažieri, kas ir Korsikas rezidenti, un pasažieri nerezidenti. Ziņojumā norādīts, ka:

- teritoriālās nepārtrauktības princips paredz, ka Korsikas rezidentiem ir jāpiedāvā transporta pakalpojumi, lai mazinātu insularitātes radītos ierobežojumus un ļautu viņiem ceļot uz kontinentālo daļu. Tādējādi pasažieri rezidenti gūst labumu no īpašas vedmaksas, kas noteikta saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu ⁽⁸⁸⁾,
- kuģošanas sabiedrību piedāvātās vedmaksas ievērojami atšķiras starp divām pasažieru kategorijām (rezidentiem un nerezidentiem). Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu biļetes cena, ko iekasē no pasažieriem nerezidentiem, ievērojami atšķiras atkarībā no sezonas, savukārt rezidenta biļetes cena visu gadu ir nemainīga. Piedevām dažas kuģošanas sabiedrības, piemēram, *Corsica Ferries*, pēc savas iniciatīvas piemēro rezidentiem paredzētas vedmaksas ārpus juridisko saistību tvēruma, it īpaši maršrutos starp Itāliju un Korsiku. Attiecīgi pašas kuģošanas sabiedrības nošķir pasažierus rezidentus un pasažierus nerezidentus,
- pasažieriem rezidentiem ir atšķirīga uzvedība un vēlmes – to, pēc Francijas iestāžu domām, apstiprina apspriešanas ar lietotājiem rezultāti. Rezidentu pieprasījums pēc jūras transporta saglabājas visu gadu – 30–39 % rezidentu izmanto jūras transportu no novembra līdz martam, kas ir “klusā” sezona, savukārt nerezidenti ceļo galvenokārt tūrisma sezonā (80–94 % no nerezidentu satiksmes apjoma). Turklāt gandrīz visi rezidenti dod priekšroku atiešanai vakarā, savukārt šādu atiešanas laiku izvēlas tikai divas trešdaļas nerezidentu ⁽⁸⁹⁾.

(134) Šo iemeslu dēļ kopumā pieprasījums pēc jūras transporta Korsikas rezidentu vidū atšķiras no pieprasījuma nerezidentu vidū.

⁽⁸⁶⁾ Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu 82 % reisu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu tiek veikti naktī, un reisu ilgums ir 10–12 stundas. Dienas reisos, kas ir izņēmums attiecībā uz Tulu un norma attiecībā uz Nicu, kuģošanas laiks parasti ir no 5 līdz 8 stundām.

⁽⁸⁷⁾ Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu no Marseļas uz Ažaksjo un Bastiā tiek veikti trīs avioreisi turp un atpakaļ dienā, bet no Nicas – divi (tūrisma sezonas laikā līdz pat trim). No Marseļas uz Kalvī un Figari ir divi avioreisi turp un atpakaļ dienā, kā arī viens reiss no Nicas. Kas attiecas uz jūras transportu, tūrisma sezonā un ārpus tās, no Marseļas vai Tulonas vismaz reizi dienā tiek apkalpotas tikai Ažaksjo un Bastiā ostas.

⁽⁸⁸⁾ Francijas iestādes norāda, ka 2019. gada SPS shēmas ieviešana atbilda vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko KRI iepriekš bija identificējusi lietotāju (Korsikas rezidentu) vidū un ko tirgus nespēja apmierināt bez sabiedrisko pakalpojumu saistībām.

⁽⁸⁹⁾ Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu šis secinājums attiecas tikai uz maršruti starp Tulu un Korsikas ostām: starp Tulu un Korsikas ostām vakaros ceļā dodas 91 % Korsikas rezidentu, savukārt pasažieru nerezidentu vidū šis rādītājs ir 67 %. Marseļas ostā kuģi atiet noteiktā laikā – tikai plkst. 19.00 –, tāpēc nav dienas reisu. Nicas ostā vakaros izbrauc 19 % rezidentu un 15 % nerezidentu.

(135) Turklāt *Gecodia* ziņojumā ir pausts uzskats, ka no ģeogrāfiskā viedokļa:

- pasažieri *nerezidenti*, izvēloties jūras braucienu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, neizšķir Marseļu, Nicu un Tulonu. Tātad pasažieri rezidenti uzskata šīs trīs ostas par savstarpēji aizstājamām attiecībā uz viņu jūras transporta vajadzībām,
- pasažieri *rezidenti* uzskata, ka Marseļas un Tulonas ostas, tāpat kā Tulonas un Nicas ostas, ir savstarpēji aizstājamās attiecībā uz viņu jūras transporta vajadzībām. Tomēr Marseļas un Nicas ostas, viņuprāt, nav savstarpēji aizstājamās, jo attālums starp tām pārsniedz 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Īpašs pieprasījums pēc jūras transporta pasažieriem medicīniskā nolūkā

(136) Francijas iestādes nosūtīja īpašu anketu pasažieriem medicīniskā nolūkā, lai noteiktu šīs lietotāju kategorijas pieprasījuma iezīmes. Tās saņēma maz atbilžu uz šīs anketas jautājumiem (111. apsvērums). Tāpēc Francijas iestādes uzdeva *Gecodia* veikt papildu analīzi, lai noskaidrotu, vai pastāv īpašs pieprasījums no pasažieriem medicīniskā nolūkā.

(137) *Gecodia* ziņojumā vispirms ir atsauce uz tiesisko regulējumu, kas reglamentē ceļošanu medicīniskā nolūkā starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu. Tā paskaidro, ka ceļošana medicīniskā nolūkā starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu ir publisko iestāžu koordinētas politikas priekšmets. KRI, valsts (ar Korsikas reģionālās veselības aģentūras starpniecību) un veselības apdrošināšanas iestādes (ar Dienvidkorsikas (*Corse-du-Sud*) (2.A) un Augškorsikas (*Haute-Corse*) (2.B) primāro veselības apdrošināšanas fondu (turpmāk **CPAM**) starpniecību) veica koordinētus pasākumus, kuru mērķis bija samazināt šķēršļus veselības aprūpes pieejamībai Korsikas iedzīvotājiem, kuriem ir jāsaņem ārstniecības pakalpojumi vai jāturpina ārstēšana, kas Korsikā nav pieejama.

(138) Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu noteikumi, kas reglamentē transporta izmaksu segšanu, ir balstīti uz Sociālā nodrošinājuma kodeksa (turpmāk "**CSS**") R. 322-10. līdz R. 322-10-9. pantu. CSS R. 322-10. pantā ir uzskaitīti gadījumi, kad veselības apdrošināšanas sistēma var segt izmaksas, kas saistītas ar tādas apdrošinātas personas pārvadāšanu, kurai ir jāceļo, lai saņemtu ārstniecības pakalpojumus vai veiktu tās veselības stāvoklim atbilstošus izmeklējumus⁽⁹⁰⁾. Tas attiecas arī uz situācijām, kad apdrošinātā persona izmanto transportu, lai ceļotu uz vietu, kas atrodas vairāk nekā 150 km attālumā, kā tas ir gadījumā ar apdrošinātu personu, kura ceļo no Korsikas uz valsts kontinentālo daļu, lai saņemtu ārstniecības pakalpojumus. CSS R. 322-10-2. pantā ir noteikts, ka visos gadījumos veselības apdrošināšanas sistēma transporta izdevumus sedz "ar nosacījumu, ka apdrošinātā persona uzrāda ārsta norīkojumu par transportēšanu un pārvadātāja izsniegtu rēķinu vai pārvadājumu apliecināšanu dokumentu. Ārsta norīkojumā par transportēšanu ir jānorāda pārvadājuma iemesls un izmantotais transporta veids (...)"

⁽⁹⁰⁾ CSS R. 310-10. pantā ir noteikts, ka "apdrošinātas personas vai labuma guvēja, kam jāceļo, transporta izmaksas sedz:

1. Lai saņemtu ārstniecības pakalpojumus vai veiktu izmeklējumus, kas atbilst šīs personas stāvoklim, šādos gadījumos:
 - a) transportēšana saistībā ar hospitalizāciju;
 - b) transportēšana saistībā ar ārstēšanu vai izmeklējumus, kas saskaņā ar L. 324-1. pantu ir nozīmēti pacientiem, kuri atzīti par tādiem, kas sirgst ar hronisku slimību, un kuriem ir kāds no R. 322-10-1. pantā minētajās norīkojumu vadlīnijās minētajiem veselības traucējumiem vai darbnespēja;
 - c) transportēšana ar neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekli, pamatojoties uz pacienta stāvokli, saskaņā ar nosacījumiem, kas paredzēti R. 322-10-1. pantā minētajā kārtībā;
 - d) transportēšana uz vietu, kas ir vairāk nekā 150 kilometru attālumā, saskaņā ar R. 322-10-4. un R. 322-10-5. pantā paredzētajiem nosacījumiem;
 - e) vairāki braucieni, ja divu mēnešu laikā vienai un tai pašai ārstēšanai ir nozīmēti vismaz četri braucieni un katrs brauciens notiek uz vietu, kas atrodas vairāk nekā 50 kilometru attālumā;
 - f) transportēšana saistībā ar aprūpi vai ārstēšanu Sociālo un ģimenes lietu kodeksa L. 312-1. panta 1. punkta 3. apakšpunktā minētajos centros vai šā kodeksa L. 160-14. panta 19. punktā minētajos medicīnās / psiholoģiskā atbalsta / mācību centros (...)"

- (139) *Gecodia* ziņojumā ir secināts, ka ārsts nosaka pacientam vispiemērotāko transporta veidu atkarībā no viņa veselības stāvokļa un autonomijas līmeņa (CSS L. 322-5. pants) un ka šai izvēlei ir nepieciešama iepriekšēja CPAM atļauja. Turklāt CSS R. 322-10-4. pantā ir noteikts, ka ir jāveic veselības pārbaude, lai noskaidrotu, vai attiecīgos ārstniecības pakalpojumus nevar sniegt iestādē, kas atrodas mazāk nekā 150 km attālumā. Citiem vārdiem sakot, saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu tiek segtas tikai transporta izmaksas par medicīnas specialitātēm vai ārstniecības pakalpojumiem, kas Korsikā nav pieejami. Visbeidzot, CSS R. 322-10-5. pantā ir noteikts, ka transporta izmaksu atlīdzināšanu aprēķina, pamatojoties uz attālumu starp pacienta sākotnējo aprūpes vietu un tuvāko nozīmēto ārstniecības iestādi.
- (140) Pamatojoties uz šo informāciju, Francijas iestādes izdarīja divus secinājumus.
- (141) *Pirmkārt*, izmantoto transporta veidu, t. i., kuģi vai lidmašīnu, nosaka ārsts, un, lai saņemtu transporta izdevumu atlīdzinājumu, ir jāsaņem CPAM piekrišana. Tāpēc pasažieri medicīniskā nolūkā nevar izvēlēties transporta veidu, ja viņi vēlas, lai viņiem tiktu atlīdzināti transporta izdevumi.
- (142) Francijas iestādes uzskata, ka tas pierāda, ka attiecībā uz pasažieriem medicīniskā nolūkā gaisa transports un jūras transports nav savstarpēji aizstājami. Viena vai otra transporta veida izvēle šādiem pasažieriem ir noteikta saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu, kas reglamentē medicīnisko izdevumu atlīdzināšanu.
- (143) *Otrkārt*, ceļošana medicīniskā nolūkā, ko sedz veselības apdrošināšana, attiecas uz pacientiem, kuri nevar atrast piemērotu ārstēšanu Korsikā un kuriem tādēļ ir steidzami jāceļo uz valsts kontinentālo daļu, lai tur saņemtu atbilstošus ārstniecības pakalpojumus. *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka atbilstoša ārstēšana ar likumu ir jānodrošina medicīnas centrā, kas ģeogrāfiski atrodas vistuvāk vietai, kur pacients saņem medicīnisko aprūpi Korsikā. *Gecodia* ziņojumā tādējādi tiek pieņemts, ka pasažierus medicīniskā nolūkā ļoti ietekmē attālums, un viņi dod priekšroku ostām vietās, kur atrodas tuvākais nozīmētais ārstniecības centrs, lai izvairītos no tā, ka CPAM neatlīdzina viņu ceļa izdevumus vai atlīdzina tos tikai daļēji.
- (144) *Gecodia* ziņojumā minēts, ka Korsikā nav pieejami vairāki medicīniskās aprūpes pakalpojumi, kas saistīti ar slimnīcu darbību medicīnā, ķirurģijā un dzemdniecībā (turpmāk "**MCO**"), pēcaprūpi un rehabilitāciju (turpmāk "**SSR**") un psihiatriju (turpmāk "**PSY**"). Pamatojoties uz datiem, ko par laikposmu no 2015. līdz 2020. gadam savākusi Tehniskā aģentūra informācijai par hospitalizāciju (turpmāk "**ATIH**"), Francijas iestādes apstiprināja, ka Korsikā dzīvojošie pacienti, kuri saņem šādu aprūpi, dodas uz valsts kontinentālo daļu. *Gecodia* ziņojumā sniegtie dati liecina, ka Korsikas rezidenti Francijas kontinentālajā daļā gadā vidēji uzturas slimnīcās gandrīz 15 000 reīzu (MCO), no kurām divas trešdaļas – Bušdironas departamentā (Marseļā); Korsikas rezidenti pavadīja gandrīz 34 000 dienu gadā SSR ārstēšanai Francijas kontinentālajā daļā, puse no tiem – Bušdironas departamentā; viņi saņēma gandrīz 1 700 PSY terapiju gadā, no kurām gandrīz puse notika Bušdironas departamentā.
- (145) Pamatojoties uz to, *Gecodia* ziņojumā secināts, ka starp pasažieriem medicīniskā nolūkā pastāv īpašs pieprasījums pēc jūras transporta starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, it īpaši ņemot vērā transporta izmaksu atlīdzināšanas nosacījumus un to, kur atrodas piemēroti ārstniecības centri, kas nav pieejami Korsikā.
- (146) *Gecodia* ziņojumā tika aplūkotas arī pasažieru medicīniskā nolūkā vajadzības attiecībā uz galamērķi Francijas kontinentālajā daļā.
- (147) Šajā sakarā Francijas iestādes lūdza CPAM sniegt datus par to iepriekšēja apstiprinājuma pieprasījumu skaitu, kurus tās pieņēmušas saistībā ar transporta izdevumu segšanu veselības apdrošināšanas sistēmas ietvaros. Saskaņā ar datiem, kas iegūti no CPAM 2A (piešķirtas vairāk nekā 15 000 atļaujas)⁽¹⁾, vairāk nekā 80 % pieprasījumu attiecas uz vienu vai vairākiem braucieniem/lidojumiem uz Marseļu, savukārt mazāk nekā 14 % uz Nicu, 1,1 % uz Parīzi un mazāk nekā 0,3 % uz Tulonu⁽²⁾.

⁽¹⁾ Pretēji tam, ko Komisija norādījusi lēmuma par procedūras sākšanu 79. apsvērumā, CPAM 2A informēja Francijas iestādes par 15 237 iepriekšēja apstiprinājuma pieprasījumiem, kurus tā bija apstiprinājusi laikposmā no 2020. gada 17. septembra līdz 2021. gada 31. decembrim (nevis 8 000).

⁽²⁾ *Gecodia* ziņojums attiecas arī uz datiem, kas iegūti no CPAM 2B un kas savākti no (...) (*) ((*): konfidenciāla informācija), atklājot, ka vairāk nekā 75 % lidojumu medicīniskā nolūkā tika veikti uz Marseļu, bet uz Nicu – mazāk nekā 25 %.

- (148) Tādējādi *Gecodia* ziņojumā tika secināts, ka pieprasījums no pasažieriem medicīniskā nolūkā, visticamāk, būs tikai saistībā ar tām valsts kontinentālās daļas ostām, kas atrodas tuvu to galamērķim kontinentālajā daļā (nozīmētās medicīniskās aprūpes iestādes). Lielākā daļa pasažieru medicīniskā nolūkā dodas uz Marseļu.

3.4.2.1.2. Pasažieru kvantitatīvā pieprasījuma pēc jūras transporta noteikšana

3.4.2.1.2.1. Korsikas rezidentu un nerezidentu pasažieru kvantitatīvā pieprasījuma noteikšana

- (149) Lai aprēķinātu pasažieru pieprasījumu (Korsikas rezidenti un nerezidenti), Francijas iestādes balstījās gan uz vēsturiskajiem datiem, gan prognozēm 2023.–2030. gada periodam.
- (150) Francijas iestādes analizēja vēsturisko pieprasījumu starp pasažieriem, kas ir Korsikas rezidenti, un pasažieriem nerezidentiem, pamatojoties uz pieejamajiem datiem par 2016.–2021. gadu. Attiecībā uz paredzamo pieprasījumu 2023.–2030. gada periodā Francijas iestādes sagatavoja prognozes, pamatojoties uz 2019. gadā novēroto pieprasījumu (2020. un 2021. gads ir Covid-19 krīzes skartie gadi). Tās aplēsa izmaiņas pieprasījumā pēc jūras transporta no pasažieru rezidentu un nerezidentu puses, pamatojoties uz vidējo transporta pieprasījuma gada pieauguma tempu ilgtermiņā (2015.–2030. g.), ko Ekoloģiskās pārkārtošanās ministrija publicēja 2016. gada jūlijā ⁽⁹³⁾ un atjaunināja 2021. gada oktobrī ⁽⁹⁴⁾.
- (151) Paredzamais pieprasījums pēc jūras transporta 2030. gadā ir izklāstīts 14 tabulā.

14. tabula

Pasažieru pieprasījums pa maršrutiem 2030. gadā

	2030. g. Pasažieri nerezidenti (Marseļas, Tulonas un Nicas apgabals)	2030. g. Pasažieri rezidenti (Marseļas un Tulonas apgabals)	2030. g. Kopā
Ažaksjo	1 050 000	45 000	1 095 000
Bastiā	950 000	35 000	985 000
Portovekšio	200 000	7 500	207 500
Propriāno	50 000	4 000	54 000
Lilrusa	325 000	5 500	330 500

Avots: *Gecodia ziņojums, 43.–44. tabula*

3.4.2.1.2.2. Pasažieru medicīniskā nolūkā kvantitatīvā pieprasījuma noteikšana

- (152) Attiecībā uz pasažieriem medicīniskā nolūkā Francijas iestādēm nebija tiešu datu par pārvadāto pacientu un pavadāto personu skaitu, viņu galamērķi vai izmantoto transporta veidu. Šajā sakarā *Gecodia* ziņojumā teikts, ka šie dati tika pieprasīti Korsikas reģionālajai veselības aģentūrai un CPAM. Korsikas reģionālā veselības aģentūra norādīja, ka tās rīcībā nav šādas informācijas. CPAM paskaidroja, ka to informācijas sistēma nesniedz ticamus un pilnīgus datus.

⁽⁹³⁾ Sk. Ekoloģiskās pārkārtošanās ministrijas 2016. gada jūlija pētījumu par prognozēto ilgtermiņa pieprasījumu pēc transporta; pieejams tīmekļa vietnē <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). Pētījumā norādīts, ka aprēķināto transporta pieprasījuma un satiksmes izmaiņu kopējo rezultātu mērķis ir veidot pamatu vietējās satiksmes prognozēm, ko izstrādās ministrijas decentralizētie departamenti vai infrastruktūras pārvaldītāji, lai analizētu nākotni reģionos un izvērtētu publisko politiku un transporta infrastruktūras projektus. Pētījumā ir sniegtas prognozes 2030. un 2050. gadam.

⁽⁹⁴⁾ Sk. 2021. gada oktobra pētījumu, ar ko atjaunina 2016. gada pētījumu, it īpaši ņemot vērā jaunu vides tiesību aktu pieņemšanas ietekmi. Atjauninājums ir pieejams tīmekļa vietnē https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snb2_oct2021.pdf (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

- (153) Tāpēc Francijas iestādes rekonstruēja šo braucienų/lidojumu aplēses, izmantojot netiešus datus.
- (154) Francijas iestādes vispirms balstījās uz ATIH datiem (144. apsvērums) par ārstniecības pakalpojumiem vai uzturēšanos (ārstēšanai, kas nav pieejama Korsikā), kas reģistrēti saistībā ar Korsikas rezidentiem Francijas kontinentālajā daļā (konkrētāk, Provansas-Alpu-Azūra krasta reģionā, kur atrodas Marseļas, Tulonas un Nicas pilsētas). Francijas iestādes novērtēja pasažieru medicīniskā nolūkā un pavadāšo personu skaitu, pamatojoties uz to, cik ārstēšanās vai uzturēšanās gadījumu reģistrēti saistībā ar SSR, MCO un PSY pasākumiem Korsikas rezidentiem visā Provansas-Alpu-Azūra krasta reģionā⁽⁹⁵⁾. Kopumā tās nonāca līdz aplēsei, ka saistībā ar visām medicīniskajām procedūrām, kas saistītas ar SSR, MCO un PSY darbībām gadā vidēji ir 65 000 pasažieru medicīniskā nolūkā. Bušdironas (Marseļa) departamentā vien 2015.–2019. gada periodā vidēji bija aptuveni 53 000 šādu pasažieru gadā.
- (155) Šajā aplēsē iekļautas arī pavadāšās personas. Francijas iestādes aprēķināja, ka pasažierus medicīniskā nolūkā, kas jaunāki par 19 gadiem un vecāki par 75 gadiem, sistemātiski pavadīja viena pavadāšā persona, bet pārējās vecuma grupās – katru otro šādu pasažieri. Rezultātā viņi konstatēja, ka, ņemot vērā vajadzību pēc pavadāšās personas, attiecībā uz vienu Korsikas pacientu, kas ceļo medicīniskā nolūkā (turp un atpakaļ), faktiski ir nepieciešams pārvadāt 1,4 pasažierus (turp un atpakaļ). Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju šis pieņēmums atbilda empīriskajiem datiem, kas iegūti no CPAM 2A, jo no 15 237 CPAM 2A pieņemtajiem iepriekšēja apstiprinājuma pieprasījumiem 41,5 % (6 318) bija saistīti ar pavadāšo personu, un no šiem 6 318 pieprasījumiem 7,5 % gadījumu bija arī otra pavadāšā persona.
- (156) Pēc tam Francijas iestādes izmantoja divas pieejas, lai aplēstu braucienų ar kuģi skaitu.
- (157) Pirmā pieeja bija iegūt pasažieru medicīniskā nolūkā skaitu, atskaitot to pasažieru medicīniskā nolūkā skaitu, kas lidojuši ar lidmašīnu, no aplēstā kopējā pasažieru medicīniskā nolūkā skaita. Francijas iestādēm pieejamie dati par laikposmu no 2016. līdz 2019. gadam⁽⁹⁶⁾ saistībā ar pasažieriem medicīniskā nolūkā, kuri lidojuši ar lidmašīnu starp Korsiku un Bušdironas departamentu (Marseļa), liecina, ka vidēji gadā ar lidmašīnu ceļoja aptuveni 38 000 pasažieru (aptuveni 70 % no kopējā aplēstā 53 000 pasažieru medicīniskā nolūkā skaita, 154. apsvērums). Pamatojoties uz šiem aprēķiniem, Francijas iestādes secināja, ka jūras transports varētu veidot līdz pat 30 % no pasažieru medicīniskā nolūkā braucieniem uz Bušdironas departamentu.
- (158) Otrā pieeja bija analizēt 15 237 iepriekšēja apstiprinājuma pieprasījumus, ko Korsikas rezidenti laikposmā no 2020. līdz 2021. gadam nosūtījuši CPAM 2A par transporta izmaksu atlīdzināšanu saistībā ar ceļošanu medicīniskā nolūkā. Analizējot šos iepriekšēja apstiprinājuma pieprasījumus, kuriem obligāti jābūt pievienotam ārsta norīkojumam, kurā norādīts ārsta nozīmētais transporta veids atbilstoši pacienta stāvoklim (136.–148. apsvērums), atklājās, ka aptuveni 4 % no tiem attiecās uz jūras transportu.
- (159) Pamatojoties uz šīm divām pieejām, ar kuģi ceļojošo pasažieru medicīniskā nolūkā īpatsvars no kopējā to pasažieru medicīniskā nolūkā skaita, kas ceļo uz Marseļu, ir robežās no 4 % līdz 30 %. Lai saskaņotu abas pieejas un nodrošinātu, ka šo pasažieru pieprasījums tiek novērtēts piesardzīgi, Francijas iestādes galu galā aplēsa, ka 10 % pasažieru medicīniskā nolūkā ceļoja ar kuģi (aptuveni 5 400 pasažieru medicīniskā nolūkā gadā no kopumā 53 000 pasažieru medicīniskā nolūkā gadā, ko Francijas iestādes aplēsa saistībā ar Bušdironas departamentu 2019. gadā).

⁽⁹⁵⁾ Attiecībā uz MCO darbību tika novērtēts Korsikas pacientu pieprasījums pēc braucieniem/lidojumiem (turp un atpakaļ, izņemot pavadāšo personu), ņemot vērā reģistrēto uzturēšanās gadījumu skaitu (1 uzturēšanās = 1 pasažieris, kas ceļo turp un atpakaļ, = 2 braucieni/lidojumi). Attiecībā uz SSR darbībām, kas izteiktas hospitalizācijas dienās, Francijas iestādes aplēsa braucienų/lidojumu skaitu attiecībā pret reģistrēto uzturēšanās reižu skaitu (1 uzturēšanās = 1 pasažieris, kas ceļo turp un atpakaļ, = 2 braucieni/lidojumi), ņemot vērā, ka neatkarīgi no aprūpes vietas viena uzturēšanās reize atbilda vidēji 45 hospitalizācijas dienām. Visbeidzot, attiecībā uz PSY darbībām pasažieru skaits tika aprēķināts, pamatojoties uz reģistrēto ārstēšanas gadījumu skaitu (1 ārstēšana = 1 pasažieris, kas ceļo turp un atpakaļ, = 2 braucieni/lidojumi).

⁽⁹⁶⁾ Francijas iestāžu savākie dati ir iegūti no transporta nolīgumiem, kas noslēgti (..) ar CPAM.

- (160) Visbeidzot, Francijas iestādes iedalīja pasažieru medicīniskā nolūkā skaitu dažādās Korsikas ostās, pamatojoties uz MCO darbības sadalījumu pa reģioniem (karte ir pieejama ATIH tīmekļa vietnē).
- (161) Lai aplēstu pasažieru medicīniskā nolūkā ikgadējo pieprasījumu, kas tiks apmierināts laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam, Francijas iestādes uzskatīja, ka, lai ņemtu vērā paredzamo iedzīvotāju skaita pieaugumu un sabiedrības novecošanu, no vienas puses, un veselības aprūpes pakalpojumu attīstību Korsikā, no otras puses, prognozētais pieprasījums laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam saglabāsies stabils, pamatojoties uz 2019. gadam aplēstajiem pasažieru braucieniem/lidojumiem medicīniskā nolūkā. 15. tabulā ir parādītas aplēses par braucieniem medicīniskā nolūkā ar kuģi starp Korsikas ostām un Marseļas ostu.

15. tabula

Aplēstie Korsikā dzīvojošo pacientu un pavadošo personu braucieni (pasažieru skaits gadā) medicīniskā nolūkā ar kuģi starp Korsiku un Marseļu

	2018. g.	2019. g.	2020. g.	2023.–2030. g.
Ažaksjo	2 134	2 145	1 667	2 145
Bastiā	2 407	2 419	1 880	2 419
Portovekšio	251	252	196	252
Propriāno	126	126	98	126
Lilrusa	425	427	332	427

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 27. jūlijā iesniegtās piezīmes

3.4.2.2. Tirgus iespēju noteikšana lietotāju pieprasījuma apmierināšanai

- (162) Pēc tam, kad bija aplēsts kvalitatīvais un kvantitatīvais pieprasījums dažādām pasažieru jūras transporta lietotāju kategorijām reisos starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, Francijas iestādes centās noteikt, cik lielā mērā tirgus piedāvājums varētu apmierināt šo pieprasījumu.

3.4.2.2.1. Apspriešana ar operatoriem

3.4.2.2.1.1. Uzdotie jautājumi

- (163) Apspriešana ar operatoriem pirmām kārtām ietvēra anketu, kurā bija četri vispārīgi jautājumi par pasažieru pārvadājumiem:
- pirmajā jautājumā jūras pārvadātājiem tika lūgts sniegt piezīmes par lietotāju pieprasījuma iezīmēm, kas noteiktas un izklāstītas apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā (95. apsvērums),
 - otrajā jautājumā operatoriem tika lūgts aprakstīt floti, ko tie varētu izmantot jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu,
 - trešajā jautājumā tika jautāts, vai saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu operatori plānoja no 2023. gada ieviest jūras satiksmes pakalpojumus vienā vai vairākos maršrutos. Šajā jautājumā tika piedāvāts arī maršrutu saraksts, kas aptver visus jūras savienojumus starp Marseļu un Korsikas ostām, starp Tulonu un Korsikas ostām, kā arī starp Nicu un Korsikas ostām. Attiecībā uz katru maršrutu operatoriem bija jānorāda, vai tie apkalpotu maršrutu saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu. Anketā operatori varēja sniegt arī jebkādas piezīmes par attiecīgā maršruta apkalpošanu.
- (164) Ja atbilde uz trešo jautājumu bija apstiprinoša attiecībā uz vienu vai vairākiem maršrutiem, tad anketā tika piedāvāts saraksts ar konkrētākiem jautājumiem par reisiem, ko operators ieviestu. Operatoriem šī informācija bija jāsniedz par katru maršrutu, par kuru tie bija paziņojuši, ka varētu piedāvāt komercpārvadājumus saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu.

(165) Piemēram, ja operators norādīja, ka spēj veikt komercpārvadājumus maršrutā Marseļa–Ažaksjo, tam bija jāatbild uz šādiem jautājumiem:

- vai tas jau ir sniedzis jūras transporta pakalpojumus laikposmā no 2015. līdz 2022. gadam attiecīgajā maršrutā ⁽⁹⁷⁾,
- kurā gada laikā operators veiktu pārvadājumus ⁽⁹⁸⁾,
- kāda veida kuģus operators izmantotu, lai veiktu savus komercpārvadājumus ⁽⁹⁹⁾.

3.4.2.2.1.2. Saņemto atbilžu kopsavilkums

(166) Apspriešanās piedalījās trīs operatori: *Corsica Linea*, *La Mériidionale* un *Corsica Ferries*.

(167) *Corsica Linea* un *La Mériidionale* norādīja, ka tie nepiedāvās nekādus komercpārvadājumus starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu.

(168) *Corsica Ferries* iesniedza informāciju par komercpārvadājumiem, ko tas ieviestu, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma par pasažieru pārvadājumiem. Lai pamatotu savas atbildes uz anketas jautājumiem, *Corsica Ferries* iesniedza vairākas *Excel* datnes, kurās cita starpā bija sīki aprakstīta tā kuģu ietilpība un komercpārvadājumi, ko ar tiem varētu sniegt.

(169) Atbildot uz apspriešanas ar operatoriem 1. jautājumu, *Corsica Ferries* norādīja, ka tā atbildes uz anketas jautājumiem, kā arī *Excel* datne ar datiem, kas attiecas uz tā pārvadājumu pakalpojumu, tika sagatavotas, neraugoties uz to, ka KRI iesniegtajos dokumentos nebija nekādu norāžu par teritoriālās nepārtrauktības vajadzībām un prasībām. Ņemot vērā šīs neskaidrības, *Corsica Ferries* savā *Excel* datnē par savu kuģu ietilpību nebija modelējis piedāvātās ietilpības palielinājumu vai samazinājumu laikposmā no 2023. līdz 2028. gadam – tādējādi paziņotā ietilpība visā analizētajā periodā bija identiska.

(170) Atbildot uz 4. jautājumu, *Corsica Ferries* norādīja, ka gadījumā, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma, tas no 2023. gada 1. janvāra sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp visām valsts kontinentālās daļas ostām (Marseļu, Nicu, Tulonu) un visām Korsikas ostām, izņemot Propriāno ostu. Konkrētāk, tas piedāvātu dienas un nakts komercpārvadājumus (kravu un pasažieru pārvadājumus), tajā skaitā:

- katru dienu reisu turp un atpakaļ starp Francijas kontinentālo daļu (vismaz piecas reizes nedēļā no Tulonas un divas reizes nedēļā no Marseļas) un gan Ažaksjo, gan Bastiā ostām,
- divus reisu mēnesī turp un atpakaļ no Marseļas un vismaz trīs reisu nedēļā turp un atpakaļ no Tulonas gan uz Portovekšio, gan Lilrusas ostu,
- tas neveiktu komercpārvadājumus Propriāno, jo, pēc *Corsica Ferries* domām, šī osta bija aizstājama ar Ažaksjo, kuru tas jau piedāvāja apkalpot vismaz reizi dienā no Marseļas un Tulonas,
- papildu jūras transporta pakalpojumus starp Nicas ostu un Korsiku no jūlija līdz septembrim.

(171) *Corsica Ferries* informēja Francijas iestādes, ka tā flotē ir 13 kuģi, kas nav piesaistīti konkrētam maršrutam. Uzņēmums arī norādīja, ka 15 % no tā reisiem visos maršrutos notiks dienas laikā (atiešana no plkst. 6.00 līdz plkst. 16.00 abos virzienos un pienākšana attiecīgi no plkst. 14.00 līdz pusnaktij).

⁽⁹⁷⁾ Ja atbilde bija “nē”, operatoram bija jānorāda pārvadājumu neveikšanas iemesls.

⁽⁹⁸⁾ Operatoram bija arī jānorāda: i) ja transporta pakalpojums netiktu sniegts visa gada garumā, kāds būtu konkrētais gada periods, kad tas tiktu sniegts, ii) vai piedāvātais jūras pārvadājumu pakalpojums ir tiešais reiss, iii) kursēšanas biežums, iv) paredzētais atiešanas un pienākšanas laiks un v) gadā paredzēto tiešo reisu kopskaits.

⁽⁹⁹⁾ Operatoram bija jānorāda: i) kā kuģis nodrošināja teritoriālās nepārtrauktības vajadzības, ii) attiecīgo kuģu skaits, iii) kuģu ietilpība, iv) to īpašības, v) īstenotie vides aizsardzības pasākumi un vi) uz kuģiem piedāvātie pakalpojumi.

- (172) Attiecībā uz savu kuģu ietilpību pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai *Corsica Ferries* sniedza Francijas iestādēm informāciju, kas izklāstīta 16. tabulā.

16. tabula

***Corsica Ferries* potenciālie pārvadājumu pakalpojumi saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu (pasažieru skaits gadā), ja nebūtu SPL**

	2023.–2028. g. Pasažieri nerezidenti (Marseļas, Tulonas un Nicas apgabals)	2023.–2028. g. Pasažieri rezidenti (Marseļas un Tulonas apgabals)	2023.–2028. g. Kopā
Ažaksjo	1 790 601	971 940	2 762 541
Bastiā	1 881 317	907 995	2 789 312
Portovekšio	279 532	136 803	416 335
Propriāno	0	0	0
Lilrusa	586 182	256 158	842 340

Avots: *Corsica Ferries* atbilde uz jūras transporta pakalpojumu tirgus viedokļu noskaidrošanu saistībā ar satiksmi Korsiku un Francijas kontinentālo daļu (2022. gada 22. februāris)

- (173) *Corsica Ferries* arī norādīja, ka tā piedāvājums (no Marseļas ostas) būtu spēkā tikai tad, ja saistībā ar pārvadājumiem starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu nebūtu noslēgts sabiedrisko pakalpojumu līgums.

3.4.2.2.2. Tirgus nepilnības analīze

- (174) Izanalizējušas ietilpību, ko *Corsica Ferries* izmantotu, Francijas iestādes secināja, ka, ja SPL nebūtu, tirgus 2023.–2028. gada periodā varētu apmierināt prognozēto pieprasījumu, ko pēc jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp Ažaksjo, Bastiā, Lilrusu un Portovekšio ostām un Francijas kontinentālās daļas ostām radītu gan pasažieri rezidenti (izņemot pasažierus medicīniskā nolūkā), gan pasažieri nerezidenti.
- (175) Tomēr Francijas iestādes norāda, ka *Corsica Ferries* neapkalpotu Propriāno ostu. Tādējādi tās secina, ka pastāv pilna apmēra tirgus nepilnība attiecībā uz jūras transportu starp Propriāno ostu un Francijas kontinentālās daļas ostām gan pasažieriem rezidentiem, gan pasažieriem nerezidentiem.
- (176) Turklāt attiecībā uz pasažieru medicīniskā nolūkā pieprasījumu Francijas iestādes uzskata, ka *Corsica Ferries* kursētu uz Marseļas ostu tikai divas reizes nedēļā no Ažaksjo un Bastiā ostām un trīs reizes mēnesī no Portovekšio un Lilrusas ostām. Turklāt, kā norādīts 170. apsvērumā, *Corsica Ferries* neapkalpotu Propriāno ostu. Tāpēc tās uzskata, ka *Corsica Ferries* piedāvātais jūras pārvadājumu pakalpojums nebija pietiekami regulārs uz Marseļas ostu, kas ir vēlamā osta pasažieriem medicīniskā nolūkā.

3.4.2.3. Secinājums par to, vai pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem saistībā ar jūras pasažieru pārvadājumiem

- (177) Ņemot vērā tirgus nepilnību starp Propriāno ostu un Francijas kontinentālās daļas ostām attiecībā uz pasažieru rezidentu un nerezidentu pasažieru jūras pārvadājumiem, Francijas iestādes secināja, ka pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas aptver visu aplēsto kvantitatīvo pieprasījumu laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam no Propriāno ostas / uz to, kā norādīts 14. tabulā.
- (178) Ņemot vērā tirgus nepilnību starp katru no Korsikas ostām un Marseļas ostu attiecībā uz pasažieru medicīniskā nolūkā jūras pārvadājumiem *Corsica Ferries* sniegto transporta pakalpojumu nepietiekamības dēļ, Francijas iestādes secināja, ka pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas apmierina visu to pasažieru pieprasījumu, kuri laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam dodas uz Marseļu medicīniskā nolūkā, kā norādīts 15. tabulā.

3.4.3. Sabiedriskā pakalpojuma vajadzības raksturojums attiecībā uz jūras kravu pārvadājumiem

- (179) Šajā apakšsadaļā ir aprakstīti Francijas iestāžu izdarītie secinājumi par i) jūras kravu pārvadājumu starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu lietotāju pieprasījuma esību un sniegts ii) tirgus nespējas apmierināt šo pieprasījumu apraksts.

3.4.3.1. Lietotāju pieprasījuma noteikšana

- (180) Nākamajās apakšsadaļās ir aprakstītas Francijas iestāžu veiktās analīzes attiecībā uz jūras kravu transporta starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu lietotāju kvalitatīvo pieprasījumu un šo lietotāju kvantitatīvo pieprasījumu.

3.4.3.1.1. Kvalitatīvā pieprasījuma noteikšana

- (181) Šajā apakšsadaļā vispirms ir izklāstīti apspriešanas ar lietotājiem rezultāti, tad izklāstīti apspriešanas ar ostām rezultāti, un, visbeidzot, sniegta *Gecodia* ziņojuma secinājumi, kas papildina sabiedriskās apspriešanas rezultātus.

3.4.3.1.1.1. Apspriešanas ar lietotājiem rezultāti

3.4.3.1.1.1.1. Uzdotie jautājumi

- (182) Apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā (95. apsvērums) Francijas iestādes sākotnēji nošķīra kravu ar vilcēju pārvadājumus no kravu bez vilcēja pārvadājumiem ⁽¹⁰⁰⁾.
- (183) Apspriešana ar lietotājiem ietvēra anketu, kas bija adresēta visiem jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem. Anketā bija iekļauts aptuveni 20 jautājumu saraksts ar piedāvātām atbildēm (dažos gadījumos lietotāji varēja atzīmēt vairākas atbildes), un paredzamais anketas aizpildīšanas laiks bija piecas minūtes.
- (184) Pirmie trīs jautājumi bija vērsti uz vispārīgu informāciju par lietotāju profiliem. Pirmajā jautājumā lietotājiem tika lūgts sniegt informāciju par jūras maršrutu(-iem) uz Korsiku, ko viņi izmantoja starp Marseļas ostu un piecām Korsikas ostām ⁽¹⁰¹⁾. Otrā jautājuma mērķis bija iegūt informāciju par lietotāju darbības nozari un galvenā biroja pasta indeksu. Trešajā jautājumā lietotājiem tika lūgts paust viedokli par kravu ar vilcēju pārvadājumu nošķirumu no kravu bez vilcēja pārvadājumiem, kā arī sniegt informāciju par kravu ar vilcēju un/vai kravu bez vilcēja pārvadājumu apjomu attiecīgajā maršrutā 2019. gadā.
- (185) 4.–13. jautājumā lietotājiem tika jautāts, vai viņi ir apmierināti ar jūras transporta pakalpojumiem, kas tiek piedāvāti attiecīgajā(-os) maršrutā(-os). Konkrētāk, viņiem tika vaicāts:
- vai attiecīgajā maršrutā piedāvātais pakalpojums atbilda lietotāja vajadzībām (atbilde: jā vai nē),
 - vai lietotāji ir saskārušies ar grūtībām pieejamās ietilpības ziņā ⁽¹⁰²⁾,
 - precizēt kravas veidu, attiecībā uz kuru lietotāji ir saskārušies ar šādām grūtībām un vai šo grūtību dēļ viņiem nācās pārcelt kravu pārvadājumus uz citiem maršrutiem ⁽¹⁰³⁾,
 - vai lietotāji bija apmierināti ar atiešanas un pienākšanas grafiku Korsikā (apmierina vai neapmierina; ja grafiks neapmierināja, tikai vaicāts, vai lietotāji vēlas, lai atiešanas vai pienākšanas laiks būtu agrāk vai vēlāk) un to, cik bieži tiek kursēts izmantotajos jūras maršrutos,
 - vai būtu jāmaina maksimālā kravas pārvadājuma maksa saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu.

⁽¹⁰⁰⁾ Apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā paskaidrots, ka kravām bez vilcēja atšķirībā no kravām ar vilcēju ostā ir nepieciešami ievērojami kravu apstrādes resursi (ostu iekārtas, darbaspēks).

⁽¹⁰¹⁾ Ja lietotāji izmantoja vairākus maršrutus, tiem bija jāaizpilda anketa par katru maršrutu.

⁽¹⁰²⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: vienmēr; regulāri; reizēm; nekad.

⁽¹⁰³⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: tas pats maršruts; citi maršruti caur Marseļu; citi maršruti caur Tulonu; citi maršruti caur Nicu; cits (bija jānorāda).

- (186) 14.–20. jautājumā lietotāji tika aicināti novērtēt valsts kontinentālās daļas ostas izvēli transporta vajadzībām. Konkrētāk, šie jautājumi bija šādi:
- vai, rezervējot kādu no maršrutiem no Marseļas, lietotāji meklēja arī pieejamos braucienos no citām valsts kontinentālās daļas ostām ⁽¹⁰⁴⁾,
 - Marseļas ostas izvēles galveno iemeslu salīdzinājumā ar citām kontinentālās daļas ostām ⁽¹⁰⁵⁾,
 - vai gadījumā, ja Marseļas ostā maksa par jūras transportu tiktu paaugstināta par 5–10 %, lietotājs būtu gatavs izmantot jūras transporta pakalpojumus citā kontinentālās daļas ostā (Tulonā, Nicā vai abās), lai dotos uz Korsiku vai no tās,
 - vai lietotājs jau kopš 2019. gada ir izmantojis maršrutus no Tulonas vai Nicas uz Korsiku (jā vai nē), un, ja tā, tad bija jānorāda galvenais iemesls, kāpēc tika izvēlēta cita kontinentālā osta (Tulona vai Nica), nevis Marseļas osta ⁽¹⁰⁶⁾.
- (187) Visbeidzot, 21. jautājumā lietotājiem tika jautāts, vai transporta pakalpojums, izmantojot kuģus, kas pilnībā paredzēti kravu pārvadājumiem (Ro-Ro), būtu piemērots salīdzinājumā ar pašreizējo pakalpojumu (Ro-Pax).

3.4.3.1.1.1.2. Saņemto atbilžu kopsavilkums

- (188) Līdz apspriešanas perioda beigām Francijas iestādes bija saņēmušas tikai piecas atbildes uz anketas jautājumiem. Ņemot vērā šo nelielo skaitu, *Gecodia* tieši sazinājās ar vairākiem transporta un loģistikas uzņēmumiem, kas izmanto jūras kravu pārvadājumu pakalpojumus starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu, lai anketas jautājums ar tiem apspriestu pa tālruni.
- (189) Francijas iestādes norāda, ka *Gecodia* sazinājās ar 21 transporta uzņēmumu, kas pārstāv aptuveni 90 % no kopējās kravu bez vilcēja pārvadājumiem un 70 % no kravu ar vilcēju pārvadājumiem starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu. Aptaujātie pārvadātāji galvenokārt izmantoja maršrutus no Marseļas, bet vairāk nekā puse no tiem izmantoja arī maršrutus no Tulonas. Pārvadātāji sniedza atbildes par katru maršrutu, ko tie izmantoja starp Korsiku (katru no Korsikas ostām) un valsts kontinentālo daļu (katru no valsts kontinentālās daļas ostām), kā arī par katru kravas veidu (kravas ar vilcēju un kravas bez vilcēja).
- (190) Attiecībā uz kravām bez vilcēja ⁽¹⁰⁷⁾ atbildes uz anketas jautājumiem var apkopot šādi:
- nedaudz vairāk nekā puse respondentu uzskata, ka pašreizējie jūras transporta pakalpojumi kopumā neatbilst to vajadzībām. Šie rezultāti atšķiras atkarībā no maršruta – kaut arī gandrīz visi lietotāji, kas izmanto transporta pakalpojumus starp valsts kontinentālo daļu un Propriāno un Lilrusu, ir apmierināti ar pašreizējo piedāvājumu, tie, kas izmanto transporta pakalpojumus uz Ažaksjo un Bastiā un no šīm pilsētām, gandrīz visi ir neapmierināti ⁽¹⁰⁸⁾,
 - lielākā daļa lietotāju saskaras ar grūtībām pieejamās ietilpības ziņā, it īpaši maršrutos starp valsts kontinentālo daļu un Bastiā (100 % lietotāju regulāri vai sistemātiski saskaras ar grūtībām), Ažaksjo un Portovekšio (vairāk nekā 50 % lietotāju regulāri vai sistemātiski saskaras ar grūtībām),
 - respondenti lielā mērā atzinīgi vērtē atiešanas un pienākšanas laiku Korsikā un reisu biežumu turp un atpakaļ, kas bija spēkā laikā, kad notika apspriešana ar lietotājiem,

⁽¹⁰⁴⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: nevaru izvēlēties (rezervācija konkrētā maršrutā ir obligāta); vienmēr; attiecībā tikai uz dažām kravu plūsmām (jānorāda kravu plūsma, saistībā ar kuru netiek veikts salīdzinājums); nekad.

⁽¹⁰⁵⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: viszemākā vedmaksa; ostas infrastruktūra; kustības grafiks; augstāka pakalpojumu kvalitāte; ostas tuvums manam galamērķim; reisa veids; cits (bija jānorāda).

⁽¹⁰⁶⁾ Piedāvātās atbilžu iespējas bija šādas: viszemākā vedmaksa; piemērotāks kustības grafiks; mans galamērķis bija tuvāk izvēlētajai ostai; transporta pakalpojumi Marseļā pilnībā rezervēti; cits (bija jānorāda).

⁽¹⁰⁷⁾ Atgādināsim, ka kravas bez vilcēja tiek pārvadātas tikai starp Korsikas ostām un Marseļas ostu.

⁽¹⁰⁸⁾ Situācija Portovekšio ir neviennozīmīgāka – 64 % respondentu uzskatīja, ka pakalpojums ir neapmierinošs.

- neviens no respondentiem nesalīdzina Marseļas ostā pieejamos reisus uz Korsiku ar reisiem, kas pieejami citās ostās. Marseļas ostas tuvums ir gandrīz vienīgais iemesls šīs ostas izvēlei. Pat gadījumā, ja jūras transporta cenas no Marseļas hipotētiski pieaugtu, neviens no respondentiem nepārceltu pārvadājumus uz citām kontinentālās daļas ostām,
- gandrīz visi respondenti dotu priekšroku pakalpojumam, kurā izmanto tikai kravas kuģus (Ro-Ro), nevis pasažieru-kravu pārvadājumu pakalpojumus.

(191) Attiecībā uz kravām ar vilcēju atbildes uz anketas jautājumiem var apkopot šādi:

- nedaudz vairāk nekā pusē atbilžu norādīts, ka pašreizējais jūras transporta pakalpojums, kas tiek piedāvāts no Marseļas / uz to, kopumā atbilst vajadzībām, savukārt Tulonas pakalpojums tiek uzskatīts par neapmierinošu (77 % atbilžu). Šie rezultāti atšķiras atkarībā no maršruta – gandrīz visi lietotāji sūdzas par maršrutu uz Bastiā un no tās (respondenti, kas izmanto Marseļu un Tulonu). Puse no tiem arī nav apmierināti ar pakalpojumu uz Ažaksjo un Portovekšio un no šīm pilsētām (respondenti, kas izmanto Marseļu un Tulonu), lai gan tie pauž vispārēju apmierinātību ar maršruti uz Propriāno un Lilrusu un no šīm pilsētām,
- lielākā daļa lietotāju saskaras ar grūtībām pieejamās ietilpības ziņā, it īpaši maršrutos uz Bastiā (100 % regulāri vai sistemātiski saskaras ar grūtībām gan no Marseļas, gan Tulonas ostas), kā arī uz Ažaksjo un Portovekšio (50 % regulāri vai sistemātiski saskaras ar grūtībām no Marseļas ostas un 100 % no Tulonas ostas),
- respondenti lielā mērā atzinīgi vērtē atiešanas un pienākšanas grafiku un reisu biežumu turp un atpakaļ, kas bija spēkā laikā, kad notika apspriešana ar lietotājiem, gan Tulonas, gan Marseļas ostā,
- gandrīz neviens no respondentiem nesalīdzina pieejamos reisus Marseļas ostā ar reisiem, kas pieejami citās ostās. Marseļas ostas tuvums ir gandrīz vienīgais iemesls šīs ostas izvēlei. Pat gadījumā, ja jūras transporta cenas no Marseļas pieaugtu, neviens no respondentiem nepārceltu pārvadājumus uz citām kontinentālās daļas ostām,
- 2019. gadā mazāk nekā 40 % respondentu izmantoja valsts kontinentālās daļas ostas, kas nav Marseļas osta. Rezultāti atšķiras atkarībā no maršruta: attiecīgi 80 % un 50 % respondentu, kas izmantoja reisus uz Bastiā un Ažaksjo un no šīm pilsētām, izmantoja Tulonas ostu, kamēr gandrīz neviens neizmanto reisus uz citām Korsikas ostām un no tām. Vienīgais iemesls Tulonas ostas izmantošanai ir tas, ka Marseļas ostā pakalpojumi ir pilnībā rezervēti. Pat gadījumā, ja jūras transporta cenas no Marseļas pieaugtu, neviens no respondentiem nepārceltu pārvadājumus uz citām kontinentālās daļas ostām,
- lielākā daļa respondentu dotu priekšroku pakalpojumam, kurā izmanto tikai kravas kuģus (Ro-Ro), nevis pārvadājumus, kuru pamatā ir Ro-Pax kuģi.

3.4.3.1.1.2. Apspriešana ar ostām

3.4.3.1.1.2.1. Uzdotie jautājumi

(192) Aptaujai, kas bija pievienota apspriešanai ar ostām, bija trīs daļas par kravu pārvadājumiem.

(193) Anketas pirmajā daļā ostu iestādes tika aicinātas sniegt piezīmes par lietotāju pieprasījuma iezīmēm, kas identificētas un izklāstītas apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā (95. apsvērums). Konkrētāk, pirmajā daļā ostu iestādes tika aicinātas:

- sniegt piezīmes par nošķirumu starp kravām ar vilcēju un kravām bez vilcēja,
- norādīt savas ostas aptvēruma teritorijas lielumu, pamatojoties uz savām zināšanām par tirgu,
- norādīt, vai tās uzskata, ka to ostas infrastruktūra nav aizstājama ar citām ostām attiecībā uz visu vai daļu no kravām ar vilcēju un kravām bez vilcēja, ko pārvadā starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu,
- komentēt par konkurences līmeni starp ostām kravu pārvadājumu jomā gan pašreizējā periodā, gan septiņu gadu laikā.

- (194) Anketas otrajā daļā ostu iestādēm tika lūgts sniegt pilnīgu aprakstu par ostas infrastruktūru, ko tās varētu izmantot jūras transporta pakalpojumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu.
- (195) Trešajā daļā (5.1.–5.8. jautājums par kravām bez vilcēja un 6.1.–6.8. jautājums par kravām ar vilcēju) ostu iestādēm būtībā tika jautāts par to infrastruktūras jaudu kravu pārvadājumu apkalpošanai. Konkrētāk, tajā tika lūgts norādīt:
- vai to infrastruktūra ietver kravu bez vilcēja un kravu ar vilcēju apstrādes zonas (atbilde: jā vai nē) ⁽¹⁰⁹⁾,
 - kuģu veidus, ko tās varētu uzņemt ⁽¹¹⁰⁾,
 - vai to ostu infrastruktūrā pašlaik tiek apstrādātas kravas ar vilcēju un/vai kravas bez vilcēja ⁽¹¹¹⁾,
 - vai to infrastruktūra varētu apkalpot kravu pārvadājumus turp un atpakaļ katru dienu ⁽¹¹²⁾ un katru nedēļu ⁽¹¹³⁾ (atbilde: jā vai nē),
 - vai ostu iestādes spēja garantēt noteiktu skaitu reisu dienā un nedēļā kravu pārvadājumiem uz Korsiku un atpakaļ (atbilde: jā vai nē) ⁽¹¹⁴⁾.

3.4.3.1.1.2.2. Saņemto atbilžu kopsavilkums

- (196) Kā norādīts 120. apsvērumā, Francijas iestādes apkopoja informāciju no Tulonas, Marseļas un Nicas ostu iestādēm.
- (197) Attiecībā uz anketas pirmo daļu trīs ostas uzskata, ka Francijas iestāžu pieeja, nošķirot kravas ar vilcēju un kravas bez vilcēja, ir atbilstoša. Attiecībā uz Nicas un Tulonas ostu kravu pārvadājumu aptvēruma teritoriju tās uzskata, ka to aptvēruma teritorija ir tikai vietēja un aptver tikai tuvāko iekšzemi, savukārt Marseļas osta uzskata, ka tā piesaista preču pārvadājumus no visas Francijas un it īpaši tādu preču pārvadājumus, kas šķērso Ronas upes ieleju.
- (198) Attiecībā uz konkurences apstākļiem Nicas osta uzskata, ka tās infrastruktūra, kas atrodas pilsētas centrā, un vājā rūpnieciskā un tirdzniecības struktūra ap Nicu neļauj un septiņu gadu laikā neļaus tai apmierināt pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu. Tulonas osta arī norāda, ka Marseļas osta ir neapstrīdams līderis kravu pārvadājumu tirgū un ka tā var būt tikai kā Marseļas papildinājums. Tulonas osta norāda, ka konkurences līmenis starp Marseļu un Tulonu ir "veselīgs, pat neraugoties uz Tulonas mazo jaudu, tātad tā faktiski nevar konkurēt šajā tirgū". Marseļas osta uzskata, ka tās ģeogrāfiskā atrašanās vieta automaģistrāļu un dzelzceļa savienojumu centrā un tuvu galvenajiem loģistikas un transporta mezgliem, kā arī ļoti vieglā piekļuve tās infrastruktūrai no trim automaģistrālēm dod tai lielas priekšrocības kravu pārvadājumu ziņā.

⁽¹⁰⁹⁾ Anketā ostas tika aicinātas precizēt kravu apstrādes zonu lielumu, to pieejamību satiksmei uz Korsiku un to spēju uzņemt 1. un 2. klases bīstamās kravas.

⁽¹¹⁰⁾ Ostu iestādēm bija arī jānorāda i) pieejamo piestātņu skaits, ii) maksimālā ietilpība lineārajos metros, ko var uzņemt kuģi, iii) īstenotos vides aizsardzības pasākumus.

⁽¹¹¹⁾ Ostu iestādēm bija arī jāprecizē i) dienas ietilpība puspiekabju / kravas automobiļu uzņemšanai, ii) puspiekabju / kravas automobiļu uzņemšanas laiks, iii) puspiekabju / kravas automobiļu vidējais stāvēšanas laiks, iv) puspiekabju / kravas automobiļu skaits, ko stundā var apstrādāt uzbraukšanai vai nobraukšanai no kuģa.

⁽¹¹²⁾ Ostu iestādēm bija arī jānorāda i) iespējamais piestāšanas reižu skaits dienā, ii) minimālais un maksimālais piestāšanas ilgums, iii) pietauvošanās vietu piešķiršanas noteikumi.

⁽¹¹³⁾ Ostu iestādēm bija arī jānorāda i) iespējamais piestāšanas reižu skaits nedēļā, ii) šo piestāšanu minimālais un maksimālais ilgums un iii) pietauvošanās vietu piešķiršanas noteikumi.

⁽¹¹⁴⁾ Jautājumos ostu iestādēm tika lūgts precizēt garantēto piestāšanas reižu skaitu.

(199) Attiecībā uz anketas trešo daļu:

- *Marseļas ostas pārvalde* norāda, ka tai ir 13 pietauvošanās vietas, kas uz Korsiku spēj uzņemt kravas ar vilcēju un kravas bez vilcēja. Piecas no tām jau ir pilnībā veltītas satiksmei uz Korsiku saskaņā ar 2021.–2022. gada SPL, un vēl astoņas var piešķirt papildus. Marseļas ostā ir 120 000 m² kravu apstrādes zonu, ko var pilnībā izmantot kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja satiksmei uz Korsiku. Atkarībā no laikapstākļiem vai darbībām ar bīstamām kravām var nodrošināt gandrīz 30 000 m² papildu platības. Visbeidzot, termināļa paplašināšanas projekts ietver vairāk nekā 60 000 m² papildu kravu apstrādes zonu izveidi, ko osta var izmantot jūras pārvadājumu pakalpojumiem uz Korsiku. Piedevām Marseļas osta savā atbildē norāda, ka kravas automobiļiem ir viegli piekļūt kuģiem⁽¹¹⁵⁾. Marseļas ostā vidēji stundā uz kuģiem var uzbraukt / no tiem nobraukt 35 piekabes un kopā dienā apkalpot gandrīz 240 piekabes. Visbeidzot, Marseļas osta norāda, ka tā var sniegt Ro-Pax kuģu remonta pakalpojumus, lai nodrošinātu tūlītēju tehnisku palīdzību.
- *Tulonas ostas pārvalde* norāda, ka tās ostas infrastruktūra var apkalpot kravas ar vilcēju un kravas bez vilcēja. Tā norāda, ka Tulonas tirdzniecības ostā ir kravu apstrādes zonas (3 400 m²) un trīs pietauvošanās vietas Ro-Pax kuģiem, un dienā tajā var nodrošināt divus reisus turp un atpakaļ⁽¹¹⁶⁾. Ostas pārvalde norāda, ka tā šajā terminālī var dienā nodrošināt 80 piekabju uzbraukšanu uz kuģiem vai nobraukšanu no tiem (bet tikai aptuveni desmit piekabju pārvietošanu vasaras periodā). Tomēr ostas pārvalde brīdina, ka, ņemot vērā to, ka pašlaik 80 % šīs īpašās teritorijas aizņem *Corsica Ferries*, tā nevar garantēt, ka to katru dienu varēs izmantot regulārai satiksmei ar Korsiku⁽¹¹⁷⁾. Tulonas tirdzniecības osta var uzņemt kravas ar vilcēju, izņemot bīstamās kravas. Savukārt Tulonas-Bregajonas ostas kravu apstrādes zonu platība ir 30 000 m², un šos laukumus var izmantot kravu bez vilcēja, arī bīstamu kravu, pārvadājumiem. Tomēr tai ir tikai viena pietauvošanās vieta, paredzēta vienīgi Ro-Ro kuģiem. Tā var apkalpot 120 piekabes dienā. Vāras TRK norāda, ka Tulonas-Bregajonas osta ir piemērotākā tikai kravu pārvadājumiem, jo terminālis nevar apkalpot pasažieru pārvadājumus, tā kā tas atrodas zonā, kurā tiek apstrādātas sprāgstvielas.
- *Nicas ostas pārvalde* norāda, ka tās ostas infrastruktūra nevar apkalpot kravas bez vilcēja. Tomēr kravas ar vilcēju var pārvadāt. Šīs infrastruktūras kravu apstrādes zonu platība ir 25 900 m², bet osta norāda, ka pasažieru satiksme ir prioritāra salīdzinājumā ar jebkuru citu darbību. Ir pieejamas četras pietauvošanās vietas. Ostas pārvalde apgalvo, ka tā spēj garantēt līdz pat četriem kravu ar vilcēju reisiem turp un atpakaļ uz Korsiku katru dienu.

(200) Kā norādīts 124. apsvērumā, apspriešanas ar lietotājiem laikā Korsikas TRK sniedza arī atbildi brīva teksta veidā. Korsikas TRK sniedza informāciju par preču pārvadājumiem Korsikas ostās.

(201) Kopumā Korsikas TRK norāda uz jaudas problēmām, ar kurām saskaras visas Korsikas ostas, izņemot Propriāno ostu. Šādā situācijā vasaras periodā regulāri ir nepieciešami prefektūras noteikti izņēmumi, lai atļautu smagajiem kravu transportlīdzekļiem braukt dienās, kad ir intensīva ceļu satiksme ("sarkanās" dienas). Konkrētāk, Korsikas TRK norāda, ka:

- kopš 2010. gada *Bastiā ostā* ir vērojams ļoti straujš preču satiksmes pieaugums, ko Covid-19 pandēmija nav palēninājusi. Tomēr Bastiā ostas jauda ir sasniegusi piesātinājuma punktu ar pārpildītām kravu apstrādes zonām, arvien saspringtākām kravu apstrādes darbībām ierobežotā laika nišā un ierobežotā telpā, kā arī transportlīdzekļu pārslogotību, kā rezultātā pārvadātājiem nav iespējams regulāri un laikus veikt piegādes.

⁽¹¹⁵⁾ Marseļas ostas pārvalde norāda, ka kravas automobilis no ostas ieejas līdz jūras terminālim var nokļūt mazāk nekā piecās minūtēs. Turklāt osta norāda, ka ostas tranzīta un reģistrācijas procedūras ir pilnībā digitalizētas, tādējādi nodrošinot netraucētu satiksmes plūsmu.

⁽¹¹⁶⁾ Tulonas ostas pārvalde norāda, ka viena no trim pietauvošanās vietām – *Fournel* pietauvošanās vieta – laikā no plkst. 8.30 līdz plkst. 18.30 ir rezervēta kā prioritāra vieta kruīza kuģiem.

⁽¹¹⁷⁾ Vāras TRK savā atbildē norāda: "Ņemot vērā, ka *Corsica Ferries* jau apkalpo vairāk nekā 1,3 miljonus pasažieru Korsikā, izmantojot pakalpojumus, kas nav SPL pakalpojumi, un vairāk nekā 400 000 pasažieru uz citiem Eiropas salu galamērķiem (Sardiniju, Menorku, Maljorku), izmantojot citus pakalpojumus [Tulonas tirdzniecības ostas] terminālī vien, un tā kā vietējie vēlētie pārstāvji ir aicinājuši šos skaitļus ierobežot līdz apkalpoto pasažieru skaitam no 2019. līdz 2021. gadam (t. i., ne vairāk kā 2 miljoni pasažieru), šķiet ļoti grūti iedomāties, ka šai esošajai un labi iedibinātajai darbībai varētu pievienot papildu darbību, kas atbilstu SPL saistībām (un it īpaši iespēju apkalpot kravu pārvadājumus visu gadu)."

Lai gan Bastiā ostā ir astoņas pietauvošanās vietas, tajā nevar vienlaikus uzņemt astoņus kuģus, it īpaši tās pietauvošanās vietu tehnisko īpašību dēļ (ierobežots garums un ierobežota iejgrime). Tāpēc Korsikas TRK savā atbildē aicina saglabāt ikdienas reusus turp un atpakaļ starp Bastiā un Marseļu, kā arī pievienot papildu reusus turp un atpakaļ, lai izlīdzinātu satiksmi un izvairītos no sastrēgumiem / preču atstāšanas piestātnē,

- arī *Ažaksjo un Portovekšio ostās* ir vērojams straujš kravu pārvadājumu pieaugums, un preces arvien vairāk tiek atstātas piestātnē, jo uz kuģiem trūkst vietas. Korsikas TRK aicina saglabāt ikdienas un iknedēļas reusus turp un atpakaļ abās ostās, paredzot papildu reusus turp un atpakaļ, lai izlīdzinātu satiksmi un izvairītos no sastrēgumiem / preču atstāšanas piestātnē,
- saskaņā ar Korsikas TRK sniegto informāciju *Lilrusas ostā* ir vērojama nelīdzsvarotība salīdzinājumā ar citām Korsikas ostām, jo ik nedēļu katrs trešais reiss turp un atpakaļ ir veltīts bīstamo kravu pārvadājumiem, kas rada problēmas saistībā ar ostas aptvēruma teritorijas (Balaņa), kas ir otrais populārākais tūrisma galamērķis pēc Portovekšio, ekonomisko dzīvotspēju. Turklāt Lilrusas ostai ir divas pietauvošanās vietas, kuras nevar aizņemt vienlaikus, ņemot vērā abu pietauvošanās vietu vajadzībām izmantotā vienīgā viļņlauža platumu un piestātņu garumu. Saskaņā ar Korsikas TRK datiem reisu turp un atpakaļ skaits nedēļā būtu jāpalielina līdz trim, kas jāpapildina ar īpašu reisu turp un atpakaļ bīstamo kravu pārvadāšanai,
- *Propriāno ostā* nav ievērojamas pārslogdes.

3.4.3.1.1.3. *Gecodia* ziņojuma secinājumi par kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pieprasījumu kvalitatīvā ziņā

- (202) Papildus sabiedriskajai apspriešanai Francijas iestādes arī lūdza *Gecodia* veikt papildu analīzi par kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pieprasījumu pēc jūras transporta pakalpojumiem uz Korsiku.
- (203) Kā norādīts 95. apsvērumā, Francijas iestādes apspriešanas ar lietotājiem pavaddokumentā norādīja, ka ir jānošķir kravu ar vilcēju pārvadājumi un kravu bez vilcēja pārvadājumi, it īpaši ņemot vērā atšķirīgos apstrādes ierobežojumus, ko rada šāda satiksme.
- (204) *Gecodia* veiktais pētījums apstiprina šo atšķirību starp kravām ar vilcēju un kravām bez vilcēja. *Gecodia* arī analizēja lietotāju pieprasījuma ģeogrāfisko aptvērumu attiecībā uz kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja pārvadājumiem pa jūru, lai noteiktu, vai pastāv lietotāju pieprasījums pēc vienas vai vairākām valsts kontinentālās daļas ostām nolūkā pārvadāt kravas starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu. Veicot šo analīzi, it īpaši tika ņemti vērā šādi parametri:
 - ostu jauda uzņemt satiksmi,
 - sabiedriskajā apspriešanā apkopotās piezīmes,
 - papildu izmaksas, kas rodas, izmantojot vienu vai otru ostu atkarībā no kravas nosūtīšanas vietas pārvadājumos no valsts kontinentālās daļas uz Korsiku vai no kravas galamērķa vietas pārvadājumos no Korsikas uz valsts kontinentālo daļu, kā arī
 - pastāvīga un būtiska cenu satricinājuma novērošana (tikai attiecībā uz kravām ar vilcēju).

3.4.3.1.1.3.1. Lietotāju pieprasījuma nodalīšana atkarībā no kravu pārvadājumu veida (kravas ar vilcēju un kravas bez vilcēja)

- (205) *Gecodia* ziņojumā norādīts, ka pastāv būtiska atšķirība starp kravām ar vilcēju un kravām bez vilcēja. Pirmkārt, krava bez vilcēja nozīmē, ka puspiekabe ir jāatdala no kravas automobiļa, lai to iekrautu kuģī, un tam ir vajadzīgs īpašs aprīkojums un stīvdoru iesaistīšanās. Otrkārt, ostai jābūt ar pietiekamu jaudu (kravu apstrādes zonām), kur pirms iekraušanas uzglabāt puspiekabes. Visbeidzot, puspiekabju iekraušana nevar notikt vienlaikus ar pasažieru iekāpšanu un kravas automobiļu uzbraukšanu uz kuģa, tātad tas nozīmē, ka kuģis ostā stāv ilgi. Tomēr ilgs piestāšanas laiks ierobežo pietauvošanās vietas izmantošanu, tāpēc ostā jābūt vairākām piestātnēm, lai vienlaikus apkalpotu vairākus galamērķus. *Gecodia* ziņojuma pamatā ir apspriešanas ar lietotājiem un apspriešanas ar ostām rezultāti, lai pamatotu šā nošķiruma piemērotību.

- (206) Turklāt *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka no pārvadātāju viedokļa kravām ar vilcēju un kravām bez vilcēja ir atšķirīgas iezīmes. Kravu ar vilcēju pārvadājumiem ir vajadzīgs liels puspiekabju vilcēju parks, lai nodrošinātu, ka katru dienu var transportēt vairākas piekabes ⁽¹¹⁸⁾, savukārt kravu bez vilcēja pārvadājumi ļauj optimizēt vilcēju parku attiecībā pret puspiekabju skaitu, ļaujot pārvadātājam vienā dienā veikt vairākus braucienus turp un atpakaļ ar vienu vilcēju starp ostu un tā loģistikas bāzi. *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka apspriešanas ar lietotājiem laikā pārvadātāji parasti norādīja, ka tie ir veikuši četrus līdz sešus braucienus turp un atpakaļ dienā ar vienu vilcēju, kas paredzēts kravām bez vilcēja.
- (207) Līdz ar to *Gecodia* ziņojumā ir secināts, ka pārvadātājam pāreja no kravu bez vilcēja transportēšanu uz kravu ar vilcēju transportēšanu rada ievērojamas personāla izmaksas un nepieciešamību iegādāties papildu puspiekabju vilcējus. Tādējādi kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja pārvadājumi ietver divus dažādus pieprasījuma veidus.
- (208) Tomēr *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka kravām ar vilcēju un kravām bez vilcēja ir arī dažas kopīgas iezīmes. Proti, *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka piegādes (kravas ar vilcēju vai kravas bez vilcēja) ir jāveic no rīta pirms pārvadātāja klienta noteiktā termiņa, un, ja piegāde kavējas vai ir jāpārplāno, par to ir jāmaksā sods. Tāpēc *Gecodia* ziņojumā ir uzsvērts, cik svarīgi ir ostās preces saņemt pēc iespējas agrāk (no plkst. 6.00 līdz 7.00), lai varētu laikus veikt piegādes saņēmējiem neatkarīgi no sūtītāja (lielveikali, būvnieki, kurjeri vai konsolidētāji). Kravu bez vilcēja gadījumā ļoti agra saņemšana ostā ir nepieciešama arī saistībā ar nepiekrautām puspiekabēm (kas tiek nogādātas atpakaļ kontinentālajā daļā), jo ir vajadzīgs laiks, lai izkrautās puspiekabes nogādātu atpakaļ loģistikas bāzēs (mazumtirgotāji vai pārvadātāji), tās piekrautu un pēc tam nogādātu atpakaļ ostā. Turklāt abos gadījumos ir jānodrošina regulāri jūras pārvadājumi, lai garantētu preču piegādi Korsikai un puspiekabju / kravas automobiļu atgriešanos kontinentālajā daļā.

3.4.3.1.1.3.2. Pieprasījums pēc kravu bez vilcēja jūras pārvadājumiem tikai Marseļas ostā

- (209) *Gecodia* ziņojumā pausts uzskats, ka kravu bez vilcēja pārvadājumu pakalpojumu lietotāji izmanto tikai Marseļas ostu un ka tāpēc šī osta nav aizstājama ar citām kontinentālās daļas ostām, proti, Tulonas un Nicas ostām.
- (210) Pirmkārt, *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka tikai Marseļas ⁽¹¹⁹⁾ un Tulonas-Bregaijonas ostām ir nepieciešamā infrastruktūra, lai nodrošinātu šāda veida satiksmi, kā tas nav Tulonas tirdzniecības ostas un Nicas ostas gadījumā. Arī Tulonas-Bregaijonas jauda ir ierobežota – tajā ir tikai viena pietauvošanās vieta, kas tai neļautu nodrošināt vairāk kā vienu braucienu uz Korsiku, ņemot vērā ierobežojumus, kas saistīti ar pietāšanās ilgumu un atiešanas laiku attiecībā uz kravām bez vilcēja ⁽¹²⁰⁾. Tādējādi Marseļas un Tulonas-Bregaijonas ostu savstarpējā aizstājamība ar šāda veida satiksmi labākajā gadījumā varētu pastāvēt tikai vienā maršrutā.
- (211) Otrkārt, saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu apspriešana ar lietotājiem lielā mērā apstiprina, ka attiecībā uz kravu bez vilcēja pārvadājumiem pārvadātāji, plānojot braucienus, alternatīvas Marseļas ostai neapsver nekad vai dara to ļoti reti. Neviens no respondentiem nenorādīja, ka cenu paaugstināšanās par 5–10 % Marseļas ostā viņiem liktu pāriet uz Tulonas ostām, jo reisi caur Tuluonu neļautu tiem optimizēt savu ikdienas darbību.

⁽¹¹⁸⁾ Rezumējot – kravas ar vilcēju ietver kravas automobiļa (vilcēja + puspiekabes) transportēšanu kopā ar vadītāju, savukārt kravu bez vilcēja pārvadājumu gadījumā pārvadā tikai puspiekabi.

⁽¹¹⁹⁾ *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka Marseļas osta savā atbildē norāda, ka tās rīcībā ir gandrīz 210 000 kvadrātmetru pieejamās platības, 13 pietauvošanās vietas var būt paredzētas satiksmei starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu un visas ir aprīkotas ar modernām un digitalizētām iekārtām, lai nodrošinātu netraucētu satiksmes plūsmu.

⁽¹²⁰⁾ *Gecodia* ziņojumā norādīts, ka Tulonas-Bregaijonas ostas piekabju iekraušanas vidējais rādītājs bija no 15 līdz 20 piekabēm stundā, kas ir ievērojami mazāks nekā Marseļā (35 piekabes), un ka aplēstā pieejamā jauda ir 120 piekabes dienā. Salīdzinājumam – Marseļas ostā iekrauto piekabju medianālais skaits attiecībā uz maršrutiem uz Korsikas ostām 2021. gadā bija 237, t. i., divreiz lielāks.

- (212) Savukārt attiecībā uz ostu iestādēm Nicas-Azūra krasta TRK norādīja, ka ostas aptvēruma teritorija ir tikai vietēja līmeņa un ka "Nicas osta ar tās infrastruktūru pilsētā un tās vājo rūpniecisko un komerciālo struktūru ir nelabvēlīgākā situācijā un nekad nespēs apmierināt pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem uz Korsiku, jo šīm vajadzībām labāk pielāgota ir Tulona un Marseļa". Piedevām *Gecodia* ziņojumā ir uzsvērts Tulas ostas paziņojums apspriešanas ar ostām laikā, saskaņā ar kuru Tulas osta var darboties tikai kā Marseļas ostas papildinājums, ņemot vērā tās ierobežoto aptvēruma teritoriju Tulas iekšzemē un tās jūras termināļu ierobežoto jaudu.
- (213) Treškārt, *Gecodia* ziņojumā ir norādīts, ka, lai nodrošinātu piegādes veikaliem, lielie izplatīšanas centri galvenokārt paļaujas uz reģionālām vai valsts noliktavām. Korsikas gadījumā vairāk nekā 90 % piegāžu uz Korsikas universālveikaliem tiek sūtītas, izmantojot šīs loģistikas bāzes, tādējādi lielākā daļa Korsikā importēto preču nāk no loģistikas centriem Provansa-Alpu-Azūra krasta (PACA) reģionā ⁽¹²¹⁾. *Gecodia* ziņojumā paskaidrots, ka noliktavas un loģistikas platformas galvenokārt atrodas ziemeļrietumos un ap Marseļu, kā arī Ronas koridorā. Šajā saistībā Francijas iestādes atsaucas uz kopīgo pētījumu, ko 2021. gada oktobrī veica Marseļas aglomerācijas pilsētplānošanas aģentūra un Ēksanprovansas-Diransas reģiona pilsētplānošanas aģentūra un kurā noteiktas šo noliktavu un platformu ģeogrāfiskās atrašanās vietas ⁽¹²²⁾. Šis pētījums liecina par ļoti augsto loģistikas plūsmu koncentrāciju Marseļā. Tāpēc *Gecodia* ziņojumā tiek uzskatīts, ka Marseļas ostas izvēli lielā mērā pamato ostas tuvums iekraušanas vietām un atbilstošas infrastruktūras esība.
- (214) Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu tam, ka lielākā daļa loģistikas bāzu un noliktavu atrodas tuvu Marseļas ostai, ir divējādas sekas. Pirmkārt, pamatojoties uz valsts autoceļu komitejas publicēto izmaksu simulatoru, ja visi pārvadātāji, kas veic pārvadājumus Marseļas apkārtnē vai Ronas koridorā, izmantotu Tulas-Bregajonas ostu, tas radītu vidēji 11 EUR/LM papildu izmaksas uz vienu puspiekabe reisu salīdzinājumā ar Marseļas ostu ⁽¹²³⁾. Otrkārt, papildus šim papildu ceļa izmaksām pārvadātājiem palielinātos arī pamatdarbības izmaksas. Tas ir tāpēc, ka, ņemot vērā lielāku attālumu, pārvadātāji būtu spiesti uz pusi samazināt braucienu skaitu turp un atpakaļ uz vienu vilcēju vienā dienā no loģistikas bāzes līdz atiešanas/pienākšanas ostai, un tas nozīmētu, ka tiem būtu jāiegādājas papildu vilcēji, lai saglabātu tādu pašu darbības apjomu.
- (215) *Gecodia* ziņojumā secināts, ka no kravu bez vilcēja jūras pārvadājumu pakalpojumu lietotāju viedokļa Marseļas osta nav aizstājama ar Tulas vai Nicas ostām attiecībā uz jūras pārvadājumiem uz Korsiku.

3.4.3.1.1.3.3. Īpašs pieprasījums pēc kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem Marseļas ostā

- (216) *Gecodia* ziņojumā pausts uzskats, ka no kravu ar vilcēju jūras transporta lietotāju viedokļa Marseļas osta ir aizstājama tikai ar Tulas tirdzniecības ostas termināli (izslēdzot aizstājamību ar Nicas ostu un citiem Tulas termināļiem) un tikai daļēji, jo daži kravu ar vilcēju jūras transporta izmantotāji neuzskata šo termināli par alternatīvu Marseļas ostai.

⁽¹²¹⁾ Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu šo aspektu apstiprina arī Francijas konkurences iestādes atzinums (Atzinums Nr. 20-A-11, 337.–345. punkts), kurā norādīts, ka "Marseļas osta atrodas netālu no galvenajiem loģistikas centriem Francijas dienvidos, kas padara to pievilcīgāku jūras kravu pārvadājumiem uz Korsiku, it īpaši salīdzinājumā ar Tulonu, kas atrodas tālāk no šiem centriem".

⁽¹²²⁾ Pētījums par savienojumiem starp Ēksanprovansas-Marseļas-Provansas aglomerāciju un kaimiņreģioniem, 2021. gada oktobris, 32.–35. lpp., cita starpā pieejams tīmekļa vietnē <https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽¹²³⁾ Atgādināsim, ka Tulona atrodas aptuveni 70 km attālumā no Marseļas.

- (217) *Pirmkārt, Gecodia ziņojumā ir norādīts, ka kravām ar vilcēju nav nepieciešama īpaša ostas infrastruktūra, jo vadītājs ar puspiekabi uzbrauc tieši uz kuģa kā viens transportlīdzeklis. Tādējādi katra no trim valsts kontinentālās daļas ostām var apkalpot kravas ar vilcēju bez īpašiem ierobežojumiem* ⁽¹²⁴⁾. *Gecodia ziņojumā tomēr ir norādīts, ka apspriešanas laikā Tulonas osta norādīja, ka tai būs grūti gada laikā uzņemt vairāk kravu ar vilcēju pārvadājumu, jo ostas jaudu jau 80 % apmērā aizņem esošā Corsica Ferries satiksme, savukārt Nicas osta norādīja, ka vēlas piešķirt prioritāti pasažieru pārvadājumiem.*
- (218) *Otrkārt, Gecodia ziņojumā ir norādīts, ka neviens no respondentiem apspriešanās ar lietotājiem nenorādīja, ka cenas pieaugums par 5–10 % Marseļā novestu pie tā, ka viņu kravas ar vilcēju tiktu novirzītas uz Tulonu (un vēl jo mazāk uz Nicu). Tādējādi no šīs apspriešanas izriet, ka pārvadātāji, plānojot savus braucienus, neapsver alternatīvus maršrutus. Marseļas ostas izvēli lielā mērā pamato tās tuvums pārvadātāju iekraušanas vietām un pieejamā ostas infrastruktūra.*
- (219) *Treškārt, tāpat kā attiecībā uz kravu bez vilcēja pārvadājumiem Gecodia ziņojumā ir paskaidrots, ka, ņemot vērā lielākās daļas pārvadātāju loģistikas bāzu tuvumu Marseļas ostai (213. apsvērums), dažu lietotāju, kuru loģistikas bāzes atrodas netālu no Marseļas, pārceļšana uz Tulonas ostu palielinātu nobraucamo attālumu un radītu papildu transporta izmaksas (4,5 EUR/LM). Šīs papildu izmaksas pārvadātājam varētu palielināt pamatdarbības izmaksas pat par 17 %* ⁽¹²⁵⁾. *Gecodia ziņojumā ir norādīts, ka šie konstatējumi atbilst apspriešanās ar ostām izteiktajiem Nicas un Tulonas ostu apgalvojumiem, proti, ka abas ostas piesaista tikai vietējo satiksmi, kas aprobežojas ar to tuvāko iekšzemi. Francijas iestādes arī norāda, ka pārvadātāju maksātā jūras vedmaksa tiek pilnībā pārnesta uz to klientiem un ka līdz ar to jūras vedmaksas atšķirības starp dažādām valsts kontinentālās daļas ostām neietekmē pārvadātāju pamatdarbības izmaksas.*
- (220) *Visbeidzot, Gecodia ziņojumā ir ietverta kvantitatīva analīze, kas parāda, ka palielinot mēneša vedmaksu par kravu ar vilcēju lineāro metru Marseļā, kravu ar vilcēju pārvadājumi netika novirzīti uz Tulonas ostām. Konkrētāk, Gecodia ziņojumā tika pētītas divas nesenās ilgstošu cenu satricinājumu epizodes Marseļas maršrutos* ⁽¹²⁶⁾, *savukārt mēneša vedmaksa par lineāro metru Tulonā kopumā saglabājas stabila* ⁽¹²⁷⁾. *Gecodia ziņojumā ir paskaidrots, ka laikposmā no 2018. gada jūlija līdz 2019. gada maijam cenu palielinājuma radītais satricinājums neizraisīja pārvadātāju reakciju, jo Tulonas ostas tirgus daļa šajā laikposmā saglabājas stabila.*
- (221) *Tādējādi Gecodia ziņojumā secināts, ka Tulonas un Marseļas ostas ir tikai daļēji savstarpēji aizstājamas attiecībā uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu.*

⁽¹²⁴⁾ Tomēr pastāv izņēmums attiecībā uz 1. klases bīstamu materiālu (sprāgstvielas) un 2. klases bīstamu materiālu (saspiestu, sašķidrinātu vai izšķīdinātu gāzu) pārvadājumiem, kas ir aizliegti Tulonas tirdzniecības ostas terminālī un Nicas ostā.

⁽¹²⁵⁾ Darbības izmaksu kritērijs autotransportam (reģionālais transports, valstu dati par 2021. gada decembri, pamatojoties uz 360 km braucieni, kas ir vidējais ikdienas attālums, ko veic reģionālajos pārvadājumos, ņemot vērā braucienus uz iekraušanas vietu un braucienus atpakaļ uz pārvadātāja bāzi). Šajās papildu izmaksās ņem vērā izmaksas par kilometru ar ceļa nodevām, stundas likmi un dienas likmi (transportlīdzekļa ekspluatācijas izmaksas, nodoklis dienā, apdrošināšana dienā utt.). Francijas iestādes norāda, ka vidējās papildu loģistikas izmaksas ir apgriezti proporcionālas kopējam veicamajam brauciena attālumam. Tādējādi, jo tuvāk sākumpunktam ir Marseļa, jo lielākas ir kopējās papildu loģistikas izmaksas.

⁽¹²⁶⁾ Abas šīs epizodes atbilst šādiem periodiem:

- laikposms no 2017. gada oktobra līdz 2018. gada oktobrim – gada vidējais gada mēneša vedmaksas palielinājums par 6 % par vienu kravu ar vilcēju lineāro metru,
- laikposms no 2019. gada oktobra līdz 2020. gada oktobrim – gada vidējais mēneša vedmaksas samazinājums par 16 % par vienu kravu ar vilcēju lineāro metru.

⁽¹²⁷⁾ Pamatojoties uz informāciju par Corsica Ferries piemērotajām vedmaksām, kas Gecodia ziņojuma vajadzībām iegūta no Corsica Ferries tīmekļa vietnes 2020. gadā.

3.4.3.1.2. Jūras kravu pārvadājumu kvantitatīvā pieprasījuma noteikšana

3.4.3.1.2.1. Kvantitatīvais pieprasījums pēc kravu bez vilcēja jūras pārvadājumiem

(222) *Gecodia* ziņojumā aplēsts turpmākais gada pieprasījums pēc kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja jūras pārvadājumiem laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam katram maršrutam starp Marseļas ostu un Korsikas ostām.

(223) Vēsturiskais pieprasījums pēc kravām bez vilcēja tika noteikts, pamatojoties uz datiem, kas savākti no kuģošanas sabiedrībām. Lai novērtētu prognozēto pieprasījumu 2023.–2030. gadam, 2019. gadā satiksmei tika piemērots 2010.–2019. gadā novērotais ikgadējais pieaugums (2,3 % gadā). Prognozētais pieprasījums tika noteikts šādi:

17. tabula

Kravu bez vilcēja pārvadājumu pieprasījums pa jūras maršrutiem (izteikts LM) no Marseļas, novērots 2018.–2020. gada periodā un aplēsts 2023.–2030. gada periodam

	2018. g.	2019. g.	2020. g.	2023. g.*	2025. g.*	2030. g.*
Ažaksjo	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastiā	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Portovekšio	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Propriāno	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
Lilrusa	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes (*Gecodia* ziņojums, 56. tabula)

3.4.3.1.2.2. Kvantitatīvais pieprasījums pēc kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem

(224) Kvantitatīvais pieprasījums pēc kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem tika aplēsts, pamatojoties uz tiem pašiem parametriem kā kvantitatīvais pieprasījums pēc kravu bez vilcēja jūras pārvadājumiem (222. un 223. apsvērums).

(225) Kā paskaidrots 3.4.2.1.1.3.3. iedaļā, *Gecodia* ziņojumā secināts, ka Marseļas osta un Nicas osta nav savstarpēji aizstājamas attiecībā uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem un ka Marseļas un Tulonas ostas šajā ziņā ir tikai daļēji savstarpēji aizstājamas.

(226) Pamatojoties uz *Gecodia* ziņojumu, Francijas iestādes uzskatīja, ka to kravu ar vilcēju pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pieprasījuma daļa, kuri uzskata, ka Marseļas osta nav savstarpēji aizstājama ar Tulonas ostu, veido 80 % no vēsturiskā pieprasījuma pēc kravu ar vilcēju pārvadājumiem starp Marseļu un Korsiku 2019. gadā, savukārt atlikušie 20 % uzskata, ka Tulona ir Marseļas ostas alternatīva.

(227) Francijas iestādes paskaidroja, ka šī aplēse 80 % apmērā izriet no Korsikas pārvadātāju arodbiedrības un *Corsica Linea* paziņojumiem, kas sniegti saistībā ar 2020. gada apspriešanu ar operatoriem. Konkrētāk, arodbiedrība (kas pārstāv [20–50] % no to kravu ar vilcēju apjoma, kas tika pārvadātas starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu) un *Corsica Linea*, attiecīgi norādīja, ka 84 %/85 % no kravām ar vilcēju bija no Bušdironas departamenta vai tika pārvadātas uz šo departamentu (kura galvenā piederības osta ir Marseļa).

(228) Pēc tam, kad Francijas iestādes bija noteikušas aplēsto īpašo pieprasījumu pēc kravām ar vilcēju Marseļas ostā, tās aprēķināja šo pieprasījumu turpmākajiem gadiem. To lietotāju grupas kvantitatīvais pieprasījums pēc kravām ar vilcēju, kuri neapsver nevienu alternatīvu Marseļas ostai (t. i., 80 % no aplēstā pieprasījuma 2023.–2030. gadam pārvadājumiem starp Marseļu un Korsiku), ir atspoguļots 18. tabulā.

18. tabula

Kravu ar vilcēju pārvadājumu pieprasījums pa jūras maršrutiem (izteikts LM) no Marseļas, novērots 2018.–2020. gada periodā un aplēsts 2023.–2030. gada periodam

	2018. g.	2019. g.	2020. g.	2023. g.*	2025. g.*	2030. g.*
Ažaksjo	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastiā	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Portovekšio	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Propriāno	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
Lilrusa	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes (Gecodia ziņojums, 57. tabula par 2018.–2020. gadu un 60. tabula par 2023., 2025. un 2030. gadu)

- (229) Turklāt, tā kā kravām ar vilcēju ir nepieciešama arī transportlīdzekļu vadītāju (kuri ir pasažieru kategorija) pārvadāšana, Francijas iestādes arī konstatēja pieprasījumu pēc autovadītāju pārvadāšanas. Francijas iestādes uzskatīja, ka autovadītāju pieprasījums bija proporcionāls pārvadāto kravu ar vilcēju apjomam un ka šis īpatsvars laika gaitā bija nemainīgs.
- (230) Lai attiecībā uz katru jūras maršrutu novērtētu kravu ar vilcēju autovadītāju un LM attiecību, Francijas iestādes balstījās uz 2018.–2021. gada laikposmā novēroto vidējo vērtību. Šī attiecība tika piemērota aplēstajam pieprasījumam pēc kravām ar vilcēju 2030. gadā. Līdz ar to Francijas iestādes uzskata, ka transportlīdzekļu vadītāju pārvadājumu pieprasījums ir šāds:

19. tabula

Autovadītāju pārvadājumi pa jūru (autovadītāju skaits) no Marseļas, kas novēroti 2018.–2021. gada periodā un aplēsti 2023.–2030. gada periodam

	2018. g.	2019. g.	2020. g.	2021. g.	2023. g.*	2025. g.*	2030. g.*
Ažaksjo	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastiā	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Portovekšio	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Propriāno	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
Lilrusa	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 27. jūlijā iesniegtās piezīmes

3.4.3.2. Tirgus iespēju noteikšana lietotāju pieprasījuma apmierināšanai

- (231) Pēc tam, kad bija aplēsts kvalitatīvais un kvantitatīvais pieprasījums dažādām jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotāju kategorijām reisos starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, Francijas iestādes centās noteikt, cik lielā mērā tirgus piedāvājums varētu apmierināt šo pieprasījumu.

3.4.3.2.1. Apspriešanas ar operatoriem rezultāti

3.4.3.2.1.1. Uzdotie jautājumi

- (232) Jūras transporta operatoriem bija jāatbild uz tiem pašiem jautājumiem, kas izklāstīti 163.–165. apsvērumā, attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem, ko tie izmantotu, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma. Konkrētāk, jūras transporta operatoriem tika lūgts aizpildīt *Excel* datni, atsevišķi norādot kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja apjomus, ko tie pārvadās.

3.4.3.2.1.2. Saņemto atbilžu kopsavilkums

- (233) Apspriešanās ar operatoriem atbildes sniedza trīs operatori: *Corsica Linea*, *La Mériidionale* un *Corsica Ferries*.
- (234) *Corsica Linea* un *La Mériidionale* norādīja, ka, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma, šie operatori nepiedāvātu nekādus komercpārvadājumus starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu.
- (235) *Corsica Ferries* iesniedza komercpiedāvājumu, ko tas sniegtu, ja nebūtu noslēgts sabiedrisko pakalpojumu līgums par kravu pārvadājumiem. Lai pamatotu savas atbildes uz anketas jautājumiem, *Corsica Ferries* iesniedza vairākas *Excel* datnes, kurās cita starpā bija sīki izklāstīta tā kuģu ietilpība un komercpiedāvājums, ko tas īstenotu.
- (236) Atbildot uz apspriešanas ar jūras transporta operatoriem otro jautājumu, kurā operatori tika aicināti paust savu viedokli par to, cik piemērota ir kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja nošķiršana, *Corsica Ferries* norādīja, ka OCT veiktā sistemātiskā kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja nošķiršana ir mākslīga un neefektīva, jo tā ir atkarīga no katra pārvadātāja lieluma, organizācijas un izvēles, nevis kuģniecības sabiedrību sniegtajiem pakalpojumiem. *Corsica Ferries* arī uzsvēra, ka saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju kravas ar vilcēju nozīmē, ka uz kuģa ir jābūt transportlīdzekļa vadītājam, savukārt kravas ar vilcēju jēdziena ietvaros pastāv atšķirība starp kravu ar vilcēju ar pavadošu personu (ar autovadītāju) un kravu ar vilcēju bez pavadošas personas (bez autovadītāja).
- (237) *Corsica Ferries* savā atbildē norādīja, ka pakalpojumā, ko tā piedāvātu, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma, netiktu nošķirta piedāvāto pārvadājumu jauda atkarībā no paredzētā kravas veida. Tādējādi uzņēmuma iesniegtā *Excel* datne parāda uzņēmuma kumulatīvo kravu pārvadājumu jaudu, t. i., gan kravas bez vilcēja, gan kravas ar vilcēju, nenošķirot abas šīs kategorijas.
- (238) *Corsica Ferries* arī izteica to pašu kritiku, kas minēta 169. apsvērumā.
- (239) Atbildot uz 4. jautājumu, *Corsica Ferries* norādīja, ka gadījumā, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma, tas no 2023. gada 1. janvāra sniegtu kravu pārvadājumu pakalpojumus starp visām valsts kontinentālās daļas ostām (Marseļu, Ažaksjo, Tulonu) un visām Korsikas ostām, izņemot Propriāno ostu. Konkrētāk, tas katru dienu piedāvātu dienas un nakts komercpārvadājumus (kravu un pasažieru pārvadājumus), tajā skaitā:
- ikdienas reisu turp un atpakaļ starp Francijas kontinentālo daļu (vismaz piecas reizes nedēļā no Tulonas un divas reizes nedēļā no Marseļas) un gan Ažaksjo, gan Bastiā ostām,
 - mēnesī divus reisu turp un atpakaļ no Marseļas un nedēļā vismaz trīs reisu turp un atpakaļ no Tulonas gan uz Portovekšio, gan Lilrusas ostu,
 - tas neveiktu komercpārvadājumus Propriāno, jo, pēc *Corsica Ferries* domām, šī osta bija aizstājama ar Ažaksjo, kuru tas piedāvāja apkalpot vismaz reizi dienā no Marseļas un Tulonas,
 - papildu jūras transporta pakalpojumus starp Nicas ostu un Korsiku no jūlija līdz septembrim.
- (240) *Corsica Ferries* informēja Francijas iestādes, ka tā flotē ir 13 kuģi, kas nav piesaistīti konkrētam maršrutam. Uzņēmums arī norādīja, ka 15 % no tā reisiem visos maršrutos notiks dienas laikā (atiešana no plkst. 6.00 līdz plkst. 16.00 abos virzienos un pienākšana attiecīgi no plkst. 14.00 līdz pusnaktij).

- (241) Attiecībā uz savu kuģu ietilpību kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai *Corsica Ferries* sniedza Francijas iestādēm informāciju, kas izklāstīta 20. tabulā.

20. tabula

***Corsica Ferries* jūras kravu pārvadājumi pa jūras maršrutiem (LM) no Marseļas un Tulonas, novēroti 2016.–2019. gada periodā un aplēsti 2023.–2028. gada periodam, ja nebūtu SPL**

<i>Marseļa</i>	Gada vidējais rādītājs (2016.–2019. g., LM)	Gada vidējais rādītājs (2023.–2028. g., LM)	Palielinājums (%)
Ažaksjo	—	232 566	Neattiecas
Bastiā	—	270 297	Neattiecas
Portovekšio	—	47 371	Neattiecas
Propriāno	—	—	Neattiecas
Lilrusa	—	51 123	Neattiecas
Marseļa, kopā	—	601 357	Neattiecas
<i>Tulona</i>	Gada vidējais rādītājs (2016.–2019. g., LM)	Gada vidējais rādītājs (2023.–2028. g., LM)	%
Ažaksjo	163 611	1 172 434	617 %
Bastiā	223 077	1 069 916	380 %
Portovekšio	6 425	122 404	1 805 %
Propriāno	—	—	Neattiecas
Lilrusa	3 999	310 533	7 665 %
Tulona, kopā	397 112	2 675 288	574 %
Marseļa un Tulona, kopā	397 112	3 276 644	825 %

Avots: *Corsica Ferries* atbilde uz jūras transporta pakalpojumu tirgus viedokļu noskaidrošana saistībā ar satiksmi Korsiku un Francijas kontinentālo daļu (2022. gada 22. februāris)

- (242) *Corsica Ferries* arī norādīja, ka piedāvājums būs spēkā tikai tad, ja starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu nebūs sabiedrisko pakalpojumu līguma.

3.4.3.2.2. Tirgus nepilnības analīze

- (243) Analizējot *Corsica Ferries* izmantoto (retrospektīvo un perspektīvo) jaudu, galīgajā ziņojumā tika secināts, ka, ja nebūtu SPL, tirgus piedāvājums neapmierinātu visu lietotāju pieprasījumu pēc kravu bez vilcēja un kravu ar vilcēju pārvadājumiem.
- (244) Attiecībā uz kravām bez vilcēja *Gecodia* ziņojumā tika uzskatīts, ka *Corsica Ferries* piedāvājums ir pretrunā noteiktiem secinājumiem, kas izdarīti ziņojumā, ciktāl *Corsica Ferries* ir piedāvājis piecas reizes nedēļā pārvadāt kravas bez vilcēja ar pasažieru-kravas kuģiem (Ro-Pax) no Tulonas ostas maršrutā Marseļa–Ažaksjo un Marseļa–Bastiā un trīs reizes nedēļā uz Korsikas sekundārajām ostām. Tomēr tikai i) Tulonas-Bregaijonas ostā (nevis Tulonas tirdzniecības ostā) ir infrastruktūra, kas nepieciešama, lai apkalpotu kravas bez vilcēja, un ii) Tulonas-Bregaijonas osta var uzņemt tikai Ro-Ro kuģus un ne vairāk kā vienā maršrutā (210. apsvērums).

- (245) Turklāt *Gecodia* ziņojumā tika uzskatīts, ka *Corsica Ferries* piedāvājums nebija pietiekams, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu pēc kravu bez vilcēja pārvadājumiem pa jūru, jo starp Marseļu un Korsiku tika piedāvāts nepietiekams reisu skaits nedēļā. Saskaņā ar *Gecodia* ziņojumu *Corsica Ferries* sākotnēji nedēļā piedāvāja tikai divus braucienus turp un atpakaļ starp Marseļas ostu un Ažaksjo un Bastiā ostām, lai gan lietotāji pieprasīja reisu turp un atpakaļ gandrīz ik dienas, lai pārvadātu kravas bez vilcēja. Turklāt *Gecodia* ziņojumā norādīts, ka piedāvātais kursēšanas biežums starp Marseļas ostu un Lilrusas un Portovekšio ostām bija ierobežots līdz trim reisiem turp un atpakaļ mēnesī, savukārt lietotājiem bija vajadzīgs iknedēļas jūras transports. Visbeidzot, *Gecodia* ziņojumā tika konstatēts, ka *Corsica Ferries* nav piedāvājis nevienu komercpārvadājumu starp Marseļas ostu un Propriāno ostu, neraugoties uz to, ka lietotājiem bija vajadzīgs iknedēļas jūras transports.
- (246) Attiecībā uz kravām ar vilcēju *Gecodia* ziņojumā to pašu 244. un 245. apsvērumā minēto iemeslu dēļ tika uzskatīts, ka *Corsica Ferries* piedāvāja nepietiekamu kursēšanas biežumu starp Marseļas ostu un Korsikas ostām, lai apmierinātu pieprasījumu pēc kravu ar vilcēju pārvadājumiem, un netika apsvērta neviena alternatīva Marseļas ostai (t. i., 80 % no kopējās kravu ar vilcēju plūsmas starp Marseļu un Korsiku). Francijas iestādes arī norādīja, ka, ņemot vērā Vāras TRK paziņojumus par tās infrastruktūras noslogotību un Tulonas tirdzniecības ostas termināļa grūtībām palielināt pašreizējo kravu ar vilcēju pārvadājumu apjomu, *Corsica Ferries* piedāvājums, kas paredzēja arī tā ietilpības palielināšanu no Tulonas, šķita nereāls.

3.4.3.3. Secinājums par to, vai pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem saistībā ar jūras kravu pārvadājumiem

- (247) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Francijas iestādes secināja, ka ir vajadzīgs sabiedriskais pakalpojums kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja jūras pārvadājumiem, kas atbilst aplēstajam pieprasījumam laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam starp Marseļu un katru no piecām Korsikas ostām, kā norādīts 21. tabulā.

21. tabula

Sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamība saistībā jūras kravu pārvadājumiem (LM) no Marseļas, aplēsta 2023.–2030. gada periodam

	Kravu bez vilcēja pārvadājumi (LM gadā)		Kravu ar vilcēju pārvadājumi – Marseļas apgabals (nav aizstājams) (LM gadā)		Kravu pārvadājumi kopā (LM gadā)	
	2023. g.	2030. g.	2023. g.	2030. g.	2023. g.	2030. g.
Ažaksjo	565 647	663 246	99 848	117 076	665 495	780 322
Bastiā	738 269	865 653	145 555	170 670	883 824	1 036 323
Portovekšio	170 619	200 059	37 870	44 404	208 489	244 463
Propriāno	59 317	69 552	15 764	18 484	75 081	88 036
Lilrusa	93 345	109 451	23 550	27 613	116 895	137 064
Kopā	1 627 197	1 907 961	322 587	378 247	1 949 784	2 286 208

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes

3.5. **SPL nepieciešamība un samērīgums**

- (248) Konstatējot, ka jūras kravu un pasažieru pārvadājumu jomā pastāv vairākas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, Francijas iestādes centās noteikt nepieciešamo juridisko instrumentu un sabiedrisko pakalpojumu saistības, ar ko apmierināt šīs vajadzības un kas vismazāk ietekmē iekšējā tirgus pareizas darbības pamatbrīvības (92. apsvēruma).

3.5.1. *Sabiedrisko pakalpojumu līguma nepieciešamība un samērīgums*

- (249) Francijas iestādes vispirms izskatīja iespēju stiprināt 2019. gada SPS shēmu (62. apsvērums) attiecībā uz maršruti vai lietotājiem, saistībā ar kuriem tika konstatēta vajadzība pēc sabiedriskā jūras transporta pakalpojuma. Tomēr tās uzskatīja, ka šādai pieejai ir vairāki ierobežojumi.
- (250) *Pirmkārt*, Francijas iestādes uzskatīja, ka 2019. gada SPS shēma nekompensēja privātā piedāvājuma trūkumu konstatētā pieprasījuma apmierināšanai. Tās uzskatīja, ka, tā kā nebija sabiedrisko pakalpojumu līguma, *Corsica Ferries* ierosinātais piedāvājums Marseļas ostā saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu jau nebija pietiekams, lai apmierinātu visas Francijas apzinātās vajadzības (3.4.2.3. un 3.4.3.3. iedaļa), un ka tāpēc 2019. gada SPS shēmas pastiprināšanai nebūtu nekādas ietekmes.
- (251) *Otrkārt*, Francijas iestādes konstatēja, ka svarīgas jūras kravu un pasažieru pārvadājumu pieprasījuma iezīmes bija kuģu atiešanas un pienākšanas grafiks reisiem starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku (112., 190., 191. un 208. apsvērums). Francija uzskata, ka Kabotāžas regula neļāva dalībvalstīm SPS shēmā noteikt kuģu pienākšanas un atiešanas laiku. Saskaņā ar minētās regulas 4. panta 2. punktu, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības [regulā: valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu], dalībvalstu prasības attiecas tikai uz apkalpojamajām ostām, sistematiskumu, nepārtrauktību, biežumu, pārvadājumu ietilpību, piemērojamajām likmēm un kuģa komandas komplektēšanu.
- (252) *Visbeidzot*, Francijas iestādes uzskatīja, ka šāda shēma, ja to papildinātu ar kompensāciju, neļautu KRI kontrolēt izmaksas, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, jo tā nevarētu aprēķināt šīs izmaksas (kas tiek kompensētas pēc pakalpojuma sniegšanas) neskaidrā reisu skaita dēļ.
- (253) Visu šo iemeslu dēļ Francijas iestādes uzskatīja, ka SPL noslēgšana šķiet nepieciešama, lai noteiktu atbilstošas sabiedriskā jūras transporta pakalpojumu prasības ar mērķi apmierināt vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas noteiktas katram jūras maršrutam starp Marseļas ostu un Korsikas ostām.

3.5.2. *Sabiedrisko pakalpojumu saistību, kas uzlikta saistībā ar SPL, nepieciešamība un samērīgums*

- (254) Francijas iestādes uzskatīja, ka apzinātās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem liek noslēgt SPL, kuros noteiktas šādas sabiedrisko pakalpojumu saistības.
- (255) *Pirmkārt*, Francijas iestādes nolēma noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu saistībā ar katru jūras maršrutu, uz kuru attiecas kāda apzināta vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Katrā sabiedrisko pakalpojumu līgumā bija jāiekļauj pienākums sniegt kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja jūras pārvadājumu pakalpojumus, kā arī pasažieru (autovadītāju un pasažieru medicīniskā nolūkā) pārvadājumus starp Marseļas ostu un katru no Korsikas ostām bez pietāšanas citās ostās. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu līgumā saistībā ar maršrutu Marseļa–Lilrusa bija jāiekļauj arī pienākums pārvadāt bīstamas kravas (Lilrusa ir vienīgā Korsikas osta, kurai atļauts saņemt šādas preces), savukārt maršrutā Marseļa–Propriāno bija jāiekļauj pienākums pārvadāt pasažierus rezidentus un pasažierus nerezidentus, kā arī pasažierus medicīniskā nolūkā un autovadītājus. Francijas iestādes paskaidroja, ka šīs saistības izrietēja tikai no tirgus nepilnībām, kas tika konstatētas apspriešanas ar operatoriem laikā.
- (256) *Otrkārt*, Francijas iestādes uzskatīja par nepieciešamu katrā SPL noteikt īpašus kustības grafikus, kas paredz atiešanu vakarā uz/no Korsikas ostām un pienākšanu agri no rīta Korsikā vai Marseļā. Šie kustības grafiki pilnībā atbilstu lietotāju pieprasījumam, kas noteikts, apspriežoties ar lietotājiem (saistībā ar pasažieriem/kravām), un secinājumiem *Gecodia* ziņojumā par loģistikas ķēdes organizāciju starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu (208. apsvērums). Šīs saistības attiecībā uz katru maršrutu ir izklāstītas 22. tabulā.

22. tabula

Kravu un pasažieru pārvadājumu kustības grafiku saistības SPL abos virzienos (Marseļa–Korsika un Korsika–Marseļa)

Marseļa	Ažaksjo	Bastiā	Portovekšio	Propriāno	Lilrusa
Atiešanas laiks	Laikposmā no plkst. 18.30 līdz plkst. 20.00				
Pienākšanas laiks (nākamajā dienā)	No plkst. 6.00 līdz plkst. 8.00	No plkst. 6.00 līdz plkst. 8.00	No plkst. 7.00 līdz plkst. 8.00	No plkst. 7.00 līdz plkst. 8.00	No plkst. 6.00 līdz plkst. 8.00

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 28. jūnija piezīmes

- (257) Treškārt, Francijas iestādes uzskatīja par nepieciešamu noteikt saistības kursēšanas biežuma ziņā, un to mērķis ir nodrošināt pārvadājumu regularitāti atbilstoši konstatētajām vajadzībām (112. un 208. apsvērums) un pietiekamu elastību sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā, ņemot vērā ievērojamas pieprasījuma svārstības. Francijas iestādes uzskatīja, ka SPL būtu jāiekļauj trīs pienākumi attiecībā uz kursēšanas biežumu katram attiecīgajam jūras maršrutam:
- pienākums nedēļā nodrošināt minimālo skaitu reisu turp un atpakaļ,
 - pienākums gadā nodrošināt minimālo skaitu reisu turp un atpakaļ,
 - pienākums noteiktos gadījumos un attiecībā uz konkrētiem jūras maršrutiem nodrošināt papildu reisu turp un atpakaļ, ievērojot SPL noteikto ierobežojumu.
- (258) Šie pienākumi saistībā ar kursēšanas biežumu attiecībā uz katru SPL ir izklāstīti 23. tabulā. Šis biežums it īpaši ir lielāks Bastiā un Ažaksjo jūras maršrutiem, jo šīs divas ostas veido ievērojamu daļu no pasažieru un kravu pārvadājumiem uz Korsiku (54., 55. un 59. apsvērums).

23. tabula

SPL noteiktās saistības attiecībā uz kursēšanas biežumu pasažieru un kravu pārvadājumiem

	Ažaksjo	Bastiā	Portovekšio	Propriāno	Lilrusa
Minimālais reisu turp un atpakaļ skaits nedēļā "klusajā" sezonā ⁽¹⁾ (pamata satiksme)	6	6	2–3	2–3	3
Minimālais reisu turp un atpakaļ skaits nedēļā tūrisma sezonā ⁽²⁾ (pamata satiksme)	7	7	3	3	3
Minimālais reisu turp un atpakaļ skaits gadā (pamata satiksme)	365	365	156	156	156
Papildu reisu turp un atpakaļ skaits gadā	10	30	—	—	10

⁽¹⁾ Definēta kā laikposms no novembra līdz martam.

⁽²⁾ Definēta kā laikposms no aprīļa līdz oktobrim.

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 28. jūnija piezīmes

- (259) Šo ar kursēšanas biežumu saistīto pienākumu darbību var ilustrēt ar tālāk aprakstīto piemēru. Kā norādīts 23. tabulā, koncesionāram nedēļā ir jāveic seši reisi turp un atpakaļ maršrutā Marseļa–Ažaksjo klusajā sezonā un septiņi šādi reisi tūrisma sezonā. Tādējādi minimālais nedēļas reisu turp un atpakaļ biežums, kas jāievēro, ietver 130 reiss turp un atpakaļ klusajā sezonā un 214 reiss turp un atpakaļ tūrisma sezonā, kas kopumā veido 344 reiss turp un atpakaļ. Jūras transporta operatoram ir jāveic 365 reisi turp un atpakaļ gadā – starpība starp 365 reisiem turp un atpakaļ gadā un 344 reisiem turp un atpakaļ, kas jāveic katru nedēļu, ir reisu turp un atpakaļ skaits (19 reisi turp un atpakaļ), kas operatoram jāveic gada laikā (papildus minimālajam nepieciešamajam reisu turp un atpakaļ skaitam nedēļā), bet kurus operators var brīvi plānot sev vēlamajās gada dienās. Tomēr šo 19 braucienu īpatnība ir tā, ka pēc Francijas iestāžu pieprasījuma tos var pārcelt (**“pārplānojami reisi turp un atpakaļ”**). Piemēram, pārplānošana varētu notikt, ja iestādes konstatētu, ka konkrētajā dienā pieprasījums būtu ļoti zems un būtu lietderīgi atlikt reisu uz citu dienu. Tādējādi šos pārplānojamos reiss turp un atpakaļ raksturo to elastīgums, un tie nodrošina Francijas iestādēm elastīgu instrumentu, ar ko pielāgot sabiedrisko pakalpojumu piedāvājumu pieprasījuma svārstībām vai neparedzētiem notikumiem.
- (260) Citiem vārdiem sakot, Francijas iestādes noteica minimālo reisu turp un atpakaļ skaitu gadā, kas jāveic, lai apmierinātu sabiedrisko pakalpojumu (gan pasažieru, gan kravu ziņā) kvantitatīvās un kvalitatīvās vajadzības, tajā skaitā pienākumu operatoram i) veikt noteiktu minimālu reisu turp un atpakaļ skaitu nedēļā ar mērķi nodrošināt jūras transporta pakalpojumu regularitāti, un ii) nodrošināt pārplānojamos reiss turp un atpakaļ, lai nodrošinātu pakalpojumu elastību ar mērķi nodrošināt vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.
- (261) Turklāt, lai pabeigtu šādas sistēmas izveidi, Francijas iestādes uzskatīja par nepieciešamu ieviest papildu pienākumus saistībā ar reisiem turp un atpakaļ dažos jūras maršrutos. Šie reisi turp un atpakaļ atbilst reisu turp un atpakaļ skaitam, ko varētu veikt papildus minimālajam reisu turp un atpakaļ skaitam gadā. Papildu reisu turp un atpakaļ mērķis ir reaģēt uz ārkārtēju satiksmes intensitātes maksimumu. Tie tiktu organizēti tikai pēc Francijas iestāžu pieprasījuma, ja tās konstatētu, ka pieprasījums pēc kravas konkrētā dienā (tikai kravas – papildu reisi turp un atpakaļ neattiecas uz pasažieriem) pārsniedz šajā dienā pieejamo kuģu maksimālo ietilpību. Tādējādi papildu reisu turp un atpakaļ mērķis ir novērst preču atstāšanu piestātnē, kas izraisītu piegādes aizkavēšanos uz Korsiku. Kā norādīts 23. tabulā, Francijas iestādes plānoja papildu reiss turp un atpakaļ trīs maršrutos (Ažaksjo, Bastiā un Liltrusa), kur ir vislielākā iespēja organizēt šādus reiss turp un atpakaļ.
- (262) *Visbeidzot*, Francijas iestādes uzskatīja par nepieciešamu kuģiem noteikt minimālo ietilpību katram reisam. Šis saistības atbilst minimālajai ietilpībai vienā reisā, kas operatoram jānodrošina, lai apmierinātu ikdienas kvantitatīvās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko Francijas iestādes ir aprēķinājušas attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem (rezidentiem un nerezidentiem jūras maršrutā Marseļa–Propriāno un pasažieriem medicīniskā nolūkā visos maršrutos) un kravu (kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja, tajā skaitā autovadītāju) pārvadājumiem.
- (263) Lai iegūtu minimālo pasažieru daudzumu saistībā ar katru reisu, Francijas iestādes paļāvās uz prognozēto ikgadējo pieprasījumu, kas gaidāms 2030. gadā attiecībā uz katru pasažieru kategoriju un maršrutu (14. un 19. tabula), ņemot vērā nepieciešamo reisu skaitu gadā (23. tabula). Turklāt attiecībā uz pasažieru medicīniskā nolūkā un autovadītāju pārvadāšanu Francijas iestādes uzskatīja, ka reisi galvenajās ostās (Ažaksjo un Bastiā) tiek veikti katru dienu, izņemot nedēļas nogales, un trīs dienas nedēļā pārējās Korsikas ostās. Galīgais rezultāts (pasažieru skaits vienā reisā) ir norādīts 24. tabulā.

24. tabula

SPL noteiktais minimālās ietilpības pienākums saistībā ar pasažieru pārvadājumiem

	Ažaksjo	Bastiā	Portovekšio	Propriāno	Lilrusa	Kopā
Pasažieri medicīniskā nolūkā vienā reisā (pamata satiksme)	4	5	1	1	2	13
Autovadītāji vienā reisā (pamata satiksme)	14	19	10	4	7	54
Pasažieri (izņemot pasažierus medicīniskā nolūkā un autovadītājus) vienā reisā (pamata satiksme)	—	—	—	186	—	186

Avots: Francijas iestāžu piezīmes, kas iesniegtas 2023. gada 28. jūnijā un 28. jūlijā

- (264) Visbeidzot, lai noteiktu pasažieru medicīniskā nolūkā pieprasījumu saistībā ar katru reisu (ieskaitot pavadošās personas), Francijas iestādes uzskatīja, ka reisi galvenajās ostās (Ažaksjo un Bastiā) tika veikti katru dienu, izņemot nedēļas nogales, un trīs dienas nedēļā pārējās Korsikas ostās. Izvēlētais līmenis ir pielāgots, izmantojot noapaļošanu. Galīgais rezultāts (pasažieru medicīniskā nolūkā skaits katrā reisā un katrā jūras maršrutā) ir sniegts 25. tabulā.

25. tabula

Aplēstais pasažieru medicīniskā nolūkā un viņu pavadošo personu pieprasījums braucienos ar kuģi starp Korsiku un Marseļu (pasažieri vienā reisā)

	2023.–2030. g.
Ažaksjo	4
Bastiā	5
Portovekšio	1
Propriāno	1
Lilrusa	2

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 27. jūlijā iesniegtās piezīmes

- (265) Attiecībā uz minimālo jaudu *kravu pārvadājumiem* vienā reisā Francijas iestādes norādīja, ka tās to ir noteikušas tā, kā izklāstīts tālāk.
- (266) Lai aprēķinātu nedēļā nepieciešamo kravietilpību, Francijas iestādes kā atsauci izmantoja aplēsto iknedēļas sabiedrisko pakalpojumu vajadzību pēc kravu pārvadājumiem 2030. gada jūlijā (tas ir vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem maksimums, kas konstatēts laikposmā, ko aptver attiecīgie pasākumi). Attiecībā uz maršruti uz Ažaksjo un Bastiā Francijas iestādes pieņēma, ka 90 % kravu pārvadājumu tiek veikti nedēļas darba dienās, savukārt maršrutos uz pārējām trim Korsikas ostām šis skaitlis ir palielināts līdz 100 %. Apvienojot nepieciešamo iknedēļas kravu apjomu ar noteikto minimālo turp un atpakaļ veikto reisu skaitu nedēļā (t. i., seši reisi turp un atpakaļ nedēļā maršrutos Marseļa–Ažaksjo un Marseļa–Bastiā un trīs reisi turp un atpakaļ nedēļā uz citām ostām), Francijas iestādes ieguva nepieciešamo minimālo ietilpību kravu pārvadājumiem vienā reisā, kā parādīts 26. tabulā.

26. tabula

SPL paredzētās minimālās ietilpības saistības kravu pārvadājumiem

	Ažaksjo	Bastiā	Portovekšio	Propriāno	Lilrusa
Minimālais kravas apjoms (LM) vienā reisā (pamata satiksme)	1 470	1 860	1 040	520	700

Avots: Francijas iestāžu piezīmes, kas iesniegtas 2023. gada 28. jūnijā un 28. jūlijā

3.6. SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūra**3.6.1. 2022. gada 28. aprīļa Rezolūcija Nr. 22/050**

- (267) Pēc vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem noteikšanas un ņemot vērā nepieciešamību izmantot sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai šo vajadzību pienācīgi apmierinātu, KRI 2022. gada 28. aprīlī sāka iepirkuma procedūru saistībā ar SPL.
- (268) Šajā gadījumā ar Korsikas Asamblejas 2022. gada 28. aprīļa Rezolūciju Nr. 22/050 KRI nolēma jūras transporta pakalpojumu sniegšanai attiecībā uz kravu (arī bīstamo kravu) un pasažieru pārvadājumiem starp Marseļas ostu un Ažaksjo ostu (iepirkuma 1. daļa), Bastiā ostu (iepirkuma 2. daļa), Portovekšio ostu (iepirkuma 3. daļa), Propriāno ostu (iepirkuma 4. daļa) un Lilrusas ostu (iepirkuma 5. daļa) izmantot SPL "pa maršrutiem" uz 7 gadiem (ar iespēju pagarināt par ne vairāk kā 12 papildu mēnešiem, t. i., nepārsniedzot 8 gadus) no 2023. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim.
- (269) SPL tvērumā ietilpa visas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas izklāstītas šā lēmuma 3.5.2. iedaļā.
- (270) Konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā ⁽¹²⁸⁾ bija paredzēts, ka "katra līguma minimālie raksturlielumi ir šādi: maksimālās vedmaksas, ko piemēro Korsikas rezidentiem un preču pārvadājumiem, kuģu ietilpība, kustības grafiki un kursēšanas biežums, līguma darbības ilgums, OTC samaksātās finansiālās kompensācijas maksimālā summa".
- (271) Konkursa noteikumu 9. panta 2. punktā bija paredzēts, ka "katru piedāvājumu izskata, pamatojoties uz kritērijiem, kas ļauj noteikt vislabāko piedāvājumu, ņemot vērā [KRI] vispārējo ekonomisko ieguvumu. Konsorciem šie raksturlielumi tiks vērtēti kā kopums.

Kritērijs	Analīze pēc kritērija	Svērums
1. kritērijs: piedāvājuma tehniskā vērtība		60 %
1. apakškritērijs	Kuģu tehniskā kvalitāte: pretendenta ierosinātās flotes piemērotība attiecībā uz šādiem aspektiem: — flotes raksturojums (kuģu skaits, paredzētais lietojums, sertifikācija un kontrole, klasifikācija, karoga valsts, atbilstība dažādiem kodeksiem un konvencijām). Par jebkādiem čarterreisu līgumiem ir jāpaziņo, — piemērotība jūras un kuģošanas apstākļiem un ostas ierobežojumiem (ekspluatācijā nodošanas gads, tips, klāju un dzinēju skaits, vienas spēkiekārtas jauda, ātrums, ātrums bezatzeices režīmā).	20 %

⁽¹²⁸⁾ Konkursa noteikumi bija daļa no 2022. gada 6. maijā publicētā publiskā uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus dokumentācijas (272. apsvēruma).

Kritērijs	Analīze pēc kritērija	Svērums
2. apakškritērijs	Kursēšanas biežums un kustības grafiks: pretendenta flotes piemērotība kursēšanas biežumam un grafikiem saskaņā ar 1. pielikumā minētajām specifikācijām: — minimālais biežums (pasažieri, autovadītāji, krava), — papildu reisi turp un atpakaļ, — atiešanas un pienākšanas grafiks.	15 %
3. apakškritērijs	Flotes pielāgošana lietotāju vajadzībām (kravu pārvadājumu lineārie metri, garums, augstums, klāja stiprība, kontaktligzdu skaits saistībā ar konteineriem ar temperatūras regulāciju visos maršrutos un kajīšu un sēdvietu skaits), kajītes personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un lifti	15 %
4. apakškritērijs	Pakalpojumu kvalitāte profesionāliem un privātiem lietotājiem: — lietotājiem sniegti pakalpojumi (ēdināšana, viesnīcu pakalpojumi, atpūtas iespējas, apstākļi personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un vispārīgāk – personām, kas ceļo medicīnisku iemeslu dēļ, informācijas pakalpojumi lietotājiem u. c.), — kravu pārvadājumu pakalpojumi (pārkraušana un pārvaldība, komunikācija), — drošība uz kuģa (drošības instrukcijas, ārkārtas situācijas), — sabiedrisko pakalpojumu (tajā skaitā sociālo un solidāro pakalpojumu) nepārtrauktība ⁽¹⁾ : informācijas plāns traucējumu gadījumā, sūdzību pārvaldība, kompensācijas pasākumi utt.).	10 %
2. kritērijs: finansiālās kompensācijas summa un uzņēmējdarbības plāna stabilitāte		30 %
1. apakškritērijs: finansiālās kompensācijas kopsumma	Šis apakškritērijs tiek analizēts, ņemot vērā kopējo finansiālās kompensācijas summu, ko pretendents piedāvājis par pakalpojuma sniegšanu līguma darbības laikā. Šī kompensācija ir sadalīta pamatdarbības izmaksu komponentā, investīciju izmaksu komponentā un degvielu izmaksu komponentā.	20 %
2. apakškritērijs: pretendenta provizoriskā uzņēmējdarbības plāna stabilitāte	Provizoriskajā darbības pārskatā (līguma projekta 9. pielikums) norādīto izmaksu un ieņēmumu atbilstība darbības pieņēmumiem, kurus pretendents ir paskaidrojis finanšu pārskatā.	10 %
3. kritērijs: korporatīvā sociālā atbildība Tiks izklāstītas pretendenta darbības un saistību līmenis, kā arī līdzekļi to uzraudzībai attiecībā uz korporatīvo sociālo atbildību: ētisko, sociālo un vidisko sniegumu.		10 %
⁽¹⁾ Sociālais un solidārais pakalpojums, kas attiecas uz maršrutu uz Bastiā, ir definēts 25. panta 3. punktā SPL, kas attiecas uz šo maršrutu, kā tāds, kas garantē "jūras transportu līdz 1 300 lineāriem metriem kravas vienā dienā" un vienā reisā (Francijas iestāžu 2022. gada 7. jūnija piezīmes).		

3.6.2. Līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūra

- (272) Publiskais uzaicinājums iesniegt piedāvājumus tika publicēts 2022. gada 6. maijā⁽¹²⁹⁾, un pieteikumu un piedāvājumu saņemšanas termiņš bija 2022. gada 25. jūlijs.
- (273) Pirms piedāvājumu iesniegšanas termiņa *Corsica Ferries* uzdeva KRI vairākus jautājumus, lai saņemtu skaidrojumu par vairākiem konkursa noteikumu punktiem. Tā kā KRI neatbildēja vai nepietiekami atbildēja uz *Corsica Ferries* jautājumiem, šis jūras transporta operators iesniedza pieteikumu Bastiā Administratīvajā tiesā lūgumu pirmslīguma pagaidu noregulējuma tiesnesim ar mērķi panākt SPL līgumu slēgšanas piešķiršanas procedūras atcelšanu, jo KRI bija pārkāpusi līgumslēdzējai iestādei noteiktos publicitātes un konkursā balstīta iepirkuma organizēšanas pienākumus⁽¹³⁰⁾.
- (274) Ar 2022. gada 20. jūlija rīkojumu Nr. 2200797 Bastiā Administratīvās tiesas pagaidu noregulējuma tiesnesis attiecībā uz lielāko daļu jautājumu uzskatīja, ka *Corsica Ferries* norādīto nepilnību izskatīšana neietilpst tiesas kompetencē. Pārējos aspektos tiesnesis noraidīja *Corsica Ferries* norādītos pārkāpumus, pamatojoties uz to, ka, pēc tiesneša domām, ieinteresētajiem pretendentiem bija iespējams iesniegt piedāvājumu, kas atbilst visām konkursa dokumentos noteiktajām tehniskajām prasībām. Pēc tam *Corsica Ferries* pārsūdzēja minēto spriedumu Valsts padomē. Ar 2022. gada 25. novembra spriedumu Valsts padome atzina apelācijas sūdzību par nepieņemamu (*Société Corsica Ferries*, Nr. 466415).
- (275) *Corsica Ferries* galu galā nolēma nepiedalīties SPL iepirkumā, it īpaši uzskatot, ka tam nav kuģu, kas atbilstu visām tehniskajām prasībām, kuras KRI ir noteikusi SPL.
- (276) KRI saņēma trīs pieteikumus:
- no *Corsica Linea* un *La Méridionale* konsorcija: saistībā ar iepirkuma 1. daļu,
 - no *Corsica Linea*: saistībā ar iepirkuma 2., 3., 4. un 5. daļu,
 - no *La Méridionale*: saistībā ar iepirkuma 3. un 4. daļu.
- (277) Sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas komiteja pieteikumus atvēra 2022. gada 26. jūlijā. Pēc minētās komitejas 2022. gada 2. augusta atzinuma trīs pretendenti tika pielaisti piedāvājumu iesniegšanai. 2022. gada 31. augustā, izanalizējusi iesniegtos piedāvājumus, komiteja ieteica sākt sarunu procedūru ar šiem pretendentiem.
- (278) Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju KRI risināja sarunas ar pretendentiem šādi:
- pirmā sarunu kārtā notika 2022. gada 6. un 7. septembrī – pēc tās pretendenti tika aicināti visaptveroši uzlabot savu piedāvājumu finansiālos aspektus,
 - otrā kārtā notika 2022. gada 4., 5. un 6. oktobrī – pēc tās pretendenti tika aicināti noteikt papildu veidus, kā optimizēt finansiālos aspektus;
 - trešā kārtā notika 2022. gada 18. un 19. oktobrī, un tās mērķis bija konsolidēt pretendentu finansiālo piedāvājumu un izskatīt to priekšlikumus par līguma grozījumiem,
 - ceturtā kārtā notika 2022. gada 7. novembrī ar mērķi pabeigt līguma projektu un konsolidēt finansiālo progresu, lai pretendenti varētu iesniegt galīgos piedāvājumus,
 - 2022. gada 10. novembrī pretendenti iesniedza galīgos piedāvājumus.

⁽¹²⁹⁾ Paziņojums Nr. 22-63447 Publiskā iepirkuma paziņojumu oficiālajā biļetenā (BOAMP), publicēts 2022. gada 6. maijā, <https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22> un TED ar atsauci 2022/S 089-246001 tajā pašā dienā: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML>.

⁽¹³⁰⁾ Konkrētāk, *Corsica Ferries* apgalvoja, ka konkursa dokumentos bija daudz neprecizitāšu un pretrunu attiecībā uz SPL līgumu, to investīciju raksturu, kas jāsedz topošajam koncesionāram, un pretendentu norīkoto kuģu konkrēto veidu. *Corsica Ferries* arī kritizēja neprognozējamību un ekonomiskā līdzsvara trūkumu attiecībā uz pārplānojamiem un papildu reisiem turp un atpakaļ, kuru dēļ nepamatoti būtu jāmobilizē divi līdz trīs kuģi katrā maršrutā. Visbeidzot, tas apgalvoja, ka piedāvājumu atlasē izmantotie kritēriji ir neprecīzi un neatbilstoši.

- (279) Par galīgo piedāvājumu iesniegšanu atbildīgā sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas komiteja tikās 2022. gada 23. novembrī.

3.6.3. 2022. gada 20. decembra Rezolūcija Nr. 22/188

- (280) Ar 2022. gada 20. decembra Rezolūciju Nr. 22/188 Korsikas asambleja apstiprināja *Corsica Linea* un *La Mériidionale* konsorcijs izvēli saistībā ar iepirkuma 1. daļu, *Corsica Linea* – saistībā ar iepirkuma 2., 4. un 5. daļu un *La Mériidionale* – saistībā ar iepirkuma 3. daļu. Finansiālās kompensācijas summa par katru iepirkuma daļu ir norādīta 27. tabulā.

27. tabula

Finansiālās kompensācijas kopsumma par katru SPL daļu (miljonos EUR)

Korsikas ostas	Finansiālā kompensācija 2023.–2030. gadam	Gada finansiālā kompensācija (vidēji)
Iepirkuma 1. daļa: Ažaksjo	245,9	30,7
Iepirkuma 2. daļa: Bastiā	251,1	31,4
Iepirkuma 3. daļa: Portovekšio	132,2	16,5
Iepirkuma 4. daļa: Propriāno	122,6	15,3
Iepirkuma 5. daļa: Lilrusa	101,8	12,7
Kopā	853,6	106,6

Avots: Francijas iestāžu 2022. gada 27. decembra paziņojums

3.7. **Attiecīgie SPL noteikumi**

- (281) Šīs iedaļas mērķis ir aprakstīt SPL līgumu noteikumus. Šie noteikumi ir kopumā vienādi visiem pieciem SPL.

3.7.1. Noteikumi par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un to ilgumu

3.7.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu saistību saturs

- (282) Piecu SPL 1. un 2. pantā ir noteikts, ka, īstenojot teritoriālo nepārtrauktību starp Korsikas ostām un Marseļas ostu, koncesionāram ir uzticēts pildīt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (turpmāk "VTNP") saistības attiecībā uz:

- kravu (arī bīstamo kravu, kas paredzētas maršrutā uz Lilrusa) pārvadājumiem kravu bez vilcēja un kravu ar vilcēju veidā un
- i) pasažieru, kas ceļo medicīnisku iemeslu dēļ ⁽¹³¹⁾, ii) pasažieru, kas ceļo kā kravu vilcēju vadītāji, un iii) – tikai maršrutā starp Marseļu un Propriāno – Korsikas rezidentu un nerezidentu pasažieru pārvadājumiem.

- (283) 1. pantā ir arī noteikts, ka visi kravu vai pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz koncesionārs un kas nav VTNP, ietilpst "komerciālo vai ar VTNP nesaistīto pakalpojumu" jomā.

- (284) 4. pantā ir precizēts, ka līguma dokumenti, kas pusēm ir saistoši, ir līgums un tā pielikumi (un, pamatojoties uz 1. pantu, jebkuri tā grozījumi). Pretrunu gadījumā līgumam ir augstāks spēks nekā pielikumiem.

⁽¹³¹⁾ SPL 26. panta 1. punktā ir precizēts, ka šie pasažieri ir Korsikas rezidenti, kas ceļo medicīnisku iemeslu dēļ.

3.7.1.2. Sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildes kārtība

- (285) Piecu SPL 1. pielikumā ir sīki izklāstītas saistīto jūras pārvadājumu iezīmes. Tās ir aprakstītas šā lēmuma 3.5.2. iedaļā.
- (286) SPL 17. pantā ir noteikts, ka attiecībā uz preču pārvadājumiem un katru reisu koncesionārs nedrīkst atstāt piekabes pietātnē, ja vien pārvadātājs to nepieprasa vai ja kuģis nav ļoti piekrauts, lai nodrošinātu profesionālo lietotāju pieprasījuma apmierināšanu un nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību. Šajā noteikumā papildus ir norādīts, ka, "lai optimizētu satiksmes organizāciju, līgumslēdzēja iestāde var pārplānot reisu turp un atpakaļ atbilstoši kopējam reisu turp un atpakaļ skaitam gadā, kas noteikts līguma 1. pielikumā. Šī pārplānošana notiks saistībā ar 10. panta 2. punktā minētās tehniskās komitejas darbību" (sk. arī 290. apsvērumu).
- (287) Līgumu par maršruti uz Ažaksjo, Bastiā un Lilrusu 18. pantā ir paredzēts, ka, "ņemot vērā vajadzību sniegt sabiedriskos pakalpojumus, līgumslēdzēja iestāde var lūgt koncesionāram veikt papildu reisu turp un atpakaļ uz *ad hoc* pamata, un šo reisu maksimālais skaits un organizēšanas nosacījumi ir noteikti 1. pielikumā. Šo papildu reisu turp un atpakaļ īstenošanu izskatīs 10. panta 2. punktā paredzētā tehniskā komiteja." Praksē saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju šie reisi turp un atpakaļ tiks organizēti tikai tad, ja tehniskās komitejas iknedēļas sanāsmē Francijas iestādes konstatēs, ka kuģu ietilpība ir pilnībā aizņemta un ka ir papildu pieprasījums vismaz 40 piekabju apmērā. Pēc tehniskās komitejas sanāksmes koncesionārs vēstulē oficiāli noformēs savus priekšlikumus par papildu reisiem turp un atpakaļ atbilstoši līgumslēdzējas iestādes paustajai vajadzībai un pa pastu saņems apstiprinājumu par visiem papildu reisiem turp un atpakaļ, par kuriem panākta vienošanās. Minimālais paziņošanas termiņš, ko līgumslēdzēja iestāde sniedz darbuzņēmējam, tiek lēsts "vienu nedēļu iepriekš", lai tas būtu pēc iespējas tuvāks saistību modelim; Francijas iestādes norādīja, ka praksē kravu pārvadājumu pieprasījums parasti ir zināms vismaz 15 dienas iepriekš.
- (288) SPL 20. pantā ir noteikts, ka koncesionārs ar līgumslēdzējas iestādes piekrišanu var aizstāt vienu kuģi ar citu kuģi, ko koncesionārs ir darījis pieejamu līguma izpildei, it īpaši ar nosacījumu, ka aizstājēkuģis atbilst 1. pielikumā izklāstītajiem noteikumiem.
- (289) SPL 22. pantā ir noteikts, ka līguma izpildei izmantotie kuģi, kā arī koncesionāra sniegtie pakalpojumi atbilst personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļūstamības standartiem. Šo personu uzņemšanas nosacījumi ir izklāstīti SPL 5. pielikumā.

3.7.1.3. Sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildes uzraudzība

- (290) SPL 10. panta 2. punktā ir paredzēts, ka tehniskās uzraudzības komiteja, kurā cita starpā ir OTC pārstāvji, koncesionārs, ostas infrastruktūras pārvaldītājs un kravu pārvadātāji, tiekas reizi nedēļā, lai uzraudzītu pakalpojuma sniegšanu un veiktu jebkādas nepieciešamās korekcijas.
- (291) SPL 11. panta 1. punktā ir noteikts, ka nepārvaramas varas vai neparedzētu notikumu gadījumā puses sadarbojas, lai noteiktu pasākumus, kas paredzēti, lai atjaunotu SPL ekonomisko līdzsvaru.

3.7.1.4. SPL darbības ilgums

- (292) SPL 3. pantā ir noteikts, ka līgums stājas spēkā 2023. gada 1. janvārī un beidzas 2029. gada 31. decembrī. Tajā papildus norādīts, ka puses var vienoties par iespējamu pagarinājumu uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus, it īpaši, ja līguma darbības beigās netiek piešķirts jauns koncesijas līgums. Tādējādi līguma maksimālais iespējamais ilgums ir 8 gadi.

3.7.2. Noteikumi par kompensāciju, kas piešķirta SPL labuma guvējiem

3.7.2.1. Vispārīgie parametri

(293) SPL 30. pantā ir noteikti vispārīgi principi attiecībā uz kompensāciju par VTNP saistībām. Konkrētāk, tajā norādīts, ka:

- koncesionāram maksā no ieņēmumiem, kas gūti no VTNP sniegšanas, un tas sedz ar to saistītās izmaksas. Tam ir atļauts komerciāli piedāvāt jūras kravu vai pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ja ir izpildīti VTNP sniegšanas nosacījumi. Koncesionārs patur ieņēmumus no komercpārvadājuma sniegšanas,
- maksimālā finansiālā kompensācija, ko OTC maksā koncesionāram par tā VTNP saistību izpildi, nedrīkst pārsniegt summu, kas vajadzīga, lai segtu VTNP sniegšanas neto izmaksas, ņemot vērā saprātīgu peļņu (saskaņā ar Eiropas Savienības nostādnēm par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ⁽¹³²⁾ (turpmāk "**VTNP nostādnes**")),
- finansiālo kompensāciju aprēķina, pamatojoties uz izmaksu sadales metodi, un tā atspoguļo starpību starp koncesionāra paredzamajām izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar VTNP sniegšanu (kā noteikts SPL 9. pielikumā, kurā ietverts koncesionāra plānotais darbības pārskats), ievērojot 35. panta 1. punkta, 37. panta 1. punkta un 40. panta noteikumus par jebkādas pārmērīgas kompensācijas pārbaudi,
- VTNP izmaksas, kas jāņem vērā kompensācijas aprēķinā, ietver visas tiešās izmaksas, kas vajadzīgas VTNP sniegšanai, un atbilstīgu ieguldījumu netiešajās izmaksās, kas ir kopīgas gan VTNP, gan komercdarbībai,
- aplēstās izmaksas un ieņēmumi ir balstīti uz ticamiem un novērojamiem parametriem,
- koncesionāra iekšējā grāmatvedībā atsevišķi jānorāda izmaksas un ieņēmumi, kas saistīti ar VTNP, un izdevumi un ieņēmumi, kas saistīti ar citiem pakalpojumiem. Izmaksu uzskaites un sadales koeficientu izmantošana ir nepieciešama, lai noteiktu:
 - izmaksas, kas saistītas ar VTNP darbību, un izmaksas, kas saistītas ar komercdarbību,
 - tā kā satiksmes raksturs neizslēdz Ro-Pax kuģu izmantošanu, – sadalījumu VTNP darbības ietvaros starp kravu un pasažieru pārvadājumu darbībām attiecīgajos maršrutos.

(294) SPL 31. pantā ir noteikts, ka katra maršruta ekonomiskais līdzsvars ir jānosaka 9. pielikumā, ko iesniedz koncesionārs un kas nosaka SPL prognozēto darbību, ņemoties koncesionāra paša risku.

3.7.2.2. Parametri, kas attiecas uz ieņēmumiem un izmaksām, kas saistītas ar VTNP sniegšanu

3.7.2.2.1. Ieņēmumi

(295) SPL 32. pantā ir noteikts, ka koncesionārs tieši saņem visus ieņēmumus, kas izriet no VTNP sniegšanas, konkrēti:

- ieņēmumus no preču pārvadājumiem saskaņā ar vedmaksu sarakstu, kas noteikts SPL 33. panta 2. punktā,

⁽¹³²⁾ Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (2011)" (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

- ieņēmumus no tādu Korsikas rezidentu pārvadāšanas, kuri ceļo medicīnisku iemeslu dēļ saskaņā ar SPL 33. panta 3. punktā noteikto vedmaksu sarakstu ⁽¹³³⁾,
 - papildu ieņēmumi, cita starpā no īpašajiem pakalpojumiem, ko koncesionārs pēc savas iniciatīvas sniedz kravas transportlīdzekļu vadītājiem vai Korsikas rezidentiem, kuri ceļo medicīnisku iemeslu dēļ (ēdināšana, bagāža, spēles u. c.).
- (296) Turklāt SPL 32. pantā ir arī paredzēts, ka laikposmā no 2023. līdz 2028. gadam komerciālā rezultāta, kas nav VTNP, pārpalikums salīdzinājumā ar 9. pielikumu koncesionāram prioritārā kārtā ir jāizmanto, lai finansētu investīcijas, kas veicina tehniskos risinājumus siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, un vispārīgāk – lai sasniegtu VTNP vides kvalitātes uzlabošanas mērķus, kā paredzēts SPL 11. panta 2. punktā. Pārpalikumi, kas nav izmantoti konkrētā finanšu gadā, tiks kapitalizēti līdz investīciju veikšanai vai līdz līguma darbības beigām. Neizmantotie pārpalikumi tiks pilnībā atmaksāti līgumslēdzējai iestādei pēc līguma parastā termiņa vai līguma pirmstermiņa izbeigšanas. Šo pārpalikumu izmantošanu izskatīs SPL 10. panta 1. punktā minētā Vides, ekonomikas un juridiskā komiteja.
- (297) SPL 33. panta 2. punktā ir precizēts, ka vedmaksu saraksts preču pārvadājumiem saskaņā ar VTNP ir noteikts 8. pielikumā, kurā ir paredzētas turpmāk norādītās vedmaksas un noteikts, ka attiecībā uz kravām ar vilcēju vedmaksu sarakstā ir iekļauta pirmā transportlīdzekļa vadītāja brauciena maksa.

28. tabula

Maksimālās vedmaksas, kas piemērojamas preču pārvadājumiem saskaņā ar SPL

Vienam reisam	Kravas pārvadājumu vedmaksas (euro, bez nodokļiem)
Ro-ro vai parasto kravu lineārais metrs	40
Pozīciju "Eksports" vai "Izejmateriāli" lineārais metrs	20
Pozīcijas "Eksports +" lineārais metrs	15
Cita veida krava	Vedmaksu brīvi nosaka koncesionārs saskaņā ar 2 019. gada SPS shēmu.

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 28. jūnija piezīmes

- (298) SPL 33. panta 3. punktā ir noteikts, ka vedmaksu saraksts Korsikas rezidentu pārvadāšanai saskaņā ar VTNP ir tāds, kas izriet no 2019. gada SPS shēmas piemērošanas. Turklāt koncesionārs brīvi nosaka vedmaksas, ko saskaņā ar VTNP piemēro Korsikas pasažieriem nerezidentiem, bet tie nedrīkst pārsniegt maksimālās vedmaksas, kas noteiktas turpmāk norādītajā shēmā.

⁽¹³³⁾ Tomēr Francijas iestādes 2023. gada 28. jūlija piezīmēs norādīja, kā minēts, ka Propriāno maršrutā pasažieri, kas ir Korsikas rezidenti, un pasažieri nerezidenti arī ir iekļauti sabiedrisko pakalpojumu jomā. Līdz ar to darbuzņēmējs saņem arī ieņēmumus no pakalpojumiem, kas saistīti ar šo pasažieru pārvadāšanu. Turklāt darbuzņēmējs saņem arī ieņēmumus no pakalpojumiem, kas saistīti ar kravu ar vilcēju autovadītāju pārvadājumiem.

29. tabula

Vedmaksas, ko piemēro pasažieru pārvadājumiem saskaņā ar SPL

Viens reiss vienai personai (vai vienībai)	Maksimālā vedmaksa Korsikas rezidentiem (euro, bez nodokļiem)		Vedmaksas Korsikas nerezidentiem
Pasažieris	Pieaugušais Bērns	35 20	Vedmaksas brīvi nosaka koncesionārs (bet tās nedrīkst pārsniegt maksimālās vedmaksas, kas noteiktas Rezolūcijā Nr. 19/128) ⁽¹⁾ .
Izmitināšana	Kajīte ar logu	51	
	Kajīte bez loga	46	
	Atzveltnes krēsls	7	
Transportlīdzeklis	Garums mazāks par vai vienāds ar 4,5 m	46	
	Garums no 4,5 m līdz 5 m	51	
	Garums virs 5 m	56	

⁽¹⁾ Sk. 138. zemspītras piezīmi.

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 28. jūnija piezīmes

3.7.2.2.2. Izmaksas un finansiālā kompensācija

- (299) SPL 34. panta 1. punktā ir paredzēts, ka koncesionārs sedz visas pamatdarbības izmaksas, kas nav saistītas ar degvielu (arī personāla izmaksas, ostas nodevas, pārdodamos pārtikas produktus), un ka šīm pamatdarbības izmaksām, kas norādītas 9. pielikumā, piemēro uzcenojumu.
- (300) SPL 34. panta 2. punktā ir paredzēts, ka investīciju izmaksas, kas saistītas ar kuģiem, tiek noteiktas, pamatojoties uz floti, ko koncesionārs paredzējis to maršrutu apkalpošanai, uz kuriem attiecas SPL.
- (301) SPL 35. panta 1. punktā ir paredzēts, ka finansiālo kompensāciju par pamatdarbību un investīcijām (turpmāk "**CFEI**"), ko OTC ik gadu izmaksā koncesionāram, veido divi komponenti:
- komponents attiecībā uz pamatdarbības izmaksām (turpmāk "**CFE**"), kas atbilst pamatdarbības izmaksām, kuras izriet no VTNP sniegšanas (izņemot degvielas un investīciju izmaksas), atskaitot ieņēmumus, kas gūti no VTNP sniegšanas, kā noteikts 31. pantā un 9. pielikumā. Saistībā ar CFE ņem vērā efektivitātes pieaugumu, ko koncesionārs sagaida līguma darbības laikā. Praksē efektivitātes mehānisms nodrošina, ka CFE summa tiek aprēķināta tā, lai izmaksu pieaugums reālās inflācijas dēļ netiktu kompensēts pilnībā,
 - komponents attiecībā uz investīciju izmaksām (turpmāk "**CFI**"), kas atbilst amortizācijas atskaitījumiem un/vai nomas maksājumiem un/vai izmaksām, kas saistītas ar tāda kuģa fraktēšanu, kurš norīkots VTNP sniegšanai, kā aprēķināts 9. pielikumā.
- (302) SPL 35. panta 3. punktā ir paredzēts, ka 9. pielikumu atjaunina katru gadu, lai ņemtu vērā reālās inflācijas izmaiņas, un tajā ir aprakstīta šīs pārskatīšanas aprēķināšanas metode, it īpaši ņemot vērā efektivitātes pieaugumu.
- (303) SPL 36. panta 2. punktā ir noteikts, ka degvielas izmaksām, kas nepieciešamas jūras transporta pakalpojumu sniegšanai (izņemot papildu reisus turp un atpakaļ), piemēro degvielas riska ierobežošanas mehānismu uz laikposmu līdz 24 mēnešiem. Pēc šā perioda koncesionārs būs atbildīgs par sarunām par jaunu riska ierobežošanas līgumu, pieprasot vismaz trīs cenu piedāvājumus. Koncesionārs nosūtīs šos cenu piedāvājumus līgumslēdzējai iestādei un norādīs, kuru pakalpojumu sniedzēju tas vēlas izmantot. Izņēmuma kārtā pēc sākotnējā degvielas riska ierobežošanas līguma termiņa beigām OTC var nolemt ieviest mehānismu, kas ļauj sadalīt degvielas izmaksas (saskaņā ar nosacījumiem, kas minēti SPL 11. panta 1. punktā). Šis mehānisms aizstās jauno riska ierobežošanas līgumu, ko noslēgs koncesionārs. Turklāt vedmaksu sarakstos nav atspoguļotas degvielas izmaksu izmaiņas. Degvielas vienības izmaksas, kas iekļautas provizorisksajā darbības pārskatā (9. pielikums) par attiecīgo periodu, un ar to saistītais mehānisms ir aprakstīts 10. pielikumā.

- (304) SPL 37. panta 1. punktā ir noteikts, ka OTC katru gadu ir jāizmaksā koncesionāram finansiāla kompensācija par degvielas izmaksām, kas saistītas ar VTNP sniegšanu (turpmāk "**CFC**"). Maksimālā CFC finansiālās kompensācijas summa ir noteikta 9. pielikumā.
- (305) SPL 38. panta 1. punktā ir paredzēta maksimālā vienotās likmes kompensācija par papildu reisiem turp un atpakaļ (turpmāk "**CFsup**"). Šo kompensāciju veido trīs komponenti:
- pamatdarbības izmaksu komponents (turpmāk "**CFCsup**"), kas atbilst pamatdarbības izmaksām, kuras rodas, veicot papildu reisu turp un atpakaļ (izņemot degvielas izmaksas), atskaitot ieņēmumus, ko rada papildu reiss turp un atpakaļ. To nosakot, ņem vērā pamatdarbības izmaksas un ieņēmumus, kas neattiecas uz VTNP, ņemot vērā saprātīgu peļņu, kā noteikts 9. pielikumā,
 - investīciju izmaksu komponents (turpmāk "**CFlsup**"), kas atbilst amortizācijas atskaitījumiem un/vai nomas maksājumiem un/vai izmaksām, kas rodas, fraktējot kuģi, ko izmanto papildu reisiem turp un atpakaļ (kā aprēķināts 9. pielikumā),
 - degvielas izmaksu komponents (turpmāk "**CFCsup**"), kas atbilst degvielas izmaksām, kuras koncesionāram radušās, veicot papildu reisu turp un atpakaļ (CFCsup summa ir noteikta 9. pielikumā 2023. gadam, un turpmākajos gados tā tiks koriģēta atbilstoši degvielas cenai).
- (306) Turklāt SPL 38. panta 1. punktā ir precizēts, ka kompensācija par papildreisu turp un atpakaļ, ja to veic, ir mazākā no šādām summām: i) paredzamā kompensācijas summa par reisu turp un atpakaļ, kas norādīta 9. pielikumā (provizorisks darbības pārskats), un ii) summa, kas izriet no atjauninātā darbības pārskata, kurā ietvertas faktiskās neto izmaksas, kas radušās, veicot papildu reisu turp un atpakaļ, un kura ir daļa no gada ziņojuma, ko darbuņēmēji iesniedz OTC (kas minēts SPL 46. pantā).

3.7.2.3. Parametri, kas attiecas uz izmaksu sadalījumu saistībā ar VTNP sniegšanu

- (307) SPL 35. panta 1. punktā un 37. panta 1. punktā ir arī noteikts, ka, ja koncesionārs izmanto kuģus, lai piedāvātu komercdarbību, kas nav VTNP, 9. pielikumā minēto sadales koeficientu izmanto, lai noteiktu izmaksu uzskaiti un vienotas likmes finansiālās kompensācijas apmēru. Šis sadales koeficients ir noteikts uz visu līguma darbības laiku un ir saistošs pusēm.
- (308) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju ⁽¹³⁴⁾ izmaksu sadalījums VTNP un komercpārvaldījumiem tika veikts (un tika iesniegts pretendentiem SPL konkursa procedūras ietvaros), pamatojoties uz šādiem principiem, kurus, pēc Francijas domām, Komisija jau ir atzinusi iepriekšējās lietās ⁽¹³⁵⁾:
- izmaksas, kas tieši saistītas ar pasažieru vai kravu pārvadājumiem, attiecina uz VTNP, pamatojoties uz pasažieru skaitu vai kravas apjomu (LM), kas koncesionāriem ir jāgarantē saskaņā ar saistībām ietilpības ziņā, kuras noteiktas SPL,
 - kopējās izmaksas (piemēram, apkalpe, apkope, degviela, kuģu fraktēšanas izmaksas, amortizācija u. c.), kas veido lielāko daļu koncesionāru pamatdarbības izmaksu, attiecina uz VTNP proporcionāli ietilpībai (izteikta kā m³ tilpuma), kas rezervēta kuģim VTNP darbībām ⁽¹³⁶⁾.

⁽¹³⁴⁾ Francijas iestāžu piezīmes, kas iesniegtas 2023. gada 5. aprīlī.

⁽¹³⁵⁾ Komisijas Lēmums 2011/98/EK (2009. gada 28. oktobris) par valsts atbalstu C 16/08 8 (ex NN 105/05 un NN 35/07), ko īstenojusi Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste "CalMac" un "NorthLink" jūras transporta pakalpojumiem Skotijā (OV L 45, 18.2.2011., 33. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj)), kā arī EBTA Uzraudzības iestādes Lēmums Nr. 070/17/COL (2017. gada 29. marts) par Piekastes nolīgumu par *Hurtigruten* jūras pārvadājumu pakalpojumiem 2012.–2019. gadā (Norvēģija) [2018/887] (OV L 158, 21.6.2018., 19. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj>).

⁽¹³⁶⁾ Lai aplēstu *ex ante* kompensācijas summu, izmaksas tiks sadalītas, pamatojoties uz rezervēto ietilpību. Tiks veiktas faktiski izmantotās ietilpības *ex post* pārbaudes. Tas nozīmē, ka, ja rezervētā VTNP ietilpība tiks izmantota transportam, kas nav saistīts ar VTNP, kompensācijas summa tiks attiecīgi samazināta. Tomēr, ja VTNP ietilpība netiks izmantota, operators joprojām saņems kompensāciju par ietilpības nodrošināšanu.

- (309) Kā norādīts 30. tabulā, SPL kontekstā koncesionāri vidēji [60–75] % no pamatdarbības izmaksām attiecināja uz VTNP darbībām, izņemot SPL maršrutā Marseļa–Propriāno, kur uz VTNP attiecināja 100 % izmaksu.

30. tabula

VTNP iedalīto izmaksu daļa SPL

Izmaksas	Ažaksjo	Bastiā	Portovekšio	Propriāno	Lilrusa
Apkalpe ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Personāls krastā ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Komercizmaksas – pasažieri ⁽¹⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Komercizmaksas – automobiļi ⁽⁴⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Komercizmaksas – krava ⁽²⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Stividoru pakalpojumi ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Ostu maksas ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Pasažieru pārvaldība ⁽¹⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Pārtikas produkti (pārdošanai) ⁽¹⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Pārtikas produkti apkalpei ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Palīgmateriāli ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Sakari ⁽⁴⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Apdrošināšana ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
IT ³	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Nodevas un nodokļi ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Koncesijas turētāja uzņēmuma strukturālās izmaksas ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Uzturēšanas darbi un tehniskā apkope ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Kuģu pieejamības nodrošināšanas izmaksas ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Kuģu fraktēšanas izmaksas ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Degvielas izmaksas ⁽³⁾	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %
Vidējais svērtais	(..) %	(..) %	(..) %	100 %	(..) %

⁽¹⁾ Izmaksas, kas tieši saistītas ar pasažieru pārvadājumiem.

⁽²⁾ ² Izmaksas, kas tieši saistītas ar kravu pārvadājumiem.

⁽³⁾ Kopējās izmaksas.

⁽⁴⁾ Izmaksas, kas tieši saistītas ar komercpārvadājumiem (izņemot maršrutā Marseļa–Propriāno).

⁽⁵⁾ Stividoru pakalpojumu izmaksas atbilst to stividoru izmaksām, kas kuģu piestāšanas laikā atbild par piekabju pārvietošanu atiešanas un pienākšanas periodos. Būtībā šīs izmaksas pilnībā tiek attiecinātas uz kravu pārvadājumu darbībām.

Avots: Francijas iestāžu 2023. gada 28. jūnija piezīmes

3.7.2.4. Saprātīgas peļņas aprēķināšanas parametri

- (310) SPL 39. pantā ir noteikts, ka saprātīgu peļņu nosaka saskaņā ar VTNP nostādņēm un tā atbilst šādai attiecībai (aprēķināta SPL 9. pielikumā): kārtējie ieņēmumi no VTNP pirms nodokļu nomaksas un procenti / VTNP apgrozījums (ieskaitot darbuzņēmēja saņemto finansiālo kompensāciju). Attiecībā uz katru maršrutu saprātīga peļņa līguma darbības laikā nedrīkst pārsniegt 2,13 %, ja vien tirgus traucējumu gadījumā veikts papildu neatkarīgs pētījums nepamato šīs likmes pārskatīšanu.
- (311) Likme 2,13 % ir atvasināta no *Corsica Linea* un *La Méditerranéenne* iesniegtajiem finanšu piedāvājumiem, kuros attiecībā uz visiem maršrutiem, pamatojoties uz prognozēto peļņas un zaudējumu pārskatu, ar VTNP saistītām darbībām tika aplēsta 0,69 % pamatdarbības peļņas norma (iepirkuma 4. daļa: Propriāno) un 2,13 % (iepirkuma 3. daļa: Portovekšio). Turklāt Francijas iestādes iesniedza Komisijai Francijas pasūtīta ārējā pētījuma rezultātus ⁽¹³⁷⁾, kurā, pamatojoties uz tādu kuģošanas sabiedrību izlasi, kas salīdzināmas ar *Corsica Linea* un *La Méditerranéenne* ⁽¹³⁸⁾, tika aplēsta atsaucis pamatdarbības peļņas norma 7,8 % apmērā.

3.7.2.5. Parametri pārmērīgas kompensācijas neesības uzraudzībai

- (312) SPL 7. pantā ir paredzēts, ka līgumslēdzēja iestāde (t. i., OTC un KRI) pārbauda, vai kompensācijas summa, kas saskaņā ar līgumu izmaksāta koncesionāram, nerada pārmērīgu kompensāciju, un liek koncesionāram atmaksāt pārmaksāto kompensāciju un kavējuma procentus saskaņā ar 35. panta 1. punktu, 37. panta 1. punktu un 40. pantu.
- (313) Saskaņā ar SPL 46. pantu koncesionārs savā gada ziņojumā iekļauj darbības pārskatu, ko iesniedz OTC un ko sagatavo tādā pašā formātā kā provizorisko darbības pārskatu. Provizorisko un galīgo pārskatu salīdzinājumam jāpievieno paskaidrojums par konstatētajām atšķirībām. Koncesionāram ir jāatlīdzina faktiski izmaksātā kompensācija, ja OTC analīze liecina, ka tā ir lielāka par to, kas nepieciešama, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu saistību neto izmaksas, ņemot vērā saprātīgu peļņu saskaņā ar SPL 35. panta 1. punktu, 37. panta 1. punktu, 39. un 40. pantu.
- (314) SPL 35. panta 1. punktā, 37. panta 1. punktā un 40. pantā ir noteikts, ka, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas riska, OTC katru gadu pārbauda kompensācijas aprēķinu, pamatojoties uz gada ziņojumu par veiktajiem pārvaldījumiem, lai novērtētu jebkuru starpību starp aprēķinu, kura pamatā ir 9. pielikumā minētais sadales koeficients, un aprēķinu, kura pamatā ir sadales koeficients, kas izrietētu no faktiskajām darbībām (faktiskās izmaksas un ieņēmumi, kuģu faktiskā ekspluatācija utt.). Ja pastāv starpība starp aprēķinu, kas izriet no faktiskajām darbībām, un aprēķinu, kas minēts provizoriskajā darbības pārskatā (9. pielikums), koncesionārs var paturēt pusi no pārmaksātās kompensācijas ne vairāk kā 5 % apmērā no kompensācijas, un pārpalikumu atmaksā OTC saskaņā ar kārtību, par kuru tā nolemj, pieskaitot nokavējuma procentus. Jebkurā gadījumā kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas izriet no 9. pielikuma.
- (315) SPL 35. panta 2. punktā un 37. panta 2. punktā ir noteikts, ka reisa neveikšana, lai kāds arī būtu iemesls, izraisa kompensācijas samazinājumu atbilstoši ietaupījumiem, ko koncesionārs ir guvis no CFEI un CFC saistībā ar VTNP nesniegšanu. Samazinājuma summa nevar būt negatīva.
- (316) Ja SPL 20. pantā paredzētā kuģa aizstāšana (288. apsvēruma) izraisa to izmaksu pieaugumu, kas sākotnēji noteiktas provizoriskajā darbības pārskatā, kurš veido 9. pielikumu, šo palielinājumu sedz koncesionārs. Ja aizstāšanas rezultātā minētās izmaksas samazinās, līgumslēdzēja iestāde un koncesionārs veic vajadzīgās finanšu korekcijas pēc SPL 46. pantā minētā gada ziņojuma iesniegšanas.

⁽¹³⁷⁾ Francijas iestāžu 2023. gada 5. aprīlī iesniegtās piezīmes ("Jūras transporta rentabilitātes kritērijs, kas sagatavots jūras SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras ietvaros saistībā ar jūras pārvaldījumiem starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu", OTC, 2022. gada 20. novembris).

⁽¹³⁸⁾ Izlasē ir šādas kuģošanas sabiedrības: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink un Viking Line. Ja dati bija pieejami, salīdzinošais pētījums aptver 2017.–2019. gadu.

- (317) SPL 38. pantā ir papildus norādīts, ka koncesionāram savā gada ziņojumā “ir jānorāda katra papildu reisa turp un atpakaļ faktiskās izmaksas, kas atbilst starpībai starp šī reisa turp un atpakaļ faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem. Līgumslēdzēja iestāde maksā kompensāciju, kas pazīstama kā faktiskā kompensācija par šķērsošanu i [(turpmāk “**Cri**”)], kas atbilst minimālajai summai starp šā papildu reisa turp un atpakaļ faktiskajām izmaksām un maksimālo kompensāciju par katru papildu reisu turp un atpakaļ to veikšanas laikposmā”.

3.8. **Corsica Ferries sūdzība**

- (318) *Corsica Ferries* 2023. gada 23. martā iesniedza Komisijai sūdzību par pasākumiem, kas piešķirti *La Mériidionale* un *Corsica Linea*.
- (319) Savā sūdzībā *Corsica Ferries* apgalvoja, ka attiecīgie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Sūdzībā ir īpaši uzsvērts, ka attiecīgie pasākumi piešķir šīm sabiedrībām priekšrocību, jo tie neatbilst nevienam no četriem *Altmark* judikatūrā noteiktajiem kritērijiem ⁽¹³⁹⁾. *Corsica Ferries* arī apgalvoja, ka pasākumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu, jo ar tiem ir pārkāpti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/23/ES ⁽¹⁴⁰⁾ par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (turpmāk “**Koncesiju direktīva**”) noteikumi “kopā ar LESD 49. un 56. pantu”.
- (320) 2023. gada 13. oktobra un 20. decembra vēstulēs *Corsica Ferries* sniedza papildu informāciju par savu sūdzību, pierādot, ka, pēc šī jūras transporta operatora domām, nebija vajadzības sniegt sabiedriskos pakalpojumus un ka pakalpojumu sniegšanas saistības, kas noteiktas saistībā ar SPL, bija nesamērīgas. Šī papildu informācija kopā ar 2023. gada 23. marta sūdzību šajā lēmumā tiks saukta par “**sūdzību**”.
- (321) 2023. gada 13. oktobra vēstulē ir atsauce uz informāciju par reisiem, ko *Corsica Linea* 2023. gada vasarā veica ārpus SPL satvara un saskaņā ar to.
- (322) *Corsica Ferries* 2023. gada 20. decembra vēstulē iesniedza 2023. gada 14. decembra pētījuma rezultātus, ko šis operators bija pasūtījis *Berkeley Research Group* (turpmāk “**BRG 1. pētījums**”).
- (323) BRG 1. pētījumā norādīts, ka tā mērķis ir novērtēt, vai ir piemēroti SPL tvērumā attiecībā uz maršrutiem uz Ažaksjo un Bastiā iekļaut vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas paredz vienā reisā pārvadāt vairāk nekā 12 pasažierus. BRG 1. pētījumā ir aplūkota tikai Francijas novērtētā nepieciešamība transportēt autovadītājus, taču nav iekļautas citas Francijas noteiktās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.
- (324) Turklāt BRG 1. pētījumā ir norādīts, ka, ņemot vērā to, ka Francijas iestādes nav sniegušas informāciju par vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem novērtējumu SPL kontekstā, pētījuma pamatā ir ar iepriekšējiem SPL saistīti ziņojumi un pētījumi, kas tika izmantoti, lai rekonstruētu metodiku, ko šķietami izmantojusi Francija.
- (325) Piezīmēs, ko *Corsica Ferries* iesniedza Komisijai oficiālās izmeklēšanas procedūras ietvaros, tā lielā mērā atkārtoja sūdzības saturu. Tādējādi sūdzības saturs ir izklāstīts iedaļā, kurā izklāstītas šīs piezīmes (5.1. iedaļa).

3.9. **Oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums**

- (326) *Pirmkārt*, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka SPL ir valsts atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu.
- (327) Komisija uzskatīja, ka ar SPL cita starpā koncesionāriem tika piešķirta priekšrocība, ko tie nebūtu ieguvuši parastos tirgus apstākļos. Konkrētāk, attiecīgie SPL neatbilda visiem *Altmark* judikatūrā noteiktajiem kritērijiem šādas priekšrocības izslēgšanai.

⁽¹³⁹⁾ Tiesas spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽¹⁴⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/23/ES (2014. gada 26. februāris) par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj>).

- (328) Pirmkārt, Komisija pauda šaubas par to, vai SPL atbilst reālai vajadzībai sniegt sabiedriskos pakalpojumus saistībā ar kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem (pirmais *Altmark* kritērijs).
- (329) Komisija uzskatīja, ka Francijas iestādes nav *a priori* pietiekami pierādījušas, ka Marseļas un Tulonas ostas ir tikai daļēji savstarpēji aizstājamas attiecībā uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem (lēmuma par procedūras sākšanu 310.–312. apsvērumi).
- (330) Komisija norādīja, ka Francijas iestādes, lai aprēķinātu šo daļējo aizstājamību, ir balstījušās tikai uz vispārīgiem tirgus dalībnieku paziņojumiem (227. apsvērumi). Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par šo novērtējumu, jo Francijas iestādes nebija pārbaudījušas to pamatojošos datus. Komisija lūdza Francijas iestādes sniegt pārliecinošus pierādījumus, lai pamatotu dažu kravu ar vilcēju jūras pārvadājumu pakalpojumu lietotāju īpašo pieprasījumu pēc Marseļas ostas.
- (331) Turklāt Komisija pauda šaubas par dažu sabiedrisko pakalpojumu saistību, kas noteiktas ar SPL, samērīgumu un nepieciešamību, ar mērķi apmierināt identificētās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem (lēmuma par procedūras sākšanu 337.–340. apsvērumi). Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā *Gecodia* ziņojumā norādītās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, Francijas iestāžu pieprasītā minimālā (kravu ar vilcēju un kravu bez vilcēja) kravietilpība un pasākumu labuma guvēju pienākums veikt minimālo reisu turp un atpakaļ skaitu gadā nešķiet pietiekami pamatoti. Komisijai bija bažas, ka šīs saistības varētu novest pie tā, ka koncesionāru piedāvātā kravietilpība ir ievērojami lielāka nekā kvantitatīvā vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.
- (332) Komisija arī sākotnēji uzskatīja, ka pasākumi neatbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam. Tā uzskatīja, ka Francijas iestāžu īstenotā SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūra nebija pietiekami balstīta uz konkurenci, lai nodrošinātu, ka SPL labuma guvējiem piešķirtā kompensācija sabiedrībai rada viszemākās izmaksas. Tā arī uzskatīja, ka šīs kompensācijas apmērs nav noteikts atbilstoši izmaksām, kas radušās tipiskam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts, lai izpildītu noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības.
- (333) Komisija arī sākotnēji uzskatīja, ka pasākumi ir attiecināmi uz valsti un finansēti no valsts līdzekļiem. Pasākumi bija arī selektīvi labvēlīgi labuma guvējiem un radīja šķēršļus ES iekšējai tirdzniecībai un konkurences izkropļojumus liberalizētā tirgū.
- (334) *Otrkārt*, Komisija norādīja, ka Francijas iestādes nav sniegušas pietiekamus pierādījumus, lai pierādītu SPL saderību ar VTNP nostādnēm. Papildus Komisijas paustajām šaubām par SPL tvērumu Komisija apšaubīja arī SPL piešķiršanas procedūras atbilstību ES tiesību aktiem par koncesijām.

4. FRANCIJAS PIEZĪMES

- (335) Francijas iestādes iesniedza savas piezīmes 2024. gada 27. marta vēstulē. Šīs piezīmes attiecas uz i) novērtējumu par to, vai pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, un ii) atbilstību Koncesiju direktīvai.

4.1. Vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem pastāvēšana

- (336) Atbildot uz Komisijas sākotnējo pārbaudi par to, vai pastāv patiesa vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, Francijas iestādes sniedza piezīmes saistībā ar pieciem aspektiem.

4.1.1. *Francija ir pareizi aprēķinājusi kravu ar vilcēju pārvadājumu pakalpojumu lietotāju specifisko kvantitatīvo pieprasījumu pēc Marseļas ostas*

- (337) Kā norādīts 227. apsvērumā, Francijas iestādes aplēsa, ka to kravu ar vilcēju pārvadājumu pakalpojumu lietotāju īpatsvars, kuri neapsver nekādas alternatīvas Marseļas ostai reisiem uz Korsiku, veidoja 80 % no kopējā vēsturiskā pieprasījuma pēc kravu ar vilcēju pārvadājumiem starp Marseļu un Korsiku.

- (338) Ņemot vērā šaubas, ko Komisija puda lēmuma par procedūras sākšanu 329. apsvērumā, Francijas iestādes uzdeva uzņēmumam *Gecodia* veikt detalizētāku analīzi nolūkā sniegt kvantitatīvus pierādījumus par savstarpējas aizstājamības līmeni starp Marseļas un Tulonas ostām attiecībā uz pieprasījumu pēc kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem.
- (339) *Pirmkārt*, Francijas iestādes uzskata, ka to pārvadātāju galveno biroju, noliktavu un loģistikas bāzu atrašanās vietu analīze, kas pārstāv 80,8 % no to kravu ar vilcēju apjoma, kuras pārvadā maršrutos starp Marseļu un Korsiku, liecina, ka to objekti atrodas Marseļas ostas tiešā tuvumā, un tas pamato to, ka šie pārvadātāji dod priekšroku šai ostai.
- (340) *Otrkārt*, *Gecodia* analizēja 122 *Corsica Linea* klientu (kas veido 85 % no tā kravu ar vilcēju pārvadājumu apjoma) un 62 *La Méditerranée* klientu (kas veido 78 % no tā kravu ar vilcēju pārvadājumu apjoma) kravu ar vilcēju plūsmu. Analīze liecina, ka 83 % (*Corsica Linea*) un 88 % (*La Méditerranée*) no šīm plūsmām var izsekot līdz loģistikas bāzēm netālu no Marseļas ostas, un tas nozīmē, ka pārvadātāji dod priekšroku šai ostai.
- (341) *Treškārt*, *Gecodia* analizēja 32 kravu ar vilcēju pārvadātāju (no kuriem dažiem ir vairākas loģistikas bāzes netālu no Marseļas vai Tulonas) pārvadājumus starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, izmantojot Marseļas ostu un/vai Tulonas ostu, kas 2017.–2019. un 2021. gadā veidoja aptuveni 65 % no kravu ar vilcēju apjoma starp Korsiku un Marseļas un Tulonas ostām ⁽¹⁴¹⁾.
- (342) Lai iegūtu šos datus, Francijas iestādes nosūtīja kuģošanas sabiedrībām informācijas pieprasījumu par to galveno klientu sarakstu un saistītajiem kravu ar vilcēju apjomiem (LM). Šie dati tika apkopoti, lai iegūtu reprezentatīvu galveno pārvadātāju skaitu visā Marseļas un Tulonas reģionā. Lai pēc iespējas precīzāk sasaistītu plūsmas ar izbraukšanas loģistikas bāzi, Francijas iestādes izmantoja informāciju, kas iegūta intervijās, kuras tika veiktas apspriešanās ar lietotājiem.
- (343) Šādi izveidotajā sarakstā par katru klientu ir norādīta loģistikas bāzes atrašanās vieta, attālums starp loģistikas bāzi un Tulonas un Marseļas ostām, kā arī katrā ostā 2017.–2021. gada periodā pārvadāto kravu ar vilcēju gada apjoms (LM). Saistībā ar dažiem klientiem ir norādīts arī pārvadāto preču veids (piemēram, militārā aprīkojuma, ātrbojīgu produktu, būvmateriālu vai bīstamu kravu pārvadājumi). Francijas iestādes arī ievāca papildu kvalitatīvu informāciju, kas attiecas uz atsevišķiem pārvadātājiem un ir būtiska, lai novērtētu abu ostu savstarpējo aizstājamību. Piemēram, daži lietotāji norādīja, ka iepriekš ir izmantojuši Tulonas ostu, ņemot vērā ietilpības ierobežojumus Marseļas ostā.
- (344) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju šo datu analīze liecina, ka lielākā daļa pārvadātāju izmanto tikai to loģistikas bāzi tuvāko ostu (22 no 32 pārvadātājiem). Saskaņā ar analīzi pārējie desmit pārvadātāji – lai gan to loģistikas bāze atrodas tuvāk Marseļai – izmantoja tikai Tulonas ostu vai izmantoja to ļoti bieži. Francijas iestādes paskaidroja, ka daži pārvadātāji ziņoja, ka izmanto Tulonas ostu, jo to loģistikas bāzes ar Tulonu savienoja automaģistrāles, un tas ļāva tiem izvairīties no Marseļas aglomerācijas (ziemeļu apvedceļš), savukārt citi bija pārcēlušī savu bāzi/noliktavu no Marseļas reģiona uz Tulonas reģionu, kā rezultātā transporta plūsmas tika pārceltas uz Tulonas ostu.
- (345) Francijas iestādes uzskata, ka apkopotās informācijas analīze liecina, ka lietotāja ostas izvēli lielā mērā ietekmē ostas tuvums (pa autoceļiem) autopārvadātāja loģistikas bāzei. Iestādes norāda, ka galvenais iemesls, kāpēc lietotāji, kuru bāzes atrodas tuvāk Marseļai, novirza savu satiksmi uz Tulonu, ir piedāvājuma ierobežojumi.
- (346) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju visa šī informācija apstiprina, pirmkārt, ka ostu kravu ar vilcēju pārvadājumiem galvenokārt izvēlas, pamatojoties uz pārvadātāju loģistikas bāzes atrašanās vietu, un, otrkārt, ka vairāk nekā 80 % no darbuzņēmēju pārvadāto kravu ar vilcēju apjoma var saistīt ar loģistikas bāzi, kas atrodas Marseļas apgabalā. Tāpēc lietotāji patiešām dod priekšroku Marseļas ostai, un šiem lietotājiem Marseļas osta nav aizstājama ar Tulonu.

⁽¹⁴¹⁾ Izņemot 2020. gadu Covid-19 pandēmijas ietekmes uz tirdzniecības plūsmām dēļ.

4.1.2. *Sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz minimālo pārvadājamo kravu apjomu bija samērīgas ar Francijas noteikto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem*

- (347) Francijas iestādes norāda, ka minimālā ietilpība, kas noteikta SPL kravu pārvadājumiem, nav nesamērīga ar konstatēto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Tās norāda trīs iemeslus.
- (348) *Pirmkārt*, Francija uzskata, ka, ņemot vērā lielo pieprasījuma svārstīgumu, nav iespējams izmantot pieeju, kas balstīta uz satiksmes vidējiem rādītājiem.
- (349) Francijas iestādes norāda, ka, nosakot SPL paredzēto minimālo pārvadājumu ietilpību vienā reisā, ņem vērā i) piezīmes, kas paustas apspriešanās ar lietotājiem (regulārs piesātinājums konkrētos maršrutos), ii) vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem sadalījumu pa reisiem, dienām un mēnešiem (noteikts, pamatojoties uz vēsturiskajiem datiem par 2019. gadu un 2023.–2030. gada prognozēm), un iii) prognozēto vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem sadalījumu mēnesī (ko izmanto, lai aprēķinātu minimālo nedēļas ietilpību un minimālo ietilpību vienam reisam, lai apmierinoši apkalpotu satiksmi). Francija arī norāda, ka vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem apmierināšana ir obligāta, lai piekaves netiktu atstātas piestātnē, tādējādi garantējot satiksmes vienmērību (bez piesātinājuma), kvalitāti (pārvadātājiem nav jāmaksā sodi par kavējumiem vai piegādes traucējumiem Korsikas uzņēmumiem) un drošību (piestātnē netiek atstātas preces, kas varētu tikt nozagtas vai bojātas).
- (350) Šajā sakarā Francijas iestādes apspriešanās lietotājiem atzīmēja, ka pēdējos gados ir palielinājušās grūtības, ar kurām saskaras kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotāji saistībā ar kuģu ietilpības pārslogotību, it īpaši maršrutos uz Bastiā un Ažaksjo. Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju šāds piesātinājums nozīmē, ka ne visu pārvadātāju pieprasījumu var apmierināt visos reisos. Šajā sakarā Francijas iestādes norāda, ka koncesionāru rezervācijas dati par 2021.–2022. gada SPL apstiprināja, ka preces tika atstātas piestātnē. Tika atteikta vairāk nekā 35 % preču iekraušana maršrutā Marseļa–Bastiā un vairāk nekā 20 % preču iekraušana maršrutā Marseļa–Ažaksjo.
- (351) Tādējādi Francijas iestāžu pieeja ir vērsta uz to, lai nodrošinātu, ka ieviestie pakalpojumi var apmierināt kravu pārvadājumu pieprasījumu pieņemamā un samērīgā veidā.
- (352) Šajā sakarā Francijas iestādes uzsver, ka pretēji tam, kas norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 338. apsvērumā, minimālā ietilpība, kas nepieciešama katram reisam, netika noteikta “tā, lai sabiedriskie pakalpojumi jebkurā brīdī varētu reaģēt uz pieprasījuma maksimumu, kas novērots vēsturiskajos datos (iepriekšējo SPL kontekstā)”.
- (353) Gluži pretēji, saskaņā ar Francijas iestāžu teikto Komisijai nosūtītā informācija liecina, ka gandrīz katru mēnesi novērotais vēsturiskais satiksmes intensitātes maksimums pārsniedz SPL noteikto minimālo ietilpību. Piemēram, maršrutā Marseļa–Bastiā minimālā ietilpība ir 1 860 LM uz vienu reisu. Tomēr 2019. gada vēsturisko datu analīze liecina, ka šis apjoms tiek pārsniegts vismaz reizi mēnesī astoņus mēnešus gadā, savukārt prognozes liecina, ka 2025. gadā šī ietilpība tiks pārsniegta sistemātiski. Piedevām Francijas iestādes paskaidro, ka 2023. gadā (SPL īstenošanas pirmajā gadā) minimālā ietilpība tika pārsniegta vismaz reizi mēnesī, izņemot decembrī.
- (354) Francija uzskata, ka satiksmes sadalījums visa gada garumā tādējādi neļauj noteikt minimālo ietilpību, pamatojoties uz *Gecodia* pētījumā paredzētajiem vidējiem gada apjomiem 2023.–2030. gada periodā. Šāda pieeja varētu radīt situāciju, kad kuģu ietilpība varētu būt nepietiekama, lai apmierinātu kravu pārvadājumu pieprasījumu.
- (355) 31. tabulā ir atspoguļots to reisu skaits, saistībā ar kuriem pieprasījums 2019. un 2030. gadā būtu lielāks par vidējo minimālo ietilpību, ja šī ietilpība ir noteikta, pamatojoties uz *Gecodia* ziņojumā paredzētajiem vidējiem gada apjomiem 2023.–2030. gada periodā. Šķiet, ka maršrutos starp Marseļu un Ažaksjo, Bastiā un Portoveksio pieprasījums pārsniegtu nepieciešamo minimālo ietilpību katrā otrajā reisā, kur tiktu reģistrēts pieprasījums, kas pārsniedz minimālo vajadzīgo ietilpību (katrā ceturtajā reisā starp Marseļu un Propriāno un Lilrusu).

31. tabula

To reisu skaits, saistībā ar kuriem pieprasījums pārsniedz vidējo minimālo ietilpību, kas noteikta, pamatojoties uz *Gecodia* pētījumā paredzētajiem vidējiem gada apjomiem 2023.–2030. gada periodā

	Plānotais reisu skaits gadā saskaņā ar SPL	Viena reisa vidējā minimālā ietilpība (LM) ⁽¹⁾	To reisu skaits, saistībā ar kuriem pieprasījums pārsniedz vidējo minimālo ietilpību			
			2019. g.		2030. g.	
			Reisu skaits	% no reisu skaita gadā	Reisu skaits	% no reisu skaita gadā
Bastiā	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ažaksjo	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Portovekšio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriāno	312	282	79	25 %	125	40 %
Lilrusa	312	439	62	20 %	112	36 %

⁽¹⁾ Viena reisa vidējā minimālā ietilpība, kas paredzama 2023.–2030. gada periodā, tiek aprēķināta, ikgadējās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem (21. tabula) dalot ar SPL paredzēto reisu turp un atpakaļ skaitu gadā (23. tabula).

Avots: Francijas iestāžu 2024. gada 4. februāra piezīmes

- (356) *Otrkārt*, saskaņā ar Francijas sniegto informāciju tādas flotes mobilizēšana, kuras ietilpība ir lielāka nekā gada laikā novērotā vidējā satiksmes intensitāte, ir parasta tirgus prakse ⁽¹⁴²⁾. Francijas iestādes norāda, ka tās ir veikušas analīzi par to flotu organizāciju, kuras sniedz regulārus jūras pārvadājumus Eiropā. Sardīnijā un Baleāru salās kuģu nominālā ietilpība svārstās no 1 500 LM līdz 1 900 LM, kas pilnībā atbilst to kuģu ietilpībai, kuri apkalpo Korsikas maršrutus saskaņā ar SPL.
- (357) *Treškārt*, saskaņā ar Francijas iestāžu rīcībā esošo informāciju Vidusjūras rietumu daļā nav gadījumu, kad sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas vai brīvā tirgus kontekstā vienam un tam pašam reisam turp un atpakaļ viena lielāka kuģa vietā tiktu mobilizēti divi mazāki kuģi.

4.1.3. *Ažaksjo un Propriāno ostas nav savstarpēji aizstājamas*

- (358) Francijas iestādes uzskata, ka *Corsica Ferries* savā sūdzībā nav sniegusi nopietnus pierādījumus, kas pamatotu tās apgalvojumu, ka Propriāno un Ažaksjo ostas ir savstarpēji aizstājamas. Saskaņā ar Francijas teikto tālāk uzskaitītie faktori liecina par pretējo.
- (359) Pirmkārt, tikai attālums pa autoceļiem starp abām ostām nav pietiekams savstarpējās aizstājamības rādītājs: tā kā maršrutā starp Ažaksjo un Propriāno nav ātrgaitas automaģistrāļu un ņemot vērā to savienojošā maršruta topogrāfiju, brauciens pa autoceļiem starp abām ostām ilgst gandrīz 1 stundu 30 minūtes, bet sastrēgumu gadījumā – vairāk nekā 2 stundas. Francija šajā sakarā atsaucas uz 2.2. iedaļā norādītajiem datiem par attālumu un braucienu ilgumu starp Korsikas ostām.

⁽¹⁴²⁾ Francijas iestādes īpaši atsaucas uz Itālijā un Norvēģijā noslēgto sabiedrisko pakalpojumu līgumu piemēriem.

- (360) Turklāt infrastruktūras noslogotība Ažaksjo ostā jau ir tuvu piesātinājuma punktam, un nav pietiekami lielu kravu apstrādes zonu, kurās varētu centralizēti novirzīt lielākas kravu plūsmas nekā tās, kas prognozētas 2023.–2029. gada periodam.
- (361) Jebkurā gadījumā Francijas iestādes norāda, ka Korsikas autoceļu infrastruktūra ir ļoti noslogota, it īpaši sastrēguma laikā un tūrisma sezonā, un ka Korsikā ir liels ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits (sk. 2.1. iedaļu). Sabiedriskā jūras transporta pakalpojumu organizēšana tā, ka tiktu palielināta satiksmes intensitāte pa autoceļiem, būtu pretrunā KRI noteiktajam pienākumam uzlabot drošību.

4.1.4. *Pakalpojumi, ko Corsica Linea un La Mériidionale piedāvā ārpus SPL satvara, atbilst SPS shēmai un nav pretrunā Francijas noteiktajai sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamībai*

- (362) Francijas iestādes apstiprina, ka pretēji tam, ko savā sūdzībā apgalvo *Corsica Ferries*, ir jānošķir papildu reisi turp un atpakaļ, kuru princips un nosacījumi ir izklāstīti SPL, no komercreisiem, ko brīvi (ārpus SPL satvara) piedāvā kāds no koncesionāriem saskaņā ar 2019. gada SPS shēmu.
- (363) Francija uzskata, ka attiecīgie komercreisi SPL nav paredzēti vai tajos aizliegti, un tie nav pretrunā Francijas veiktajam sabiedrisko pakalpojumu novērtējumam.
- (364) Francija norāda, ka komercreisi, ko *Corsica Linea* 2023. un 2024. gadā veica no Marseļas ostas, bija i) sezonāli reisi, kas tika piedāvāti skolas pavasara un vasaras brīvdienās, ii) reisi, ar ko pārvadā tikai pasažierus, bez kravas, un iii) tie netika kompensēti, jo tika veikti ārpus SPL satvara. Attiecībā uz reisiem, ko *La Mériidionale* veica no Tulonas ostas 2024. gadā, Francija norāda, ka i) šie reisi tika ierosināti pēc tam, kad 2023. gadā mainījās uzņēmuma akciju turētāju struktūra, ka ii) ar tiem pārvadāja tikai pasažierus, bez kravas, un ka iii) tie netika kompensēti, jo tika veikti ārpus SPL satvara.

4.1.5. *Apspriešanas ar lietotājiem metodika nebija neobjektīva*

- (365) Francijas iestādes uzskata, ka pretēji tam, ko Komisija apgalvo lēmumā par procedūras sākšanu, sabiedriskajā apspriešanā ar lietotājiem nebija nekāda metodiskas neobjektivitātes.
- (366) Tās vispirms norāda, ka informācija par apspriešanu ar lietotājiem tika plaši atspoguļota vietējā un specializētajā presē (laikrakstā "Le Marin"), KRI tīmekļa vietnē un sociālajos tīklos.
- (367) Tās arī uzskata, ka uzdotie jautājumi nerada neobjektivitāti par labu Marseļas ostai.
- (368) Attiecībā uz apspriešanu ar lietotājiem par jūras pasažieru pārvadājumiem uzdotie jautājumi bija vērsti uz to, lai noteiktu valsts kontinentālās daļas ostu iespējamo savstarpējo aizstājamību no lietotāju viedokļa. *Gecodia* ziņojumā arī secināts, ka no Korsikas rezidentu un nerezidentu pasažieru pieprasījuma viedokļa Marseļas un Tulonas ostas ir savstarpēji aizstājamās.
- (369) Apspriešanās ar lietotājiem par jūras kravu pārvadājumiem uzdotie jautājumi sistemātiski aptvēra visus maršrūtus no Marseļas un Tulonas.

4.2. **SPL atbilst Koncesiju direktīvai**

4.2.1. *Laiks, kas pagājis no dažādo iepirkuma daļu piešķiršanas koncesionāriem līdz SPL spēkā stāšanās brīdim, nav radījis pieejas tirgum ierobežošanas efektu*

- (370) Vispirms Francijas iestādes norāda, ka ne Koncesiju direktīvā, ne Francijas tiesībās nav paredzēts konkrēts laikposms starp koncesijas piešķiršanu un šīs koncesijas stāšanos spēkā.

- (371) Katrā ziņā tās uzskata, ka attiecīgais īsais termiņš nav ierobežojis pieeju tirgum trīs iemeslu dēļ.
- (372) *Pirmkārt*, Francijas sagatavotajā sākotnējā kustības grafikā, kas publicēts 2022. gada 6. maija paziņojumā par uzaicinājumu iesniegt piedāvājumu SPL slēgšanas tiesību piešķiršanai, bija paredzēts divu mēnešu laikposms no līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas līdz spēkā stāšanās brīdim ⁽¹⁴³⁾. Tādējādi šis termiņš bija ilgāks nekā *SNCM II* judikatūrā paredzētais termiņš SPL slēgšanas tiesību piešķiršanai (23 dienas) ⁽¹⁴⁴⁾.
- (373) *Otrkārt*, 2022. gada 25. jūlijā saņemot pieteikumus un piedāvājumus, Francijas iestādes konstatēja, ka pretendenti, kuri noteiktajā termiņā bija iesnieguši pieteikumu un piedāvājumu, bija iepriekšējie 2021.–2022. gada SPL koncesionāri, proti, *La Mériidionale* un *Corsica Linea*. Tā kā uz SPL nebija pieteicies neviens jaunpienācējs, tad laikposms, kas ir īsāks par diviem mēnešiem (kā sākotnēji paredzēts uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus) starp SPL slēgšanas tiesību piešķiršanu un darbības sākšanu, nevarēja ierobežot pieeju tirgum.
- (374) *Treškārt*, tā kā SPL stājās spēkā uzreiz pēc 2021.–2022. gada SPL termiņa beigām, šie termiņi tika darīti zināmi visiem ieinteresētajiem ekonomikas dalībniekiem jau procedūras sākumā, to norādot lietotāju un operatoru konkursa dokumentos. Tāpēc visi uzņēmēji bija informēti par paredzēto pasākumu sākuma datumu. Turklāt Francijas iestādes norāda, ka pēc uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus publicēšanas 2022. gada 6. maijā neviens no potenciālajiem pretendentiem neiesniedza lūgumu veikt izmaiņas kustības grafikā, lai gan, pēc Francijas iestāžu domām, tā ir ierasta prakse saistībā ar koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu.

4.2.2. *Līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras ilgums neizraisīja nevienlīdzīgu attieksmi pret pretendentiem*

- (375) Atbildot uz šaubām, ko Komisija puda lēmuma par procedūras sākšanu 424. apsvērumā ⁽¹⁴⁵⁾, Francijas iestādes izteica tālāk izklāstītās piezīmes.
- (376) *Pirmkārt*, Koncesiju direktīvas 39. panta 3. un 5. punktā ir noteikts, ka pieteikumu un piedāvājumu saņemšanai minimālais termiņš ir 30 dienas, sākot no dienas, kad nosūtīts paziņojums par koncesiju; ja piedāvājumus var iesniegt elektroniski, šo laikposmu var samazināt līdz 25 dienām. Ievērojot šos minimālos termiņus, līgumslēdzēja iestāde var brīvi noteikt pieteikumu un piedāvājumu iesniegšanas termiņus.
- (377) *Otrkārt*, Francijas iestādes norāda, ka pēc uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus publicēšanas 2022. gada 6. maijā neviens no potenciālajiem pretendentiem neiesniedza lūgumu veikt izmaiņas kustības grafikā.

4.2.3. *Iepirkuma procedūras laikā minimālās prasības netika mainītas, un parakstītie SPL atbilst minimālajām prasībām*

- (378) *Pirmkārt*, Francijas iestādes vēlējas precizēt minimālo prasību, kas šajā gadījumā piemērojamas SPL, tvērumu. *Otrkārt*, tās paskaidroja, ka noteiktās minimālās prasības iepirkuma procedūras laikā netika mainītas. *Treškārt*, tās atkārtoti uzsvēra, ka parakstītie SPL atbilst minimālajām prasībām.

⁽¹⁴³⁾ SPL slēgšanas tiesību piešķiršana sākotnēji bija paredzēta 2022. gada 28. oktobrī.

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

⁽¹⁴⁵⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 424. apsvērumā ir teikts: "(..) Komisija uzskata, ka Francijas iestādes nav sniegušas visus nepieciešamos precizējumus, lai secinātu, ka SPL atbilst vienlīdzīgas attieksmes, nediskriminācijas un pārredzamības principiem. Tā aicina visas ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par šo jautājumu, it īpaši ar mērķi precizēt, vai pienākums uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus termiņā mobilizēt kuģus ar minimālu pasažieru pārvadāšanas un kajīšu ietilpību ir vienlīdzīgas attieksmes pārkāpums."

4.2.3.1. Minimālo prasību tvērums

- (379) Francijas iestādes norāda, ka šajā gadījumā minimālās prasības bija noteiktas konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā (270. apsvērums). Tās uzskata, ka minimālo prasību saturs bija šāds:
- a) “maksimālās vedmaksas Korsikas rezidentiem un saistībā ar preču pārvadājumiem – attiecas uz vedmaksām, kas iesniegtas saistībā ar Korsikas Asamblejas Rezolūciju AC Nr. 19-128, ar ko groza sabiedrisko pakalpojumu saistību sistēmu pasažieru un preču jūras pārvadājumiem starp Marseļas, Tulonas, Nicas un Korsikas ostām;
 - b) kuģu ietilpība – attiecas uz kuģu ietilpību;
 - c) kustības grafiki un kursēšanas biežums – attiecas uz KRI un OTC plānotajiem kustības grafikiem un minimālo kursēšanas biežumu, ko operatoriem nosaka KRI un OTC;
 - d) līguma termiņš – attiecas uz katra līguma 2. pantā paredzēto SPL darbības termiņu: “līgums stājas spēkā 2023. gada 1. janvārī un beidzas 2029. gada 31. decembrī”, ar iespēju to pagarināt ne vairāk kā par 12 mēnešiem, it īpaši, ja pēc līguma termiņa beigām netiek noslēgts jauns koncesijas līgums;
 - e) OTC izmaksātās finansiālās kompensācijas maksimālā summa – attiecas uz finansiālo kompensāciju, kas minēta konkursa noteikumu 2. panta 5. punktā.”⁽¹⁴⁶⁾
- (380) Turklāt SPL 1. pielikumā tika noteiktas minimālās prasības attiecībā uz i) kuģu ietilpību un ii) kustības grafikiem un kursēšanas biežumu.
- (381) Francijas iestādes uzskata, ka konkursa noteikumu 2. panta 4. punkts, ņemot vērā 1. pielikumu, ir jāinterpretē tikai attiecībā uz šīm divām minimālajām prasībām, precizējot, ka:
- “minimālais reisu biežums” ir kursēšanas biežums,
 - “kustības grafiki” ir Francijas noteiktie kustības grafiki, ar nosacījumu, ka pretendenti var brīvi ierosināt atiešanas un pienākšanas grafiku, ja vien tie ievēro Francijas noteiktās laika nišas,
 - minimālā pasažierietilpība un kravietilpība apzīmē kuģu ietilpību.
- (382) Tādēļ Francijas iestādes secina, ka tikai pieci konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā uzskaitītie elementi, no kuriem divi ir precizēti 1. pielikumā, ir Koncesiju direktīvas 37. pantā noteiktās minimālās prasības, izslēdzot jebkuru citu raksturlielumu.

4.2.3.2. SPL 1. pielikums visā kopumā nebija minimālā prasība

- (383) Savās piezīmes Francijas iestādes apgalvo, ka SPL 1. pielikums nebija minēts konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā un tāpēc nevarēja būt minimālā prasība visā kopumā. Lai gan šajā pielikumā bija noteikti minimālie raksturlielumi, kas attiecas i) uz kuģu ietilpību un ii) uz kustības grafikiem un kursēšanas biežumu, tajā bija ietvertas arī vairākas tehniskas prasības, kas nebija minimālās prasības saskaņā ar konkursa noteikumu 2. panta 4. punktu⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Francijas iestāžu 2024. gada 27. marta piezīmes.

⁽¹⁴⁷⁾ Francijas iestādes norāda, ka tas it īpaši attiecas uz reisu turp un atpakaļ skaitu gadā, papildu reisu turp un atpakaļ skaitu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām kajiņu skaitu uz vienu kuģi.

- (384) Francijas iestādes arī paskaidro, ka līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras laikā OTC vēlējās nodrošināt visu 1. pielikumā noteikto tehnisko prasību ievērošanu. Tāpēc, piemēram, OTC panāca, ka *Corsica Linea* apņemas novērst to, ka uz kuģa *Paglia Orba* nav kajīšu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ⁽¹⁴⁸⁾.

4.2.4. *Papildu un pārplānojamo reisu turp un atpakaļ esība nav pretrunā vienlīdzīgas attieksmes pret pretendentiem principam*

4.2.4.1. *Papildu un pārplānojami reisi turp un atpakaļ nebija minimālā prasība*

- (385) Attiecībā uz papildu reisiem turp un atpakaļ Francijas iestādes norāda, ka tie ir reisi turp un atpakaļ, kurus līgumslēdzēja iestāde var ieviest, ņemot vērā nepieciešamību sniegt sabiedriskos pakalpojumus katrā maršrutā. Tādējādi tie ir paredzēti, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas pārsniedz noteikto minimālo ietilpību, un lai novērstu preču palikšanu piestātnē. To īstenošanu reglamentē SPL 18. pants. Tādējādi tie nebija minimālās prasības saskaņā ar konkursa noteikumu 2. panta 4. punktu.
- (386) Attiecībā uz pārplānojamiem reisiem turp un atpakaļ Francijas iestādes norāda, ka to vienīgais mērķis bija optimizēt satiksmes organizāciju. To īstenošanu reglamentē SPL 17. pants. Tādējādi tie nebija minimālās prasības saskaņā ar konkursa noteikumu 2. panta 4. punktu.

4.2.4.2. *Kandidāta priekšlikumu pieņemšana, nosakot papildu un pārplānojamo reisu turp un atpakaļ datumus, nav izraisījusi vienlīdzīgas attieksmes pārkāpumu pret pretendentiem*

- (387) Francijas iestādes atgādina, ka saskaņā ar SPL 17. un 18. pantu papildu un pārplānojamo reisu turp un atpakaļ ieviešanai ir nepieciešama SPL 10. panta 2. punktā paredzētās tehniskās komitejas sanāksme. Tehniskā komiteja ļauj koncesionāram, uz kuru attiecas šo reisu turp un atpakaļ īstenošana, ziņot par jebkādam grūtībām, kas no tiem varētu izrietēt. Tāpēc Francija uzskata, ka pastāv apspriešanās process starp KRI, OTC un koncesionāru, kas ļauj koncesionāram pirms pārplānojamo un papildu reisu turp un atpakaļ ieviešanas ziņot par grūtībām, kas tam varētu rasties, it īpaši attiecībā uz mobilizējamo(-ajiem) kuģi(-iem).
- (388) Turklāt Francijas iestādes norāda, ka paziņošanas termiņš tiek aprēķināts nedēļā papildu reisiem turp un atpakaļ (SPL 18. pants), kas ļauj koncesionāram vajadzības gadījumā apmierināt papildu pieprasījumu, ņemot vērā tā saistību modeļus.
- (389) Francijas iestādes uzskata, ka no tā izriet, ka SPL sākotnēji noteiktais princips netika mainīts: par papildu un pārplānojamiem reisiem turp un atpakaļ lemj OTC, nevis koncesionāri. Koncesionāru priekšlikumi par šo reisu turp un atpakaļ ieviešanu nekādā veidā nav saistoši OTC. Šajā sakarā Francija min maršruta Marseļa–Bastiā piemēru, kur 2023. gadā SPL īstenošanas pirmajā gadā OTC nolēma grozīt piecus no *Corsica Linea* provizorisksajā programmā ierosinātajiem papildu reisiem turp un atpakaļ, trīs no tiem ieplānojot citos datumos un atceļot pārējos divus, jo *Corsica Linea* ierosinātajos datumos nebija vajadzības veikt kravu pārvadājumus.

⁽¹⁴⁸⁾ Francijas iestādes paskaidro, ka *Corsica Linea* piedāvājums piedāvāja kuģi *Paglia Orba*, kuram bija tikai viena kajīte personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nevis divas, kā paredzēts 1. pielikumā. Tomēr šis jautājums tika apspriests ar pretendentu sarunu posmos, kuru beigās tas apņēmas aizstāt kuģi ar kādu no septiņiem kuģiem, kas, iespējams, tiks norīkoti pakalpojumu sniegšanai, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vajadzībām būs nepieciešamas divas kajītes personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (saskaņā ar SPL 20. pantu, kas atļauj aizstāt kuģi pakalpojumu sniegšanas gaitā), un veikt darbus, lai iekārtotu otru kajīti personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Turklāt Francijas iestādes norāda, ka *Paglia Orba* ir aizstājēkuģis, ko izmanto uz *ad hoc* pamata, it īpaši tad, ja galvenā izmantotā kuģa ekspluatācija tiek pārtraukta tehnisku iemeslu dēļ (Francijas iestāžu 2023. gada 27. jūlijā iesniegtās piezīmes). Francijas iestādes uzskata, ka šie priekšlikumi, kuru darbības joma ir ierobežota un kuri neizkropļo konkurences apstākļus, ir uzskatāmi par tādiem, kas atbilst noteiktajām tehniskajām un funkcionālajām specifikācijām. Tās uzskata, ka tie katrā ziņā nepārkāpa konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā paredzēto minimālo prasību.

5. IEINTERESĒTO PUŠU IESNIEGTĀS PIEZĪMES

- (390) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā piezīmes iesniedza četras ieinteresētās personas: *Corsica Ferries*, *Corsica Linea*, *La Mériidionale* un *Stef Group*.

5.1. **Corsica Ferries piezīmes**

- (391) Nākamajās apakšiedaļās ir izklāstīts to piezīmju saturs, kurus *Corsica Ferries* iesniedza oficiālās izmeklēšanas procedūras ietvaros. Kā norādīts 325. apsvērumā, šajās piezīmēs lielā mērā ir atkārtots sūdzības saturs. Tāpēc turpmākajās apakšiedaļās vajadzības gadījumā tiks sniegta atsauce arī uz sūdzību.

5.1.1. **Faktiskie apsvērumi**

- (392) Ievadā *Corsica Ferries* izsaka divas piezīmes par lēmumā par procedūras sākšanu izklāstīto datu par kravu ar vilcēju pārvadājumiem aprakstu ⁽¹⁴⁹⁾.
- (393) Pirmkārt, šis operators uzskata, ka kravu ar vilcēju faktiskajā aprakstā pilnībā nav ņemta vērā atšķirība starp kravu ar vilcēju ar pavadāmo personu un kravu ar vilcēju bez pavadāmo personas. *Corsica Ferries* uzskata, ka tikai kravu ar vilcēju pārvadāšana kopā ar pavadāmo personu ir saistīta ar autovadītāja iekāpšanu kuģī, un tādējādi pastāv potenciāls pieprasījums pēc pasažieru pārvadājumiem (447.–449. apsvērumi).
- (394) Otrkārt, *Corsica Ferries* norāda, ka Komisija ir analizējusi izmaiņas kravu pārvadājumu tirgū starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu, pamatojoties uz vēsturiskiem datiem par laikposmu no 2016. līdz 2021. gadam. Šāda analīzes perioda izmantošana sniedz maldinošas norādes par reālo tirgus dinamiku. Saskaņā ar *Corsica Ferries* sniegto informāciju 2016. gadā tirgū ienāca *Corsica Linea*, kas netieši pieder Korsikas uzņēmēju konsorcijam, kurā ietilpst 15 galvenie Korsikas piegādes ķēdes dalībnieki. *Corsica Ferries* apgalvo, ka kopš 2016. gada tā katru gadu ir zaudējusi preču pārvadājumu apjomu, ko tagad apkalpo *Corsica Linea* ⁽¹⁵⁰⁾. *Corsica Ferries* norāda, ka dati par laikposmu no 2013. līdz 2019. gadam liecina par ikgadējo kravu pārvadājumu samazinājumu no Tulonas ostas salīdzinājumā ar Marseļas ostu. *Corsica Ferries* uzskata, ka tas it īpaši parāda, ka, ņemot vērā *Corsica Linea* akcionāru identitāti, šis operators var novirzīt daļu no kravu pārvadājumu pieprasījuma no Tulonas uz Marseļu.

5.1.2. **Pirmā Altmark kritērija neievērošana**5.1.2.1. **Par lietotāju pieprasījuma noteikšanu**5.1.2.1.1. **Par metodiku, ko Francijas iestādes izmanto lietotāju pieprasījuma noteikšanai**

- (395) *Corsica Ferries* apstrīd Komisijas sākotnējo vērtējumu, saskaņā ar kuru Francijas iestāžu metodikā, ko tās izmantoja, lai noteiktu lietotāju pieprasījuma esību, nav pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā.
- (396) Pirmkārt, *Corsica Ferries* norāda, ka apspriešanas ar lietotājiem un *Gecodia* ziņojuma rezultāti, kurus Francija izmantoja par pamatu SPL noslēgšanai, joprojām nav publiskoti vai paziņoti *Corsica Ferries*. *Corsica Ferries* šajā saistībā norāda, ka komisija jautājumos par piekļuvi administratīvajiem dokumentiem (turpmāk "**CADA**") ir

⁽¹⁴⁹⁾ 2.1.1. iedaļa. Jūras kravu pārvadājumi.

⁽¹⁵⁰⁾ Saskaņā ar *Corsica Ferries* sniegto informāciju tā kravu pārvadājumi no Tulonas ostas 2016. gadā samazinājās par 15,58 %, 2017. gadā – par 7,49 % un 2018. gadā – par 6,09 %, savukārt *Corsica Linea* veiktie kravu pārvadājumi palielinājās par 15,91 % 2016. gadā, 16,31 % 2017. gadā un 3,10 % 2018. gadā.

komentējusi KRI veiktās aizklāšanas acīmredzami pārmērīgo raksturu ⁽¹⁵¹⁾. Ņemot vērā Francijas acīmredzamo pārredzamības trūkumu, *Corsica Ferries* nevar pārmest, ka tas savas piezīmes pilnībā vai daļēji balstīja uz 2018., 2019. un 2020. gadā veiktajiem tirgus pētījumiem, kā arī uz BRG 1. pētījumu.

- (397) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzsver, ka saskaņā ar pirmo *Altmark* kritēriju pierādīšanas pienākums ir dalībvalstij. Tādējādi Francijas iestādēm ir jāsniedz objektīvi, pārbaudāmi un pietiekami ticami pierādījumi, kas varētu atspēkot administratīvo un Eiropas tiesu, kā arī Francijas konkurences iestādes izdarītos secinājumus un konstatējumus saistībā ar strīdiem par iepriekšējiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.
- (398) Tādējādi Komisija, kā tā to darīja lēmumā par procedūras sākšanu, nevarēja vienkārši noraidīt *Corsica Ferries* kritiku, pamatojoties tikai uz to, ka tā daļēji bija balstīta uz tirgus pētījumiem un lēmumiem, kas pieņemti saistībā ar iepriekšējiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti par jūras transporta pakalpojumiem uz Korsiku. Tādējādi Komisija neievērotu Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. panta 1. punktā noteikto labas pārvaldības principu.
- (399) *Treškārt, Corsica Ferries* kritizē metodiku un apspriešanas ar lietotājiem rezultātā iegūto datu izmantošanu.
- (400) *Corsica Ferries* vispirms norāda, ka publicētās anketas attiecās tikai uz maršrutiem starp Marseļu un Korsiku. Tāpēc tās neizbēgami bija nepilnīgas, un tas radīja neatgriezenisku metodisku neobjektivitāti. Vienīgie jautājumi, kas attiecas uz citiem maršrutiem, nevis uz Marseļas maršrutiem, bija tikai salīdzinoši, lai izskaidrotu respondenta izvēli par labu Marseļas–Korsikas maršrutam, nevis savienojumam ar citu valsts kontinentālās daļas ostu. *Corsica Ferries* šajā saistībā norāda, ka Komisija, kas lēmumā par procedūras sākšanu tomēr ir norādījusi uz šo iespējamo metodikas neobjektivitāti (283. apsvērums), nav izdarījusi nepieciešamos secinājumus, proti, nekonstatējot acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- (401) *Corsica Ferries* arī norāda, ka atbildes bija ierobežojošas, proti, tās virzīja lietotāju atbildes un neļāva tiem atbildēt brīvi. Līdz ar to saņemtais atbildes nevarēja palīdzēt raksturot vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.
- (402) Turklāt *Corsica Ferries* uzskata, ka saņemto atbilžu skaits bija nepietiekams (987 izmantojamās atbildes no gandrīz 3 miljoniem pasažieru gadā, 42 atbildes no pasažieriem medicīniskā nolūkā un 5 atbildes no jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem). Attiecībā uz Francijas iestāžu sāktajām iniciatīvām tieši telefoniski konsultēties ar jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem *Corsica Ferries* norāda, ka neviens dokuments netika paziņots vai publicēts. *Corsica Ferries* uzskata, ka bija jāpārbauda to pārvadātāju identitāte, ar kuriem sazinājās Francijas iestādes, un tiem uzdotie jautājumi.

⁽¹⁵¹⁾ *Corsica Ferries* kā savu piezīmju 3. un 4. pielikumu iesniedza divus CADA atzinumus, kas datēti attiecīgi ar 2024. gada 15. februāri un 2024. gada 11. janvāri. 3. pielikums attiecas uz *Corsica Ferries* lūgumu OTC piekļūt *Gecodia* ziņojumam. OTC izsniedza *Corsica Ferries* minētā ziņojuma nekonfidenciālo versiju. Savā 2024. gada 15. februāra atzinumā CADA uzskata, ka, lai gan *Gecodia* ziņojumā ir ietverts noteikts konfidenciālas informācijas apjoms, kuras izpaušana varētu apdraudēt uzņēmējdarbības konfidencialitāti (piemēram, kuģošanas sabiedrību atbildes apspriešanās ar operatoriem), *Corsica Ferries* nosūtītā nekonfidenciālā versija bija pārmērīgi aizklāta. 4. pielikums attiecas uz *Corsica Ferries* lūgumu piekļūt pieciem SPL un to pielikumiem, kuru nekonfidenciālās versijas tam bija nosūtījuši KRI. Savā 2024. gada 11. janvāra atzinumā CADA puda viedokli, ka dažus aizklātos SPL satur elementus (līguma informācija par finanšu kompensāciju, ko OTC izmaksā, ja reiss nav veikts, noteikumus par saprātīgas peļņas aprēķināšanu) un dažus pielikumus (pielikums, kas attiecas uz provizorisko darbības pārskatu) var iesniegt, bet citus – nevar (1., 2., 3., 10. un 12. pielikums).

- (403) Visbeidzot, *Corsica Ferries* norādīja, ka pastāv pierādījumi, ka *Corsica Linea* mēģināja manipulēt ar Francijas iestāžu tiešsaistē ievietotajām anketām, jo *Corsica Linea* bija nosūtījis saviem darbiniekiem skaidrus norādījumus, i) aicinot viņus lielā skaitā piedalīties apspriešanās ar lietotājiem un ii) norādot atbildes, kas jāatzīmē ⁽¹⁵²⁾. Tāpēc apspriešanas ar lietotājiem rezultātus nevarēja uzskatīt par izmantojamiem.

5.1.2.1.2. Par lietotāju pieprasījuma noteikšanu attiecībā uz jūras pasažieru pārvadājumiem

5.1.2.1.2.1. Par pasažieru pieprasījuma noteikšanu no kvalitatīvā aspekta

- (404) Sūdzībā *Corsica Ferries* norādīja, ka attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem uz Korsiku Marseļas un Tulonas ostas ir pilnībā savstarpēji aizstājamas no pasažieru viedokļa, kā to ir atzinusi Eiropas Komisija ⁽¹⁵³⁾, Eiropas Savienības Vispārējā tiesa ⁽¹⁵⁴⁾, Francijas konkurences iestāde ⁽¹⁵⁵⁾, Marseļas Administratīvā apelācijas tiesa ⁽¹⁵⁶⁾ un Bastiā Administratīvā tiesa ⁽¹⁵⁷⁾.

- (405) Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes, nosakot pasažieru pieprasījumu, ir pieļāvušas divas kļūdas.

5.1.2.1.2.1.1. Marseļas un Tulonas ostas ir savstarpēji aizstājamas attiecībā uz pasažieriem medicīniskā nolūkā

- (406) *Corsica Ferries* uzskata, ka secinājumā, saskaņā ar kuru Tulonas un Marseļas ostas nav savstarpēji aizstājamas attiecībā uz pasažieriem medicīniskā nolūkā, ir pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā trīs iemeslu dēļ.

- (407) Pirmkārt, *Corsica Ferries* uzskata, ka jēdziens “pasažieris medicīniskā nolūkā” ir jāinterpretē šauri. Operators uzskata, ka Francijas iestādes ir noteikušas konkrētu pieprasījumu no pasažieriem medicīniskā nolūkā, pamatojoties tikai uz to, ka pastāv tiesiskais regulējums par pacientu transporta izmaksu segšanu, kas ierobežo pasažieru izvēli attiecībā uz transporta veidu.

- (408) *Corsica Ferries* to saprot tādējādi, ka, lai noteiktu sabiedriskā transporta pakalpojuma nepieciešamību, ir jāņem vērā tikai pieprasījums par to pasažieru medicīniskā nolūkā pārvadāšanu, kuru reisus var atlīdzināt no sociālā nodrošinājuma sistēmas. Tomēr *Corsica Ferries* uzskata, ka ir daudz gadījumu, kad Korsikas rezidents var doties uz Francijas kontinentālo daļu medicīnisku iemeslu dēļ, bet viņa ceļojums nav atlīdzināms. *Corsica Ferries* uzskata, ka šajos gadījumos nav juridiska ierobežojuma izmantotajam transporta veidam.

⁽¹⁵²⁾ *Corsica Ferries* savu piezīmju 5. pielikumā iesniedza vairākus dokumentus:

- anonīmu ar roku rakstītu vēstuli, kas adresēta *Corsica Ferries* priekšsēdētājam un kurā aprakstīts *Corsica Linea* vadības mēģinājums lūgt saviem darbiniekiem “izlikties par rezidentiem”, lai sniegtu atbildes apspriešanās ar lietotājiem,
- *Corsica Linea* iekšējo paziņojumu (“2021. gada decembra mēneša pārskats”), kurā aplūkoti vairāki jautājumi, kas saistīti ar *Corsica Linea* komerciālo stratēģiju, tajā skaitā sniegta atjaunināta informācija par SPL, kurā apspriests OTC sabiedriskās apspriešanas sākšanas grafiks un uzaicinājums iesniegt piedāvājumus saistībā ar SPL, kā arī norādīts, ka *Corsica Ferries* ir iesniedzis sūdzības Komisijai,
- arodbiedrību pārstāvju vēstule, kas adresēta *Corsica Linea* un *La Mériidionale* priekšsēdētājiem, informējot viņus par streiku, kas vērst pret Francijas valsts un Komisijas iespējamiem iebildumiem pret jūras transporta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu uz Korsiku pakalpojumu brīvas aprites vārdā,
- iekšējs e-pasts no kāda *Corsica Linea* darbinieka, kas kopīgo interneta saiti uz apspriešanu ar lietotājiem, ar “ierosinātām” atbildēm, kas pamato sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas turpināšanu.

⁽¹⁵³⁾ Lēmums 2013/435/ES, 160. apsvērums.

⁽¹⁵⁴⁾ Spriedumi, 2017. gada 1. marts, *SNCM I*, T-366/13, *ECLI:EU:T:2017:135*, un *SNCM II*, turpat.

⁽¹⁵⁵⁾ Francijas Konkurences iestādes 2012. gada 17. februāra atzinums Nr. 12-A-05 par jūras transportu starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu.

⁽¹⁵⁶⁾ Marseļas Administratīvās apelācijas tiesas 2021. gada 22. februāra spriedums Nr. 17MA01582.

⁽¹⁵⁷⁾ Bastiā Administratīvās tiesas 2015. gada 7. aprīļa spriedums Nr. 1100533, *SNCM*.

- (409) Tomēr *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes SPL nav ierobežojušas sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamību, attiecinot to tikai uz tiem pasažieriem medicīniskā nolūkā, kuru transporta izmaksas var tikt atlīdzinātas no sociālā nodrošinājuma sistēmas. Šī nepieciešamība attiecas arī uz pasažieriem medicīniskā nolūkā kopumā, lai gan dažiem no viņiem, kuru ceļošanas izmaksas nav atlīdzināmas veselības apdrošināšanas sistēmas ietvaros, nav ierobežojumu attiecībā uz izmantojamo transporta veidu vai galamērķa ostu valsts kontinentālajā daļā.
- (410) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzsver, ka Francijas iestādes ir atsaukušās uz spēkā esošajiem tiesību aktiem, lai pierādītu, ka starp Marseļas un Tulonas ostām nepastāvēja savstarpēja aizstājamība attiecībā uz pieprasījumu no pasažieru medicīniskā nolūkā puses ⁽¹⁵⁸⁾. Šāds secinājums būtu acīmredzami kļūdains.
- (411) *Corsica Ferries* apgalvo, ka pretēji tam, ko apgalvo Francijas iestādes, neviena juridiska vai regulatīva prasība nepadara transporta izmaksu atlīdzināšanu atkarīgu no attāluma starp pienākšanas ostu un veselības aprūpes centru.
- (412) *Corsica Ferries* atsaucas uz CSS L. 322-5. pantu, kurā ir noteikts: “[t]ransporta izdevumus atlīdzina, pamatojoties uz ārsta norīkojumu (...). Norīkojumā ir jānorāda pacienta veselības stāvoklim vispiemērotākais transporta veids un tas, vai attiecīgais veselības stāvoklis nav saderīgs ar kopīgu transportu, ar ko saprot vismaz divu pacientu pārvadāšanu kopā. Saskaņā ar ārsta norīkojumu transporta izmaksas sedz, pamatojoties uz lētāko braucieni, ņemot vērā pārvadāšanas apstākļus un pārvadāto pacientu skaitu.”
- (413) *Corsica Ferries* arī uzskata, ka Francijas iestādes ir nepareizi interpretējušas CSS R. 310-10-5. pantu (139. apsvēruma). Lai gan, pēc *Corsica Ferries* domām, šajā tiesību normā ir paredzēts, ka ceļa izdevumu atlīdzināšana tiek aprēķināta, pamatojoties uz attālumu no pacienta dzīvesvietas līdz ārsta nozīmētajai ārstniecības iestādei, tā ir piemērojama tikai noteikta veida braucieniem (proti, tiem, kas minēti CSS R. 322-10. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktā, kā norādīts 139. apsvērumā). *Corsica Ferries* uzskata, ka tas neattiecas uz ceļošanu ar regulāru kuģa vai lidmašīnas reisu. Līdz ar to CSS R. 310-10-5. pants neattiecas ne uz ceļošanu ar regulāru kuģa vai lidmašīnas reisu, ne uz jautājumu par attālumu starp ostu vai lidostu, kurā ierodas pacients, un ārstniecības iestādi.
- (414) Tādējādi *Corsica Ferries* uzskata, ka, lai gan transporta veidu (lidmašīnu vai kuģi) patiešām var noteikt ar ārsta norīkojumu – tāpat kā pašu ārstēšanas vietu –, nav nekādu ierobežojumu attiecībā uz ierašanās ostu vai lidostu, ja pārvadājums tiek veikts ar regulāru lidmašīnas vai kuģa reisu; tāpat arī ārsta norīkojums nenosaka ierobežojumus saistībā ar ierašanās ostu vai lidostu.
- (415) Turpretī CSS L. 322-5. pantā paredzētais nosacījums, saskaņā ar kuru ceļa izdevumi tiek atlīdzināti, pamatojoties uz vislētāko ceļojumu, attiecas uz visiem ceļojumiem un transporta veidiem.
- (416) Līdz ar to *Corsica Ferries* uzskata, ka pat tie pasažieri medicīniskā nolūkā, kuriem ārsta norīkojumā paredzēts jūras transports, var brīvi izvēlēties maršrutu, pa kuru ierasties Tulonā vai Marseļā; izvēle jāizdara, pamatojoties uz cenu, nevis attālumu starp ostu, kurā ierodas pacients, un ārstniecības iestādi. Šo secinājumu apstiprina arī informācija oficiālajā veidlapā, kas ir jāaizpilda ārstam, kurš sagatavo norīkojumu, lai atlīdzinātu plānotā transporta izmaksas ⁽¹⁵⁹⁾.
- (417) Katrā ziņā, kā norādīts *Corsica Ferries* sūdzībā, šis pārvadātājs uzskata, ka Marseļas un Tulonas ostu savstarpējo aizstājamību no pasažieru medicīniskā nolūkā viedokļa apstiprina apstākļi pēc Covid-19 uzliesmojuma, kuru laikā valsts iestādes krasi ierobežoja pasažieru pārvadājumus starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu, atļaujot tikai noteiktu personu (aprūpes darbinieku, militārpersonu, ugunsdzēsēju un tehnisko speciālistu) pārvadāšanu. *Corsica Ferries* apgalvo, ka tolaik bija vienīgais operators, kas pārvadāja pasažierus, kuriem bija atļauts pārvietoties starp Tulonu un Korsiku, jo koncesionāri *Corsica Linea* un *La Mériidionale* bija nolēmuši maršrutos starp Marseļu un Korsiku sniegt tikai jūras kravu pārvadājumu pakalpojumus.

⁽¹⁵⁸⁾ Lēmums par procedūras sākšanu, 296. apsvēruma.

⁽¹⁵⁹⁾ Savu piezīmi 6. pielikumā *Corsica Ferries* iesniedza veidlapas paraugu, ar kuru pieprasa iepriekšēju atļauju pārvadāšanai, kas līdzvērtīga ārsta norīkojumam. Šajā veidlapā ir iekļauts paziņojums, kas norīkotājam sniedz informāciju par noteikumiem, kuri reglamentē transporta izdevumu segšanu.

- (418) *Treškārt, Corsica Ferries* paskaidro, ka, tā kā tiesiskais regulējums par transporta izmaksu, kas radušās medicīnisku iemeslu dēļ, atlīdzināšanu neuzliek pasažieriem medicīniskā nolūkā pienākumu izvēlēties maršrutus uz Marseļas ostu, pasažieriem nav nekādu neizdevīgu apstākļu, ja viņi medicīnisku iemeslu dēļ dodas uz Tulonas ostu, nevis uz Marseļas ostu. *Corsica Ferries* uzskata, ka pasažieriem medicīniskā nolūkā, kas uz kuģa ir ar savu transportlīdzekli (kuri tātad jau 12 stundas pavadījuši braucienā ar kuģi), nav svarīgi, vai viņi ierodas Marseļā vai Tulonā, jo abas šīs pilsētas viena no otras atrodas 45 minūšu brauciena ar automobili attālumā.

5.1.2.1.2.1.2. Ažaksjo un Propriāno ostas ir savstarpēji aizstājamas no pasažieru viedokļa

- (419) *Corsica Ferries* uzskata, ka secinājumā, ka Ažaksjo un Propriāno ostas nav savstarpēji aizstājamas no pasažieru viedokļa, ir pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā trīs iemeslu dēļ.
- (420) *Pirmkārt*, attālums starp Ažaksjo un Propriāno ir tikai 70 km, un tas nozīmē, ka pasažieriem, kuri uz kuģa ir ar savu automašīnu (saskaņā ar *Corsica Ferries* datiem tie ir 92 % pasažieru), nav būtiskas atšķirības starp to, vai viņi dodas ceļā no Ažaksjo ostas, vai arī no Propriāno ostas.
- (421) *Otrkārt*, attiecībā uz reisa ilgumu *Corsica Ferries* apgalvo, ka esot kļūdaini uzskatīt, ka, tas, ka ceļā starp abām ostām ar automobili jāpavada aptuveni stunda, abas ostas padarītu par savstarpēji neaizstājamām.
- (422) *Corsica Ferries* norāda, ka Francijas iestādes uzskata, ka Nicas un Tulonas ostas ir savstarpēji aizstājamas (neraugoties uz to, ka brauciens ar automobili starp šīm ostām ilgst aptuveni 1 stundu 30 minūtes); tas pats attiecas arī uz Marseļas un Nicas ostām (neraugoties uz to, ka brauciens ar automobili starp šīm ostām ilgst gandrīz 2 stundas 20 minūtes). Tāds pats princips būtu jāpiemēro attālumam starp Ažaksjo un Propriāno.
- (423) *Corsica Ferries* arī uzskata, ka Ažaksjo un Propriāno ir kopīga aptvēruma teritorija, par piemēru ņemot Groseto-Prunjas rezidentu situāciju, kuriem Ažaksjo atrodas 32 km attālumā (40 minūšu reiss) un Propriāno 35 km attālumā (45 minūšu reiss).
- (424) Turklāt *Corsica Ferries* atsaucas uz sūdzību, kurā tas paskaidroja, ka Ažaksjo un Propriāno ostu savstarpējo aizstājamību apstiprina saskaņā ar SPL uzlikto pienākumi attiecībā uz kursēšanas biežumu. Lai gan koncesionāriem ir jānodrošina ikdienas reiss starp Marseļu un Ažaksjo, starp Marseļu un Propriāno tiem ir jāveic tikai trīs reisi turp un atpakaļ nedēļā. *Corsica Ferries* uzskata, ka pasažieriem, kuri parasti izbrauc no Propriāno, ir jādodas uz Ažaksjo dienās, kad Propriāno ostā nav pieejams reiss turp un atpakaļ.
- (425) *Visbeidzot, Corsica Ferries* atsaucas uz sūdzībā sniegto informāciju par juridiskiem precedentiem, kas raksturo abu ostu savstarpējo aizstājamību. Sūdzībā tā norādīja, ka pašas valsts iestādes ir atzinušas abu ostu savstarpējo aizstājamību saistībā ar eksperta atzinumu, ko Marseļas Administratīvā apelācijas tiesa bija uzdevusi sagatavot savā 2018. gada 12. februāra prejudiciālajā nolēmumā Nr. 17MA01582-17MA01583, lai noteiktu KRI maksājamās kompensācijas apmēru par kaitējumu, kas *Corsica Ferries* nodarīts nelikumīgā atbalsta, kurš izmaksāts saskaņā ar 2007.–2013. gada SPL, dēļ⁽¹⁶⁰⁾.
- (426) Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Ferries* apstrīd Komisijas nostāju šajā jautājumā, ka šie precedenti nav būtiski, jo tie neattiecas uz šo lietu, norādot, ka i) visi precedenti attiecas uz jūras transporta pakalpojumiem uz Korsiku un līdzīgām sabiedrisko pakalpojumu saistībām un ka tie visi ii) attiecas uz nesenu laikposmu, kurā jūras pārvadājumu pakalpojumu tirgū nebija notikušas būtiskas izmaiņas, kas liktu apšaubīt šos secinājumus.

⁽¹⁶⁰⁾ *Corsica Ferries* norāda, ka valsts tiesas ieceltais tiesu eksperts, lai novērtētu *Corsica Ferries* nodarīto kaitējumu, ir secinājis, ka Ažaksjo un Propriāno ostas ir savstarpēji aizstājamas, un attiecīgie lietas dalībnieki (proti, KRI un *Corsica Ferries*) to neapstrīd. *Corsica Ferries* kā 8. pielikumu pievieno attiecīgā tiesu eksperta vēstuli *Corsica Ferries*, kurā operators informēts par eksperta veiktās izmeklēšanas statusu. Vēstulē ir īpaši atgādināti jautājumi, par kuriem puses bijušas vienprātis, tajā skaitā Propriāno un Ažaksjo ostu savstarpējā aizstājamība, un norādīts, ka eksperts plāno vākt pārvadājumu ikdienas datus par papildpakalpojumiem saistībā ar 2007.–2009. gadu (Ažaksjo ostai) un 2007.–2013. gadu (Propriāno ostai).

- (427) *Corsica Ferries* norāda, ka Francijas iestādes nav veikušas analīzi par Korsikas ostu savstarpējo aizstājamību saskaņā ar SPL un ka tādējādi Francijai, jāuzņemas pienākums, pamatojoties uz objektīviem un pārbaudāmiem datiem, pierādīt, ka Ažaksjo un Propriāno 2023. gadā vairs nebija savstarpēji aizstājamās.

5.1.2.1.2.2. Par pasažieru pieprasījuma noteikšanu no kvantitatīvā aspekta

- (428) *Corsica Ferries* apstrīd veidu, kādā Francijas iestādes ir aprēķinājušas pasažieru medicīniskā nolūkā pieprasījumu, divu iemeslu dēļ.
- (429) *Pirmkārt, Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas pieņēmums par pavadāmo personu skaitu (ka ikviens pasažieris, vecumā līdz 19 gadiem vai vecāks par 75 gadiem, kas ceļo medicīniskā nolūkā, tiek sistemātiski pavadīts) nav balstīts ne uz kādiem objektīviem un pārbaudāmiem datiem. *Corsica Ferries* uzskata, ka tas nozīmētu, ka vienu trešdaļu no pasažieru, kas ceļo medicīniskā nolūkā, pieprasījuma rada pavadāšās personas, nevis pasažieri medicīniskā nolūkā.
- (430) Galvenokārt šī hipotēze ir balstīta uz pieņēmumu, kas nav saderīgs ar noteikumiem, kuri reglamentē ceļošanas medicīniskā nolūkā apdrošināšanu veselības apdrošināšanas sistēmā. CSS R. 322-10-7. pantā ir noteikts, ka "sabiedriskā transporta izmaksas, kas radušās personai, kura pavadā apdrošināto personu vai labuma guvēju, tiek segtas, ja šīs personas veselības stāvoklis prasa trešās personas palīdzību vai ja tā ir jaunāka par sešpadsmit gadiem".
- (431) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestāžu izmantotais 10 % līmenis attiecībā uz to, cik liela daļa izmanto jūras transportu, šķiet, ir ievērojami pārvērtēts, jo vienīgie objektīvie dati, ko sniedza Francijas iestādes, ir balstīti uz 8 000 iepriekšēja apstiprinājuma pieprasījumu izlasi, kuri nosūtīti CPAM 2A (158. apsvērums). Šie dati liecina, ka tikai 4 % pieprasījumu attiecas uz jūras transportu. Līdz ar to *Corsica Ferries* uzskata, ka aplēstais pasažieru medicīniskos nolūkos pārvadājumu pieprasījums ir jāsamazina vairāk nekā uz pusi, piemērojot 4 % līmeni, nevis 10 % līmeni, ko izmanto Francijas iestādes.

5.1.2.1.3. Par lietotāju pieprasījuma noteikšanu attiecībā uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem, ja tiek uzskatīts, ka nav alternatīvu Marseļas ostai

5.1.2.1.3.1. Par lietotāju pieprasījuma noteikšanu no kvalitatīvā aspekta attiecībā uz kravām ar vilcēju

- (432) *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes ir pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka Tulonas un Marseļas ostas ir tikai daļēji savstarpēji aizstājamās.
- (433) Savā sūdzībā *Corsica Ferries* uzskatīja, ka Marseļas un Tulonas ostas ir pilnībā savstarpēji aizstājamās attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju pārvadājumiem. Tādējādi vadītājam, kurš ceļo kopā ar vilcēju un puspiekabi un kura loģistikas centri atrodas Marseļas reģionā vai Ronas koridorā (Miramā, Salondeprovansa, Aviņona), nav atšķirības, vai tam ir jādodas uz Marseļu vai Tulonu, kas viena no otras atrodas 45 minūšu brauciena ar automobili attālumā. Tādējādi tāda vadītāja situācija, kas ceļo kopā ar vilcēju un puspiekabi, ir tāda pati kā pasažierim, kurš ceļo ar savu automobili.
- (434) *Corsica Ferries* savā sūdzībā arī norādīja, ka tas no Tulonas pārvadā tikpat daudz autovadītāju kā *Corsica Linea* un *La Méditerranée* no Marseļas ⁽¹⁶¹⁾.
- (435) Savās piezīmēs *Corsica Ferries* it īpaši apstrīd divus aspektus, kas tika apspriesti lēmumā par procedūras sākšanu: pārslogotības risks Tulonas ostā un savstarpējā neaizstājamība, kas atklājās apspriešanās ar lietotājiem.

5.1.2.1.3.1.1. Nav riska Tulonas ostā pārslogot kravu ar vilcēju apkalpošanas jaudu

- (436) *Corsica Ferries* šajā sakarā izvirza divus argumentus.

⁽¹⁶¹⁾ Piemēram, *Corsica Ferries* norāda, ka 2020. gadā tas pārvadāja 5 947 autovadītājus (4 984 autovadītāji 2021. gadā) starp Tulonu un Ažaksjo, kamēr starp Marseļu un Ažaksjo tika pārvadāti 5 232 autovadītāji (6 973 autovadītāji 2021. gadā).

- (437) Pirmkārt, apgalvotais Tulas ostas jaudas piesātinājums, pēc šī operatora domām, esot pretrunā iepriekš novērotajai faktiskajai situācijai saistībā ar ostas jaudu. *Corsica Ferries* ziņo, ka laikposmā no 2013. līdz 2015. gadam Tulas osta apkalpoja par 50 % vairāk kravu nekā pašlaik. Turklāt streiki, kas skāra Marseļas ostu 2019. gada jūnijā un 2020. gada janvārī, izraisīja krasu kravu pārvadājumu pieaugumu Tulas ostā šajos divos mēnešos, neradot nekādas problēmas piesātinājuma ziņā.
- (438) Otrkārt un galvenokārt, pēc *Corsica Ferries* domām, Tulas ostas pārvalde apstrīd apgalvoto ostas piesātinājumu. *Corsica Ferries* norāda, ka pieprasīja Vāras TRK informāciju par faktisko kravu ar vilcēju apkalpošanas jaudu Tulas ostā. *Corsica Ferries* uzskata, ka Tulas osta savā atbildē ir norādījusi, ka tai ir pieejama jauda trīs tās termināļos, pieņemot, ka *Corsica Ferries* nodrošina pastāvīgu kuģu satiksmi ⁽¹⁶²⁾. Turklāt saskaņā ar *Corsica Ferries* sniegto informāciju Vāras TRK apstiprināja, ka 2014. gadā Tulas tirdzniecības ostā tika apkalpotas (iekrautas un izkrautas) 42 008 piekabes, kas atbilst 600 000 LM ⁽¹⁶³⁾. Ņemot vērā to, ka 2022. gadā Tulas osta pārkrāva 320 000 LM, *Corsica Ferries* lēš, ka osta spēj apkalpot gandrīz 280 000 papildu LM no visas Francijas ⁽¹⁶⁴⁾.

5.1.2.1.3.1.2. Apspriešana ar lietotājiem nav pietiekams pierādījums, lai noteiktu pieprasījumu pēc kravām ar vilcēju, ja tiek uzskatīts, ka nav alternatīvu Marseļas ostai

- (439) *Corsica Ferries* norāda, ka saskaņā ar Francijas iestāžu teikto no apspriešanas ar lietotājiem izriet, ka attiecībā uz kravām ar vilcēju pārvadātāji, plānojot savus braucienus, neapsver alternatīvu maršrutu. *Corsica Ferries* par šo apgalvojumu izsaka tālāk izklāstītās piezīmes.
- (440) Pirmkārt, pēc *Corsica Ferries* domām, tas ir vispārīgs un nepamatots apgalvojums, kas balstīts uz dažu tādu tirgus dalībnieku apgalvojumiem, kuri ņemti no izlases ar neskaidru statistisko reprezentivitāti.
- (441) Otrkārt, *Corsica Ferries* uzsver, ka pārvadātāji, ar kuriem notika apspriešanās, ir interešu konflikta situācijā, jo tie ir *Corsica Linea* akcionāri (394. apsvērums). Šī situācija ietekmē Tulas un Marseļas ostu savstarpējās aizstājamības analīzi, jo kravu ar vilcēju jūras pārvadājumu pakalpojumu izmantotāji nerīkojas kā racionāli uzņēmēji, kuru izvēles pamatā ir piedāvājumu salīdzināšana. Drīzāk tie savu izvēli izdara, pamatojoties uz savām kā *Corsica Linea* akcionāru interesēm, tāpēc tie pat neapsver alternatīvu.
- (442) Turklāt *Corsica Ferries* apšaubā, ka Marseļas ostas tuvums ir viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ pārvadātāji izvēlas šo ostu, nevis Tulas ostu. *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes nav iesniegušas nevienu pierādījumu, kas pamatotu to apgalvojumu, ka pārvadātāju un jūras pārvadājumu uz Korsiku klientu loģistikas bāzes ģeogrāfiski atrodas tuvāk Marseļai nekā Tulonai. Ievērojama daļa kravu ar vilcēju pārvadātāju izmantoja Tulas ostu, pirms šīs kravas tika novirzītas uz Marseļas ostu, kad 2016. gadā tirgū ienāca *Corsica Linea*. *Corsica Ferries* uzskata, ka, ņemot vērā automaģistrāļu tīkla tuvumu un Tulas ostas atrašanās vietu, tās aptvēruma teritoriju nevar reducēt tikai līdz Vāras departamentam, jo osta apkalpo kravas ar vilcēju no visa reģiona un Ronas ielejas.

⁽¹⁶²⁾ Savā atbildē *Corsica Ferries* (sniegta kā *Corsica Ferries* piezīmju 10. pielikums) Vāras TRK paskaidro, ka Tulas-Azūra krasta termināļi var apkalpot līdz 80 piekabēm dienā ziemā un aptuveni 20 piekabes vasarā, 120 piekabes Bregajonas dienvidu termināļi (bet tikai Ro-Ro kuģiem), savukārt Laseinas kruīza terminālim nav Ro-Ro kuģu pietauvošanās vietas. Attiecībā uz pēdējo minēto termināli būtu vajadzīgi uzlabojumi (Ro-Ro pietauvošanās vietas izbūve vai papildu peldoša pontona uzstādīšana), kas ļautu tajā apkalpot līdz 50 piekabēm.

⁽¹⁶³⁾ Atbildot *Corsica Ferries*, Vāras TRK norāda, ka "Tulas tirdzniecības ostas termināli maksimālais piekabju skaits pēdējo piecpadsmit gadu laikā tika sasniegts 2014. gadā, kad tika iekrautas un izkrautas 42 008 piekabes. Tā kā plūsmas ir līdzsvarotas, tas atbilst aptuveni 21 000 gadā pārkrautām piekabēm."

⁽¹⁶⁴⁾ Atbildot uz *Corsica Ferries* jautājumu, kurā tas lūdza apstiprināt, ka Tulas ostas aptvēruma teritorija (pieklūstamības un atrašanās vietas ziņā) attiecas ne tikai uz Tulas iekšzemi vai Vāras departamentu, bet arī uz visiem pārējiem blakus esošajiem departamentiem (*Corsica Ferries* 9. pielikums), Vāras TRK norādīja, ka "Tulas ostai var piekļūt pa automaģistrālēm A50, A57 un A570, kas nodrošina savienojumus no austrumiem uz rietumiem un no ziemeļiem uz dienvidiem. (...) Tagad osta apkalpo kravu apjomus no dienvidu reģiona un, plašākā nozīmē, no visas Francijas teritorijas. (...) (*Corsica Ferries* piezīmju 10. pielikums).

- (443) Visbeidzot, pat ņemot vērā to, ka dažiem pārvadātājiem rodas papildu ceļa izmaksas, jo attālums starp to bāzi un Tulonas ostu ir lielāks, šim kritērijam vienam pašam nav nozīmes – *Corsica Ferries* uzskata, ka galvenais kritērijs ir transporta līdz galamērķim kopējās izmaksas (t. i., autotransporta izmaksas un jūras transporta izmaksas). *Corsica Ferries* katrā ziņā apstrīd papildu izmaksas 17 % apmērā no kopējām brauciena izmaksām, ko tas uzskata par pārspīlētām. Jauns BRG pētījums, ko iesniedza *Corsica Ferries* (turpmāk “**BRG 2. pētījums**”), liecina, ka papildu izmaksas nepārsniedz 5–6 % no pārvadātāja kopējām pamatdarbības izmaksām, ko savukārt kompensē zemākas kravu ar vilcēju jūras pārvadājumu pakalpojumu cenas Tulonas ostā salīdzinājumā ar Marseļas ostu ⁽¹⁶⁵⁾.

5.1.2.1.3.2. Par lietotāju kvantitatīvā pieprasījuma noteikšanu attiecībā uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem, ja tiek uzskatīts, ka nav alternatīvu Marseļas ostai

5.1.2.1.3.2.1. Nekonsekvence aprēķinātajā kvantitatīvajā pieprasījumā pēc kravām ar vilcēju, ja tiek uzskatīts, ka nav alternatīvu Marseļas ostai

- (444) *Corsica Ferries* piekrīt Komisijas šaubām par ostai piesaistīto kravu ar vilcēju pieprasījuma noteikšanu Marseļas ostā, kas tiek lēsta 80 % apmērā no vēsturiskā kravu ar vilcēju pieprasījuma Marseļā un Korsikā, norādot, ka šis īpatsvars nav balstīts ne uz kādiem objektīviem un pārbaudāmiem datiem.

- (445) Turklāt *Corsica Ferries* vērš uzmanību uz to, ka iepriekšējā tirgus viedokļu noskaidrošanā, kas tika veikta 2020. gada oktobrī, Francijas iestādes bija izdarījušas pilnīgi pretēju secinājumu, proti, ka i) pieprasījuma pēc kravu ar vilcēju pārvadājumiem starp Tulonu un Marseļu aizstājamības rādītājs bija 80 % un ka ii) pieprasījuma pēc kravu pārvadājumiem, kas nav aizstājami, rādītājs bija 20 % ⁽¹⁶⁶⁾. Šāda būtiska atšķirība starp iepriekšējiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem un SPL, pēc *Corsica Ferries* domām, rada šaubas par Francijas iestāžu aplēšu pamatotību, vēl jo vairāk tāpēc, ka starp abiem periodiem tirgū nebija būtisku izmaiņu.

5.1.2.1.3.2.2. Kļūda, skaitliski izsakot pieprasījumu pēc to autovadītāju pārvadāšanas, kas pavada kravu ar vilcēju

- (446) *Corsica Ferries* apšauba metodi, ko Francijas iestādes izmantoja, lai aplēstu autovadītāju skaitu, pamatojoties uz autovadītāju un kravu ar vilcēju LM vienoto attiecību, ko piemēro kopējam kravu ar vilcēju pieprasījumam 2030. gadā. Šajā sakarā operators izvirza četrus iebildumus.

- (447) Pirmkārt, saskaņā ar *Corsica Ferries* teikto Francija nav ņēmusi vērā kravu ar vilcēju kategorijas atšķirību starp kravu ar vilcēju ar pavadību personu un kravu ar vilcēju bez pavadības personas. Tādējādi iespējamā vajadzība pēc sabiedriskā pakalpojuma transportlīdzekļu vadītājiem ir balstīta uz nepamatotu pieņēmumu. *Corsica Ferries* šajā sakarā atsauca uz BRG 1. pētījumu, kas pievienots sūdzībai.

⁽¹⁶⁵⁾ *Corsica Ferries* savu piezīmi 2. pielikumā sniedz *Corsica Ferries* uzdevumā sagatavoto BRG 2. pētījumu, kas datēts ar 2024. gada 21. aprīli, par KRI veikto sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamības novērtējumu attiecībā uz jūras pārvadājumiem uz Korsiku. Papildu autotransporta izmaksas ir aplēstas vidējam braucienam no loģistikas zonām, kas atrodas PACA reģionā, uz Marseļas ostu 12 LM kravas automobilim ar pieņemto dienas likmi 191 EUR apmērā un valsts autoceļu komitejas noteiktajām stundas, kilometra un dienas izmaksām kategorijai “reģionālais posmainais transportlīdzeklis ar dīzeļdzinēju”. Attiecībā uz jūras transporta vedmaksām pētījumā izmantota vidējā 2023. gadā novērotā maksa Tulonas ostā 32,4 EUR/LM salīdzinājumā ar 42,5 EUR/LM Marseļas ostā (kas atbilst maksimālajai vedmaksai, kas noteikta 2019. gada SPS shēmā maršrutos Marseļa–Korsika).

⁽¹⁶⁶⁾ *Corsica Ferries* savu piezīmi 11. pielikumā sniedz analītisku paziņojumu par jūras transporta tirgu starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, kas pievienota Korsikas Asamblejas 2020. gada 5. novembra Rezolūcijai Nr. 20/166, ar ko apstiprina sabiedrisko pakalpojumu līgumu izmantošanu 2021.–2022. gada periodam. Attiecīgo paziņojumu sagatavoja *Gecodia*, izmantojot tādu pašu modeli kā *Gecodia* ziņojumam. Paziņojumā tika novērtēta Tulonas, Marseļas un Nicas ostu savstarpējā aizstājamība attiecībā uz kravām ar vilcēju uz Korsiku un no tās no pieprasījuma viedokļa, pamatojoties uz diviem kritērijiem (ostu spēja pieņemt attiecīgo satiksmi un papildu izmaksas, kas rodas, ja izmanto to vai citu ostu). Paziņojuma 36. lappusē *Gecodia* secina: “[kravu ar vilcēju] vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem aprēķina šādi: lai gan 20 % no kravu ar vilcēju pārvadājumiem Marseļas ostā ir strukturāli saistīti ar šo ostu, tas neliedz konstatēt valsts kontinentālās daļas ostu daļēju aizstājamību šajā tirgus segmentā, ja par to tiek iesniegti pierādījumi, it īpaši plašākā sabiedriskā apspriešanās ar nosūtītājiem un pārvadātājiem. Pārējās satiksmes apjoms Marseļas un Tulonas ostās tiek parādīts apkopotā veidā.”

- (448) BRG 1. pētījumā tiek uzskatīts, ka kravas ar vilcēju ir jāiedala sīkāk, jo tās var būt ar pavadību personu (t. i., transportlīdzekļa vadītājs dodas uz kuģa kopā ar savu kravas transportlīdzekli) vai bez pavadības personas (transportlīdzekļa vadītājs novieto kravas automobili uz kuģa, bet pienākšanas ostā to saņem cits transportlīdzekļa vadītājs). Citiem vārdiem sakot, krava ar vilcēju ar pavadību personu ir saistīta ar transportlīdzekļa vadītāja jūras transportu, kamēr kravas ar vilcēju bez pavadības personas gadījumā tas tā nav. Saskaņā ar BRG 1. pētījumu pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem bez pavadības personas rada regulāri klienti ar ievērojamām vajadzībām un strukturētu loģistiku, kas tiem ļauj nogādāt atpakaļ autovadītājus, kuri atstāj kravas automobiļus uz kuģa, un/vai pārvadāt autovadītājus, kuriem nepieciešams saņemt kravas automobiļus pienākšanas ostā. Savukārt pieprasījumu pēc kravām ar vilcēju ar pavadību personu rada klienti, kuriem ir vairāk *ad hoc* vajadzību.
- (449) Saskaņā ar BRG 1. pētījumu šīs atšķirības klientu profilos un vajadzībās nozīmē, ka, raugoties no pieprasījuma viedokļa, abas plūsmas jāanalizē atsevišķi. Kravu ar vilcēju ar pavadību personu var viegli transportēt no vienas ostas uz citu; citiem vārdiem sakot, Marseļas un Tulonas ostas no lietotāju viedokļa ir savstarpēji pilnībā aizstājamas attiecībā uz šīs satiksmes apkalpošanu, taču tas tā nav attiecībā uz kravu ar vilcēju bez pavadības personas ⁽¹⁶⁷⁾.
- (450) Tomēr Francijas iestādes šādu nošķirumu neizmantoja. Saskaņā ar BRG 1. pētījumu Francija veica vispārēju analīzi par valsts kontinentālās daļas ostu ģeogrāfisko aizstājamību attiecībā kravām ar vilcēju. Tāpēc netika novērtēta vajadzība pēc transportlīdzekļu vadītāju pārvadājumiem, pamatojoties uz aizstājamības analīzi, kas būtu specifiska kravu ar vilcēju pārvadājumiem ar pavadību personu.
- (451) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzskata, ka, piemērojot kravu ar vilcēju autovadītāja un LM attiecību pret aplēsto pieprasījumu 2030. gadam, kas ir gads, kurā saskaņā ar aplēsēm ir vislielākais pieprasījums, Francijas iestādes noteikti pārvērtēja faktisko pieprasījumu pēc transportlīdzekļu vadītāju pārvadājumiem iepriekšējos gados.
- (452) *Treškārt, Corsica Ferries* uzskata, ka kravu ar vilcēju autovadītāja/LM attiecība ir nepareiza. *Corsica Ferries* šajā saistībā atsaucas uz BRG 2. pētījumu, kurā norādīts, ka pretēji tam, kas minēts lēmuma par procedūras sākšanu 115. apsvērumā, Francijas iestādes šo attiecību nepamato ar vidējo vērtību, kas novērota 2018.–2021. gada periodā. Francijas iestāžu izmantotā attiecība ir ievērojami augstāka nekā tā, kas redzama vēsturiskajos datos ⁽¹⁶⁸⁾, tādējādi iespējamā nepieciešamība pēc autovadītājiem ir pārvērtēta par aptuveni 11 % maršrutā starp Marseļu un Ažaksjo un par 7 % maršrutā starp Marseļu un Bastiā.
- (453) *Ceturtkārt, Francijas iestādes* pieļāva metodisku kļūdu, piemērojot vienotu pieauguma tempu 2,3 % gadā visiem maršrutiem, uz kuriem attiecas SPL – tā vietā vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem analīze bija jāveic katrā maršrutā atsevišķi, ņemot vērā katra maršruta īpatnības.
- (454) *Corsica Ferries* šajā saistībā norāda, ka, pamatojoties uz lēmuma par procedūras sākšanu 16. tabulu, kravu ar vilcēju pārvadājumu apjoms maršrutos Marseļa–Ažaksjo un Marseļa–Bastiā laikposmā no 2018. līdz 2023. gadam pastāvīgi samazinājās, savukārt maršrutos starp Marseļu un pārējām trim Korsikas ostām laikposmā no 2018. līdz 2023. gadam tas nemainījās. Plašākā nozīmē oficiālie dati par Korsikas–Francijas kontinentālās daļas satiksmes plūsmām (visas ostas kopā) liecina par kravu pārvadājumu vispārēju stagnāciju kopš 2010. gada. Tāpēc 2,3 % likme nav balstīta uz objektīviem jaunākajiem datiem, un rezultātā nepieciešamība pēc transportlīdzekļu vadītāju pārvadāšanas tika pārvērtēta par gandrīz 22 %.

⁽¹⁶⁷⁾ BRG 1. pētījumā norādīts, ka kravas ar vilcēju bez pavadības personas pārvadātājam rada būtiskus loģistikas ierobežojumus, jo tam ir jānodrošina papildu transportlīdzeklis / kravas automobils, lai savāktu transportlīdzekļa vadītāju, kurš ir atstājis savu kravas automobili uz kuģa vai ierodas to savākt. Līdz ar to šāda veida kravu ar vilcēju nevar viegli pārvietot no vienas ostas uz citu, atšķirībā no kravām ar vilcēju, kas nav saistītas ar šādiem ierobežojumiem.

⁽¹⁶⁸⁾ BRG 2. pētījumā tiek uzskatīts, ka, pamatojoties uz lēmuma par procedūras sākšanu sniegto 16. un 17. tabulu, kravu ar vilcēju autovadītāja/LM vidējā attiecība laikposmā no 2018. līdz 2020. gadam maršrutā starp Marseļu un Ažaksjo ir 0,054 (salīdzinājumā ar 0,060, ko izmantoja Francijas iestādes), 0,056 maršrutā starp Marseļu un Bastiā (salīdzinājumā ar 0,060, ko izmantoja Francijas iestādes), 0,065 maršrutā starp Marseļu un Portovekšio (salīdzinājumā ar 0,070, ko izmantoja Francijas iestādes), 0,082 maršrutā starp Marseļu un Propriāno (salīdzinājumā ar 0,1, ko izmantoja Francijas iestādes) un 0,081 maršrutā starp Marseļu un Lilrusu (salīdzinājumā ar 0,080, ko izmantoja Francijas iestādes).

5.1.2.2. Par tirgus nepilnības analīzi

- (455) *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes ir pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā, pārbaudot tirgus nepilnību, kas pamato SPL noslēgšanu. Šajā sakarā operators izvirza četrus argumentus.
- (456) Pirmkārt, raugoties vispārīgi, *Corsica Ferries* uzsver, ka sabiedriskā pakalpojuma vajadzības raksturošanai ir nepieciešams iepriekš izstrādāt hipotētisku scenāriju, lai analizētu privātā piedāvājuma līmeni, kas tiktu ierosināts, un pēc tam noteiktu, vai šis piedāvājums būtu pietiekams, lai apmierinātu pieprasījumu. *Corsica Ferries* uzskata, ka hipotētiskajā scenārijā privātais piedāvājums neaprobežojas tikai ar tirgū *ex ante* novēroto, bet tas ir jāvērtē dinamiski, prognozējot, kāds būtu privātais piedāvājums, ja nebūtu sabiedrisko pakalpojumu līguma.
- (457) *Corsica Ferries* arī norāda, ka hipotētiskajam scenārijam jābūt pārredzamam, objektīvam un balstītam uz ticamiem pieņēmumiem. Šajā saistībā pierādīšanas pienākums ir publiskajām iestādēm, kurām ir jāsniedz pietiekami pārliecinoši un ticami pierādījumi.
- (458) Attiecīgi *Corsica Ferries* uzskata, ka Komisijai ir pienākums rūpīgi un objektīvi pārbaudīt publisko iestāžu sniegto informāciju, veicot visaptverošu un rūpīgu šīs informācijas analīzi ⁽¹⁶⁹⁾. Komisijas veiktajā kontrolē, ja to prasa lietas apstākļi, var iekļaut uz nākotni vērstu analīzi ⁽¹⁷⁰⁾.
- (459) Šajā gadījumā *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes nav noteikušas hipotētisku scenāriju un ka Komisija, šķiet, nav pilnībā pārbaudījusi sniegtās informācijas par privāto piedāvājumu, kas tiktu sniegts bez SPL, pamatoību, ticamību un pietiekamību.
- (460) Otrkārt, *Corsica Ferries* uzskata, ka apspriešanās ar operatoriem iesniegtās anketas ir nepilnīgas.
- (461) Pirmām kārtām operatori anketās tika aicināti tikai aprakstīt, kā to piedāvātie vai plānotie jūras transporta pakalpojumi varētu atbilst Korsikas teritoriālās nepārtrauktības prasībām, taču attiecīgo prasību definīcijas netika sniegtas.
- (462) Turklāt *Corsica Ferries* norāda uz interešu konflikta esību, kas atbildes, kuras sniegtas saistībā ar apspriešanu ar operatoriem par kravu pārvadājumiem, padara neobjektīvas. *Corsica Linea* bija respondents apspriešanās ar operatoriem, lai gan tā akcionāriem, kas ir galvenie *Corsica Linea* jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu klienti, bija interese saglabāt subsidētos sabiedriskos pakalpojumus (394. apsvērums). Šajā saistībā *Corsica Ferries* norāda, ka interešu konflikta esība liedz personai šādā situācijā piedalīties vai iesaistīties administratīvo lēmumu pieņemšanas procesā saskaņā ar LESD 101. un 102. pantu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/123/EK ⁽¹⁷¹⁾ par pakalpojumiem iekšējā tirgū 14. pantu.

⁽¹⁶⁹⁾ *Corsica Ferries* atsaucas uz 2017. gada 18. janvāra spriedumu lietā T-92/11 RENV, *Andersen/Komisija*, ECLI:EU:T:2017:14, 57. punkts, 2008. gada 22. oktobra spriedumu apvienotajās lietās T-309/04, T-317/04, T-329/04 un T-336/04 TV2/Dānija un citi / Komisija, ECLI:EU:T:2008:457, 183. punkts, un 2014. gada 3. decembra spriedumu lietā T-57/11, *Castelnuovo Energia* / Komisija, ECLI:EU:T:2014:1021, 136. punkts.

⁽¹⁷⁰⁾ Spriedums, 2014. gada 3. decembris, lietā T-57/11, *Castelnuovo Energia* / Komisija, ECLI:EU:T:2014:1021, 34. punkts.

⁽¹⁷¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/123/EK (2006. gada 12. decembris) par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV L 376, 27.12.2006., 36. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj>). Konkrētāk, direktīvas 14. pantā ir noteikts šādi: "Dalībvalstis nedrīkst noteikt, ka piekļuve pakalpojumu darbībai vai tās veikšana attiecīgās dalībvalsts teritorijā ir atkarīga no kāda turpmāk norādītā faktora: (...) konkurējošo uzņēmumu iesaistīšana atļauju piešķiršanā vai kompetento iestāžu citu lēmumu pieņemšanā, tostarp padomdevējās struktūrās, izņemot profesionālas organizācijas un apvienības vai citas organizācijas, kas rīkojas kā kompetentas iestādes; šis aizliegums neattiecas uz apspriešanos ar organizācijām, piemēram, tirdzniecības palātām vai sociālajiem partneriem, par citiem jautājumiem, kas nav saistīti ar atsevišķiem atļauju pieteikumiem, vai uz apspriešanos ar plašāku sabiedrību."

- (463) *Corsica Ferries* uzskata, ka pēc analogijas ar noteikumiem, kas piemērojami publiskā iepirkuma jomā⁽¹⁷²⁾, pierādīšanas pienākums šajā ziņā ir Francijas iestādēm, kurām ir aktīvi jāiesaistās interešu konfliktu novēršanā un atklāšanā jebkurā administratīvajā procedūrā, arī konsultāciju procedūrās. Tādēļ, lai pierādītu, ka pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, Francijai bija jābalstās uz pietiekami ticamu un pārbaudāmu objektīvu informāciju un jānovērš jebkāda iejaukšanās, ko rada operatori, kuri atrodas interešu konflikta situācijā.
- (464) Treškārt, *Corsica Ferries* uzskata, ka *Corsica Linea* un *La Mériidionale* atbildes uz apspriešanu ar operatoriem būtībā nav ticamas. Operators paskaidro, ka nav saprātīgi uzskatīt, ka, ja SPL nebūtu, šie abi uzņēmumi vienkārši pārtrauktu sniegt visus jūras transporta pakalpojumus uz Korsiku. Tas it īpaši atsaucas uz konkurences iestādes atzinumu⁽¹⁷³⁾ un arī norāda, ka *Corsica Linea* un *La Mériidionale* flotē ir attiecīgi 9 un 4 kuģi un ka tie nodarbina attiecīgi vairāk nekā 1 100 un 600 darbinieku.
- (465) Šāda darbības pārtraukšana būtu vēl jo mazāk ticama, ņemot vērā to, ka koncesionāri jau piedāvā komercpārvaldījumus, kas tiek sniegti pilnībā ārpus SPL satvara. *Corsica Ferries* sniedz *Corsica Linea*⁽¹⁷⁴⁾ un *La Mériidionale*⁽¹⁷⁵⁾ piemērus. Tas arī atzīmē pierādījumus, kas Komisijai iesniegti saistībā ar sūdzību un, konkrētāk, BRG 1. pētījumu. Pētījumā norādīts, ka 2022. gada jūnijā *Corsica Linea* iesniedza pārvaldājumu plānu, kurā pausts nodoms 2023. gadā veikt vairākus reusus saskaņā ar SPS shēmu no Marseļas ostas uz Propriāno⁽¹⁷⁶⁾, Ažaksjo⁽¹⁷⁷⁾ un Lilrusu⁽¹⁷⁸⁾. Šis nodoms, par kuru tika paziņots 2022. gada vasarā, liecina, ka Francija kļūdās, pieņemot, ka, ja nebūtu SPL, no Marseļas netiktu piedāvāta nekāda pārvaldājumu ietilpība kā privāts komercpakalpojums.
- (466) *Corsica Ferries* arī uzskata, ka tas, ka koncesionāru atbildes uz apspriešanu ar operatoriem ir identiskas, i) liecina par interešu konfliktu, kas skar koncesionārus, jo tie abi ir nepārprotami ieinteresēti samazināt privāto piedāvājumu nākotnē, lai nodrošinātu subsidētās SPL sistēmas turpināšanu, un ii) rada bažas par koordināciju starp šiem diviem uzņēmumiem pirms to atbilžu sniegšanas apspriešanās ar operatoriem.
- (467) Visbeidzot, *Corsica Ferries* norāda, ka Komisija nav konsekventa, uzskatot, ka jūrniecības operatoru vispārīgi un nepamatoti apgalvojumi nav pietiekami, lai pamatotu dažus secinājumus (t. i., par *Corsica Linea* nodrošināto ostai piesaistīto kravu apjomu Marseļas ostā, ko Komisija apšaubīja lēmuma par procedūras sākšanu 311. apsvērumā), bet pietiekami, lai novērtētu potenciālo privāto piedāvājumu.

⁽¹⁷²⁾ *Corsica Ferries* atsaucas uz Tiesas 2015. gada 12. marta spriedumu *eVigilo Ltd / Lietuva*, C-538/13, ECLI:EU:C:2015:166, 33.–43. un 47. punkts.

⁽¹⁷³⁾ *Corsica Ferries* uzsver, ka konkurences iestāde sava atzinuma 369. punktā norādīja, ka "(..) ir grūti ticēt, ka kuģošanas sabiedrības, kurām pašlaik uzticēta sabiedriskā pakalpojuma sniegšana, proti, *Corsica Linea* un *La Mériidionale*, izmantojot tām pieejamos analītiskās uzskaites instrumentus, lai novērtētu savas izmaksas saskaņā ar SPL, nespētu piedāvāt objektīvu aplēsi par ietilpību, ko tās varētu piedāvāt, ja tās apkalpotu šos pašus maršrutus saskaņā ar SPS vai bez SPS".

⁽¹⁷⁴⁾ *Corsica Ferries* ir iesniedzis OTC 2023. gada 31. jūlija vēstuli (tā piezīmju 12. pielikums), kurā apstiprināts, ka 2023. gada vasarā ir veikts 41 tāds reiss maršrutā Marseļa–Propriāno, kas nav SPL, un 28 reisi, kas nav SPL, maršrutos Marseļa–Ažaksjo (12 reisi) un Marseļa–Lilrusa (16 reisi). *Corsica Ferries* norāda, ka *Corsica Linea* 2024. gadā ārpus SPL satvara veica ne mazāk kā 114 reusus.

⁽¹⁷⁵⁾ Saskaņā ar *Corsica Ferries* sniegto informāciju *La Mériidionale* nolēma no 2024. gada aprīļa veikt trīs nakts reusus nedēļā starp Tulonu un Lilrusu. *La Mériidionale* arī paplašināja savus pakalpojumus ārpus SPL satvara, 2024. gada jūlijā un augustā ieplānojot 12 papildu reusus starp Marseļu un Ažaksjo.

⁽¹⁷⁶⁾ 19 reisi turp un atpakaļ.

⁽¹⁷⁷⁾ Pieci reisi turp un atpakaļ.

⁽¹⁷⁸⁾ Desmit reisi turp un atpakaļ.

- (468) Visbeidzot, *Corsica Ferries* apstrīd Komisijas apgalvojumu lēmuma par procedūras sākšanu 326. apsvērumā attiecībā uz jūras pārvadājumu pakalpojumiem, ko *Corsica Linea* un *La Mériidionale* sniedza ārpus SPL satvara ⁽¹⁷⁹⁾. *Corsica Ferries* uzskata, ka judikatūrā noteiktā prasība par ticamu hipotētisko scenāriju nenožīmē, ka būtu jāņem vērā tikai iespējamais privātais piedāvājums, kas atbilst SPL nosacījumiem. Gluži otrādi – prasība par ticamu hipotētisko scenāriju ietver visa privātā piedāvājuma analīzi, kas saprātīgi tiktu piedāvāts, ja SPL nebūtu, lai pēc tam to salīdzinātu ar aplēsto pieprasījumu.

5.1.2.3. SPL nepieciešamība un samērīgums

- (469) *Corsica Ferries* piekrīt Komisijas sākotnējam viedoklim, ka SPL noteiktā minimālā ietilpība šķiet nesamērīga ar vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem (331. apsvēruma).
- (470) *Corsica Ferries* atsaucas uz sūdzības saturu šajā jautājumā. Sūdzībā norādīts, ka pārplānojamu un papildu reisu turp un atpakaļ esība ir pretrunā Kabotāžas regulas noteikumiem un neatbilst vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Regula aizliedz dalībvalstīm pēc saviem ieskatiem un bez pamatojuma grozīt sabiedrisko pakalpojumu līguma darbības jomu. Tomēr šajā lietā Francija nav spējusi identificēt vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, jo tā nav norādījusi, pirmkārt, laikposmu, kurā šie pārplānojamie un papildu reisi turp un atpakaļ būtu jāveic, un, otrkārt, veicamo papildu reisu skaitu (šie reisi turp un atpakaļ nav obligāti).
- (471) Turklāt *Corsica Ferries* sūdzībā norādīja, ka katrā no pieciem maršrutiem, uz kuriem attiecas konkrētie pasākumi, plānotie reisi turp un atpakaļ lielā mērā bija pietiekami, lai apmierinātu Francijas aplēsto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam, līdz ar to pārplānojamie un papildu reisi turp un atpakaļ šķita lieki. *Corsica Ferries* arī piebilda, ka Korsikas iestādēm iesniegtajos piedāvājumos *Corsica Linea* un *La Mériidionale* jau bija norādījuši dienas, kurās visā SPL darbības laikā tiks veikti pārplānojami un papildu reisi turp un atpakaļ, līdz ar to šie reisi turp un atpakaļ neatbilda Francijas iepriekš konstatētai vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Piedevām šie reisi tiktu veikti tikai vasaras periodā un tiktu piedāvāti galvenokārt nedēļas nogalēs, t. i., tūristiem (jo kravas automobiļu vadītājiem ir aizliegts braukt svētdienās).
- (472) Visbeidzot, *Corsica Ferries* sūdzībā bija paustas šaubas par to, vai koncesionāri ir spējīgi izpildīt SPL ietvertās sabiedrisko pakalpojumu saistības. Savā 2023. gada 13. oktobra e-pasta vēstulē *Corsica Ferries* norāda, ka, lai apkalpotu maršrutus 2023. gada jūlijā un augustā, *Corsica Linea* nofraktēja kuģi *Kalliste*, kas pieder *La Mériidionale*, bet kas *La Mériidionale* tomēr bija jānodod OTC rīcībā pēc tās pieprasījuma veikt papildu reisos turp un atpakaļ saskaņā ar SPL saistībā ar jūras transporta pakalpojumiem uz Portovekšio un Bastiā. Tomēr, ja *La Mériidionale* rīcībā nebūtu šā kuģa, šis operators nevarētu reaģēt uz OTC līgumā paredzētajiem norādījumiem, ja laikposmā no 2023. gada jūlija līdz augustam šādi papildu reisi būtu kļuvuši nepieciešami.
- (473) Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Ferries* tomēr uzskata, ka šajā lēmumā Komisija nav izdarījusi visus secinājumus, kas izriet no tās pašas konstatējumiem.
- (474) Pirmkārt, minimālā ietilpība, kas noteikta kravu un pasažieru pārvadājumiem, tika noteikta, pamatojoties uz maksimālo aplēsto pieprasījumu līdz 2030. gadam, t. i., bija paredzēts, ka nodrošinātā ietilpība līdz 2023. gadam atbilst prognozētajam 2030. gada pieprasījumam. Tāpēc šāda ietilpība šķiet nesamērīga salīdzinājumā ar vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas novērtēta attiecībā uz gadiem pirms 2030. gada. *Corsica Ferries* uzskata, ka SPL paredzētā minimālā ietilpība būtu bijusi jānosaka tā, lai apmierinātu aplēsto vidējo pieprasījumu laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam.

⁽¹⁷⁹⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 326. apsvērumā ir teikts: "Turklāt tas vien, ka viens no darbuzņēmējiem, proti, *Corsica Linea*, laikposmā no 2023. gada jūlija līdz septembrim piedāvāja papildu komercpārvadājumus ārpus SPL satvara (205. apsvēruma), nav pierādījums tam, ka šis operators acīmredzami būtu sniedzis komercpārvadājumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus Francijas iestādes noteikušas saskaņā ar SPL, ja nebūtu šo līgumu, vai ka šie pakalpojumi faktiski tiktu sniegti ar tādiem pašiem nosacījumiem kā tie, kas noteikti saistībā ar SPL".

- (475) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzskata, ka Komisija, analizējot ar SPL ieviesto ietilpību attiecībā uz vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, nav ņēmusi vērā papildu reisus turp un atpakaļ. Tā kā šie papildu reisi turp un atpakaļ ir paredzēti, lai apmierinātu maksimālo pieprasījumu, tie bija jāņem vērā, nosakot minimālo ietilpību katrā reisā, kas noteikts saskaņā ar SPL.
- (476) *Treškārt, Corsica Ferries* apstrīd Komisijas sākotnējo vērtējumu par to, ka SPL nav pienākuma izmantot *Ro-Pax* kuģus ⁽¹⁸⁰⁾.
- (477) *Corsica Ferries* norāda, ka 12 pasažieru skaits ir robežlīnija starp i) pasažieru kuģiem, kas var pārvadāt arī kravas (*Ro-Pax*), un ii) kravas kuģiem (*Ro-Ro*), kuru pasažierietilpība ir ierobežota līdz 12 ⁽¹⁸¹⁾.
- (478) *Corsica Ferries* uzskata, ka, lai gan pienākums mobilizēt *Ro-Pax* kuģus nav skaidri paredzēts SPL, tas noteikti izriet no SPL 1. pielikumā noteiktajām minimālās ietilpības vērtībām, kas bija jāievēro attiecībā uz katru reisu. Tomēr, nosakot, ka maršrutā Marseļa–Ažaksjo minimālā ietilpība ir 18 pasažieri (4 pasažieri medicīniskā nolūkā un 14 autovadītāji) un maršrutā Marseļa–Bastiā – 24 pasažieri (5 pasažieri medicīniskā nolūkā un 19 autovadītāji), Francijas iestādes faktiski noteica *Ro-Pax* mobilizēšanu un izslēdza *Ro-Ro* izmantošanu.
- (479) Tādējādi koncesionāriem uzliktais pienākums nodrošināt iespēju sistemātiski uzņemt vairāk nekā 12 pasažierus vienā reisā, kas liedz *Ro-Ro* kuģu izmantošanu, nav pamatots un, pēc *Corsica Ferries* domām, ir nesamērīgs.

5.1.3. Otrā Altmark kritērija neievērošana

- (480) *Corsica Ferries* uzskata, ka otrais *Altmark* kritērijs, kura mērķis ir nodrošināt, lai kompensācijas aprēķins būtu uzticams un pārbaudāms, it īpaši nozīmē atbilstību divām prasībām: i) kompensācijas aprēķināšanas parametri jānosaka saskaņā ar pārredzamu procedūru, un ii) tiem jābūt objektīviem.
- (481) *Corsica Ferries, pirmkārt*, norāda, ka kompensācijas parametri nebija noteikti pārredzami.
- (482) Tas norāda, ka SPL piešķiršanas procedūra deva pretendentiem pilnīgu brīvību noteikt sadales koeficientus finansiālās kompensācijas aprēķināšanai un ka SPL 9. pielikums, kurā ir ietverta konkrēta skala, kurā attiecībā uz katru koncesionāra izdevumu posteni norādīta uz VTNP darbībām attiecinātā procentuālā daļa, vispār netika publiskots. Tādējādi, tā kā Francija nav nodrošinājusi pietiekamu pārredzamību, *Corsica Ferries* ir faktiski neiespējami reāli pārbaudīt un kritizēt izmantotos sadales koeficientus.
- (483) Tāpat *Corsica Ferries* kritizē pārredzamības trūkumu Francijas iestāžu veiktajā analizē par koncesionāru piedāvātajiem sadales koeficientiem, tajā skaitā lēmumā par procedūras sākšanu. *Corsica Ferries* uzskata, ka šis pārredzamības trūkums rada nopietnu problēmu attiecībā uz sacīkstes principu, liedzot ieinteresētajām personām efektīvi iesniegt savas piezīmes.
- (484) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzskata, ka kompensācijas aprēķināšanai izmantotie parametri nav objektīvi.

⁽¹⁸⁰⁾ Jāatgādina, ka Komisija lēmuma par procedūras sākšanu 343. apsvērumā norādīja, ka “vajadzība izmantot *Ro-Pax* kuģus (t. i., kuģus, kas spēj uzņemt vairāk nekā 12 pasažierus) nav pienākums, kas iekļauts SPL. Gluži pretēji, tie ļauj veikt pārvadājumus, izmantojot floti, kurā apvienoti gan *Ro-Pax*, gan *Ro-Ro* kuģi. Tam, ka *Ro-Pax* kuģu ekspluatācija kapitāla un pamatdarbības izmaksu ziņā varētu būt dārgāka nekā *Ro-Ro* kuģu ekspluatācija, nav nozīmes, ja sabiedriskā kravas transporta pakalpojuma nepieciešamība rada tādu pasažieru (arī autovadītāju) skaitu, kas nosaka nepieciešamību izmantot *Ro-Pax* kuģus”.

⁽¹⁸¹⁾ Saskaņā ar 1974. gada 1. novembra Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (“SOLAS konvencija”) 2. pantu “pasažieru kuģis” ir kuģis, kas ved vairāk nekā 12 pasažierus, savukārt “kravas kuģis” ir jebkurš kuģis, kas nav pasažieru kuģis, t. i., kuģis, kura pasažierietilpība ir mazāka par 12 pasažieriem.

- (485) *Corsica Ferries* pirmām kārtām norāda, ka no lēmumā par procedūras sākšanu ietvertās informācijas izriet, ka koncesionāru izmantotie sadales koeficienti katram izmaksu postenim atšķiras atkarībā no attiecīgajiem jūras maršrutiem. Tomēr *Corsica Ferries* uzskata, ka šīm atšķirībām nav jēgas, jo i) sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas katrā SPL, ir vienāda veida (mainās tikai to apjoms atkarībā no ostām) un ii) tās ietver viena un tā paša veida kuģu (šajā gadījumā *Ro-Pax*) mobilizēšanu.
- (486) *Corsica Ferries* šajā sakarā atsaucas uz 2024. gada 21. aprīļa pētījumu, ko *Corsica Ferries* vārdā veica BRG un kas attiecas uz SPL paredzēto kompensācijas maksājumu noteikšanas kārtības ekonomisko analīzi (turpmāk "**BRG 3. pētījums**"). Šajā pētījumā ir norādīts, ka koncesionāru iesniegtajos sākotnējos piedāvājumos sadales koeficienti katram pretendenta bija atšķirīgi, lai gan runa bija par vienu un to pašu maršrutu un vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem abos gadījumos bija vienāda. Savukārt BRG 3. pētījumā ir norādīts, ka *Corsica Linea* savos sākotnējos piedāvājumos kopumā izmantoja vienādu sadales koeficientu visiem maršrutiem, lai gan ar VTNP un komercpārvaldījumiem saistīto darbību apjoms dažādos maršrutos bija ļoti atšķirīgs. Šīs svārstības liecina par to, ka izmantotie sadales koeficienti neatspoguļo vai vismaz sistemātiski neatspoguļo VTNP un komercdarbības ieguldījumu koncesionāru izmaksās.
- (487) BRG 3. pētījumā vispārīgāk paskaidrots, ka, lai gan ir iespējams sadalīt izmaksas grāmatvedības izteiksmē, šāda sadalīšana daļēji ir patvaļīga un neatspoguļo ekonomisko realitāti. Jebkurā gadījumā pieņēmumiem par izmaksu sadalījumu ir vismaz jāpievieno analīze, lai apliecinātu to pamatotību.
- (488) Turklāt *Corsica Ferries* konkrēti kritizē sadales koeficientus, kas izmantoti SPL attiecībā uz maršrutiem Marseļa–Propriāno, Marseļa–Portovekšio un Marseļa–Lilrusa.
- (489) Attiecībā uz maršrutu Marseļa–Propriāno *Corsica Ferries* uzskata, ka nav iespējams uzskatīt par pietiekami pamatotu un saprātīgu sadales koeficientu, kas paredz 100 % izmaksu attiecināšanu uz VTNP, ja *Corsica Linea* izmantotie kuģi sistemātiski pārsniedz minimālo pasažieru pārvadāšanas ietilpību vienā reisā. Citiem vārdiem sakot, 100 % no šo kuģu ekspluatācijas izmaksām tiek kompensētas ar Francijas izmaksātajām valsts subsīdijām, savukārt vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem atbilst tikai neliela daļa no piedāvātās ietilpības.
- (490) Tas pats attiecas uz pārējiem diviem maršrutiem, kuros koncesionāri izmantoja *Ro-Pax* ar ļoti lielu pasažierietilpības pārpalikumu, lai gan, ņemot vērā minimālo ietilpību, kas vienam reisam noteikta 9 (Lilrusa) un 11 (Portovekšio) pasažieru apmērā, parasti būtu bijis jāizmanto *Ro-Ro* kuģus. *Corsica Ferries* uzskata, ka Komisija nevarēja nezināt, ka *Ro-Pax* kuģu, nevis *Ro-Ro* kuģu mobilizēšana būtiski palielina kapitāla izmaksas un pamatdarbības izmaksas, tādējādi koncesionāriem maksājamās kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem summa ir novērtēta par augstu. Abos gadījumos *Corsica Ferries* arī norāda, ka izmantotie sadales koeficienti ir no 60 % līdz 75 % par katru izmaksu pozīciju, kas šķiet acīmredzami nesamērīgi un nepamatoti, ņemot vērā šiem maršrutiem noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības.
- (491) Visbeidzot, *Corsica Ferries* apstrīd Francijas iestāžu izmantotās netiešo izmaksu sadales metodes objektīvo un saprātīgo raksturu, kas saskaņā ar to apgalvojumiem ietver netiešo izmaksu attiecināšanu uz VTNP "vienīgi proporcionāli ietilpībai (izteikta kā m³ tilpuma), kas rezervēta kuģim VTNP darbībām". Šajā sakarā *Corsica Ferries* apšauba to, ka, lai noteiktu sadales metodi, tiek izmantota tikai m³ izteikta ietilpība, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecas arī uz pasažieru pārvadājumiem. Lai nodrošinātu, ka var ņemt vērā tikai tās izmaksas, kas ir tieši saistītas ar VTNP sniegšanu, sadales koeficientā noteikti jāatspoguļo faktiskais pasažieru pārvadājumiem nepieciešamās ietilpības īpatsvars attiecībā pret kopējo ietilpību, ko nodrošina koncesionāru izmantotie kuģi.

5.1.4. Trešā Altmark kritērija neievērošana

- (492) *Corsica Ferries* uzskata, ka saskaņā ar SPL labuma guvējiem tiek izmaksātas pārmērīgas kompensācijas četru iemeslu dēļ.

5.1.4.1. Izmaksu sadales metode, ko izmanto, lai aprēķinātu SPL paredzēto kompensāciju, šajā gadījumā nav pamatota

- (493) *Corsica Ferries* apstrīd Francijas iestāžu izvēli attiecībā uz izmaksu sadales metodi, ko izmanto, lai novērtētu izmaksas, kas tieši saistītas ar VTNP sniegšanu. Operators uzskata, ka Francija šo izvēli nav pamatojusi un tā arī nav analizēta lēmumā par procedūras sākšanu.

- (494) *Pirmkārt, Corsica Ferries* norāda, ka kompensācija par VTNP principā ir jāaprēķina, pamatojoties uz novērsto neto izmaksu metodi; izmaksu sadales metodi var izmantot tikai tad, ja minētās metodikas izmantošana ir neiespējama vai neatbilstoša. Valstu iestādēm pienācīgi jāpamato un Komisijai jāpārbauda novērsto neto izmaksu metodes neiespējamība vai nepiemērotība.

- (495) Šajā gadījumā *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes nav sniegušas nekādu pamatojumu. Tāpat lēmumā par procedūras sākšanu netiek apšaubīta izmaksu sadales metodes piemērotība un pamatojums tam, kāpēc netiek izmantota novērsto neto izmaksu metode. Šis trūkums pats par sevi ir Francijas iestāžu pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā un Komisijas pieļauta kļūda tiesību piemērošanā.

- (496) *Otrkārt, Corsica Ferries* uzskata, ka šajā lietā bija jāizmanto novērsto neto izmaksu metode, jo tā bija piemērota. *Corsica Ferries* uzskata, ka tikai šī metode ļautu nodrošināt, ka SPL labuma guvējiem netiek piešķirta pārmērīga kompensācija šādu iemeslu dēļ:

- novērsto neto izmaksu metode neparedz izmaksu sadali starp sabiedrisko pakalpojumu saistībām un citām koncesionāra darbībām, tādējādi novēršot patvaļīgumu, kas saistīts ar nepieciešamību veikt šādu sadalījumu,
- novērsto neto izmaksu metode neprasa ar VTNP saistītu un ar VTNP nesaistītu darbību apjomu *ex ante* aplēses, kas vajadzīgas, lai sadalītu izmaksas saskaņā ar izmaksu sadales metodi, un nerada nepareizu šādu sadalījumu aplēšu risku, kas varētu novest pie kompensējamo izmaksu pārāk augstas novērtēšanas,
- novērsto neto izmaksu metode ir balstīta uz visu to (ar VTNP saistītu un ar VTNP nesaistītu) darbību vispārēju novērtējumu, ko veic koncesionārs, lai koncesionārs nevarētu izdarīt stratēģisku izvēli ar mērķi maksimāli palielināt tā efektivitātes pieaugumu jomā, kas nav VTNP.

- (497) Novērsto neto izmaksu metode bija vēl jo vairāk nepieciešama tāpēc, ka izmaksu sadales metodē nav ņemta vērā papildu peļņa, kas gūta, veicot darbības, kas nav VTNP, pat ja tā ir gūta, sniedzot šos VTNP. *Corsica Ferries* uzsver, ka SPL labuma guvēji norāda, ka, ja SPL nebūtu, tie nevēlētos piedāvāt nekādus komercpārvaldījumus, līdz ar to visas komercdarbības, ko šie labuma guvēji veic saskaņā ar SPL, netiktu veiktas, ja nebūtu VTNP. Tādējādi ieņēmumi no šīm darbībām tiek gūti, piešķirot SPL, un novērsto neto izmaksu metodes izmantošana būtu ļāvusi tos ņemt vērā kompensācijas aprēķinā, neradot nesamērīgas priekšrocības SPL labuma guvējiem.

- (498) Visbeidzot, *Corsica Ferries* uzskata, ka novērsto neto izmaksu metode bija nepieciešama, ņemot vērā SPL noteiktās nesamērīgās sabiedrisko pakalpojumu saistības, saskaņā ar kurām SPL labuma guvējiem bija jāpiedāvā pārāk liela ietilpība saistībā ar vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

5.1.4.2. Jebkurā gadījumā izmaksu sadales metodē bija jāņem vērā peļņa, kas gūta no SPL labuma guvēju darbībām, kuras nav saistītas ar VTNP

(499) *Corsica Ferries* norāda, ka VTNP nostādņu 32. punktā noteikts, ka jāņem vērā pārmērīga peļņa, kas gūta no īpašām vai ekskluzīvām tiesībām, pat ja tās ir saistītas ar citām darbībām.

(500) *Corsica Ferries* uzskata, ka, lai gan SPL labuma guvējiem nav paredzētas ekskluzīvas tiesības, tie tomēr *de facto* piešķir ekskluzivitāti trīs iemeslu dēļ:

- SPL noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības nav samērīgas ar faktiskajām vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem,
- SPL labuma guvēji saņem ievērojamas valsts subsīdijas, savukārt citi jūras transporta operatori, kas darbojas saskaņā ar SPS shēmu, šādas subsīdijas nesaņem,
- SPS shēma attur kuģošanas sabiedrības, kas vēlas sniegt jūras transporta pakalpojumus starp Marseļas ostu un Korsikas ostām, no konkurences ar SPL labuma guvējiem.

(501) *Corsica Ferries* šajā sakarā norāda, ka šo *de facto* ekskluzivitāti vairākkārt ir minējušas: Konkurences padome 2006. gada 11. decembra lēmumā Nr. 06-MC-03, konkurences iestāde 2012. gada 17. februāra atzinumā Nr. 12-A-07, Komisija savā 2013. gada 2. maija lēmumā SA.22843, kurā tā atkārtoja konkurences iestādes 2020. gada 17. novembra atzinumā pausto⁽¹⁸²⁾. *Corsica Ferries* uzskata, ka šie konstatējumi joprojām ir spēkā, un norāda, ka, kopš jūras pārvadājumu uz Korsiku tirgus 1996. gadā tika atvērts konkurencei, maršrutos Marseļa–Korsika nav parādījis neviens piedāvājums, kas konkurētu ar pašreizējo koncesionāru piedāvājumu.

(502) Tādējādi *Corsica Ferries* uzskata, ka ir jāizdara viens no šādiem diviem secinājumiem:

- tas, ka 30 gadus nav bijusi efektīva konkurence maršrutos ar Marseļas ostu, pierāda, ka SPL rada šķēršļus ienākšanai tirgū, piešķirot SPL labuma guvējiem ekskluzīvas tiesības apkalpot jūras maršrutus starp Korsiku un Marseļu, tajā skaitā izmantot arī šādi radītās komercdarbības iespējas. Tādēļ šīs darbības bija jāņem vērā izmaksu sadales metodē,
- konkurenci maršrutos Marseļa–Korsika ir veicinājuši pārvadājumi maršrutos Tulona–Korsika, un tādā gadījumā ir jāsecina, ka jūras pārvadājumu pakalpojumi, kas tiek sniegti no Tulonas un Marseļas ostām, veido vienu un to pašu tirgu un ka tāpēc nav vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

5.1.4.3. SPL klauzulas nav pietiekamas, lai izslēgtu jebkādu pārmērīgas kompensācijas risku

(503) Pirmkārt, *Corsica Ferries* uzskata, ka SPL 40. pants, kura mērķis ir nodrošināt, lai koncesionāri atmaksātu jebkādu pārmērīgu kompensāciju, kas pārsniedz saprātīgu peļņu, nav pietiekams, jo tas attiecas tikai uz VTNP tvērumu un izslēdz peļņas normu, kas gūta no radītajām komercdarbības iespējām.

(504) Otrkārt, *Corsica Ferries* atsaucas uz BRG 3. pētījumu, kurā tiek apstrīdēta Komisijas sākotnējā nostāja, saskaņā ar kuru saprātīgā peļņa tiek aprēķināta, pamatojoties uz pašreizējiem ienākumiem pirms nodokļu nomaksas, nevis uz kapitāla atdeves likmi labuma guvējiem, pamatojoties uz to, ka pašreizējos ienākumus pirms nodokļu nomaksas grāmatvedības datos būtu vieglāk konstatēt nekā kapitāla atdeves likmi. Tomēr BRG 3. pētījumā tiek uzskatīts, ka dati, kas attiecas uz VTNP izmaksām, nav viegli konstatējami labuma guvēju peļņas un zaudējumu pārskatos, un ka šo izmaksu dažādo posteņu sadalīšana starp VTNP darbībām un darbībām, kas nav VTNP, ir saistīta ar apšaubāmiem sadales pieņēmumiem.

⁽¹⁸²⁾ *Corsica Ferries* atsaucas uz konkurences iestādes 2020. gada 17. novembra atzinuma 348. punktu, kurā ir noteikts šādi: “[a]tsevišķu faktoru noturība izskaidro, kāpēc sabiedrisko pakalpojumu darbuzņēmēju būtiskās konkurences priekšrocības var veicināt to, ka tie *de facto* iegūst ekskluzivitāti maršrutos starp Marseļu un Korsiku”.

- (505) Treškārt, SPL 35. panta 1. punkts, kurā ir paredzēts, ka sadales koeficienti ir noteikti uz līgumu darbības laiku, veicot *ex post* pārbaudi, kurā atklāj starpību (kas ir jāatlīdzina) no sadales koeficientiem, kas izriet no darbībām, ir acīmredzami nepietiekams, jo, tajā nav definēts i) jēdziens “sadales koeficients, kas izriet no darbībām”⁽¹⁸³⁾, un ii) tas neļauj pilnībā neitralizēt neparedzētu papildu ietekmi, kas izriet no paša sadales koeficienta mehānisma. BRG 3. pētījumā šajā sakarā ir norādīts, ka SPL 35. panta 1. punktā ir paredzēts, ka SPL labuma guvējiem ir atļauts paturēt pusi no starpības starp *ex ante* un *ex post* aprēķināto kompensāciju (ne vairāk kā 5 % no sākotnējās kompensācijas).
- (506) Ceturtkārt, *Corsica Ferries* uzskata, ka SPL 32. pants, kura mērķis ir iezīmēt peļņu, kas gūta, veicot komercdarbību, neizslēdz jebkādu pārmērīgu kompensāciju, jo gūto peļņu var izmantot, lai finansētu SPL labuma guvēju veiktas investīcijas. Tādējādi SPL labuma guvēji saņemtu priekšrocību investīciju atbalsta veidā, kas ir vienāds ar investētās peļņas summu un kas būtu nelikumīgs valsts atbalsts, kurš atšķiras no kompensācijas, kas izmaksāta saskaņā ar SPL.
- (507) Visbeidzot, *Corsica Ferries* uzskata, ka nevienā no SPL klauzulām nav ņemta vērā papildu atlīdzība, ko labuma guvēji varētu saņemt par kapitāla pieaugumu no to kuģiem, nedz kompensācijas aprēķinā, nedz arī metodē, ar kuru pārbauda saprātīgu peļņu.
- (508) *Corsica Ferries* šajā sakarā atsaucas uz BRG 3. pētījumu, kurā ir sniegti divi apsvērumi.
- (509) Pirmkārt, kompensācija, ko saņem SPL labuma guvēji, ievērojami pārsniedz kuģu ekonomisko nolietojumu. Koncesionāriem izmaksātā subsīdija ietver investīciju izmaksu komponentu, kas atbilst VTNP sniegšanai norīkotā kuģa amortizācijas atskaitījumiem un/vai nomas maksājumiem, un/vai fraktēšanas izmaksām. Tomēr saskaņā ar BRG 3. pētījumu kuģu saimnieciskās izmantošanas laiks ievērojami pārsniedz amortizācijas periodu vai standarta nomas periodu⁽¹⁸⁴⁾. Līdz ar to kompensācija, ko SPL labuma guvēji saņemtu saskaņā ar CFI, katru gadu pārsniegtu konstatēto ekonomiskās vērtības zudumu.
- (510) Otrkārt, BRG 3. pētījumā ir norādīts, ka SPL neparedz nekādu mehānismu, ar ko uzraudzīt kapitāla pieaugumu, ko SPL labuma guvēji varētu gūt no kuģiem. Lai gan SPL 51. pantā ir paredzēta iespēja KRI atpirkt kuģus par cenu, kas ir zemāka par to tirgus vērtību (lai ņemtu vērā jau izmaksātās subsīdijas), tajā šāda iegāde nav prasīta kā obligāta. Turklāt, tā kā SPL kuģi tiek uzskatīti par SPL labuma guvēju īpašumu, tiem nav pienākuma pārdot savus kuģus, ja KRI tos piedāvātu iegādāties.
- (511) Tas viss rada reālu risku, ka, beidzoties SPL darbības termiņam, labuma guvēji, palielinot savu kuģu vērtību (ko pilnībā vai daļēji finansē no valsts kompensācijas), saņemtu atlīdzību papildus tai, kas izriet no SPL izpildes un kas netika ņemta vērā, aprēķinot saprātīgu peļņu (SPL 39. pants), vai uz ko attiecas SPL 40. pantā paredzētā saprātīgas peļņas pārbaudes klauzula.

5.1.4.4. CFE indeksācijas formula ir acīmredzami nepareiza

- (512) *Corsica Ferries* atsaucas uz BRG 3. pētījumu, kurā norādīts uz kļūdu indeksācijas formulā, ko Francijas iestādes izmantoja, lai aprēķinātu CFE gada summu (301. apsvērums).

⁽¹⁸³⁾ BRG 3. pētījumā norādīts, ka, lai šajā klauzulā izvairītos no neparedzētas papildu ietekmes un pārmērīgas kompensācijas, tai būtu jāizraisa uz komercdarbību attiecināto izmaksu *ex post* pieaugums, lai peļņa no komercdarbības atkal sasniegtu saprātīgas peļņas līmeni.

⁽¹⁸⁴⁾ Piemēram, BRG 3. pētījumā norādīts, ka *Corsica Ferries* flotē ietilpst kuģi, kas nodoti ekspluatācijā pirms vairāk nekā 50 gadiem, un ka saskaņā ar *Corsica Ferries* datiem visā pasaulē 31 % Ro-Pax kuģu ir vecāki par 40 gadiem un 17 % – vairāk nekā 50 gadus veci. Savukārt BRG 3. pētījumā ir norādīts, ka kuģu amortizācijas periods un parastais nomas periods ir daudz īsāks. Tādējādi *La Mériionale* 2022. gada pārskatos ir uzrādīta kuģu amortizācija uz 20 gadiem un viena flotes kuģa noma uz 15 gadiem.

- (513) Saskaņā ar BRG 3. pētījumu CFE gada summa netiek aprēķināta katram gadam atsevišķi, pamatojoties uz konkrētu izmaksu sadales koeficientu, bet tiek aprēķināta 2023. gadam un pēc tam indeksēta atbilstoši patēriņa cenu indeksam. BRG 3. pētījumā šī formula tiek uzskatīta par nepareizu, jo tā nozīmē, ka CFE pieaugums laikposmā no N līdz N + 1 gadam nav vienāds ar 85 % no cenu pieauguma starp šiem diviem gadiem, kā to ierosina SPL, bet gan 85 % no kopējā kumulatīvā cenu pieauguma laikposmā no 2023. gada līdz N + 1 gadam. Tajā pausts uzskats, ka laikposmā no 2029. līdz 2030. gadam CFE pieaugums, kas izriet no šīs formulas piemērošanas, neatspoguļo cenu pieaugumu, kas novērots starp šiem diviem gadiem, bet gan kopējo cenu pieaugumu laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam, t. i., septiņu gadu laikā ⁽¹⁸⁵⁾.

5.1.5. Ceturtā Altmark kritērija neievērošana

- (514) Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Ferries* pilnā mērā atsaucas uz sūdzību, kurā tā uzskatīja, ka pasākumi neatbilst ceturtajam Altmark kritērijam. *Corsica Ferries* apgalvoja, ka iepirkuma procedūra attiecībā uz SPL neļāva ar pārredzamiem un nediskriminējošiem nosacījumiem izvēlēties pretendētus, kas spēj sniegt pakalpojumus ar viszemākajām izmaksām, it īpaši trīs iemeslu dēļ.
- (515) Pirmkārt, *Corsica Ferries* apgalvoja, ka pastāv vairāki "šķēršļi ienākšanai tirgū", kas dod priekšroku iepriekšējiem koncesionāriem un faktiski liedz *Corsica Ferries* iesniegt piedāvājumu. *Corsica Ferries* norādīja, ka šajā lietā pastāv divi šķēršļi ienākšanai tirgū.
- (516) Vispirms operators norādīja uz ļoti īso laikposmu no SPL piešķiršanas dienas (2022. gada 21. decembris) līdz pakalpojumu sniegšanas sākuma datumam (2023. gada 1. janvāris), lai gan ir skaidrs, ka jūras transporta gadījumā starp šiem diviem datumiem ir nepieciešams vismaz sešu mēnešu periods, lai varētu pietiekami savlaicīgi veikt rezervācijas un pārstrukturēt floti, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu prasības. *Corsica Ferries* uzskata, ka tik īss laikposms no SPL piešķiršanas dienas līdz pakalpojumu sniegšanas sākumam varēja būt labvēlīgs tikai iepriekšējiem koncesionāriem un ierobežot citu konkurentu dalību.
- (517) Otrkārt, *Corsica Ferries* norādīja, ka pastāv tehniskas prasības, kas nav pamatotas ar vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem un kas ierobežo iepirkuma dalībnieku skaitu. *Corsica Ferries* atsaucās uz to, ka pretendentiem nebija iespējams *Ro-Pax* kuģu vietā piedāvāt *Ro-Ro* kuģus. Turklāt, kā norāda *Corsica Ferries*, SPL iepirkuma procedūrā pretendentiem katrā iepirkuma daļā bija jāizmanto viens vai divi papildu kuģi ⁽¹⁸⁶⁾, lai izpildītu prasības par pārplānojamiem reisiem un papildu reisiem turp un atpakaļ; šos reusus turp un atpakaļ veic SPL izpildes laikā pēc līgumslēdzējas iestādes pieprasījuma vismaz vienu nedēļu iepriekš. *Corsica Ferries* uzskata, ka tas nozīmē, ka pretendentiem attiecībā uz visām iepirkuma daļām bija pastāvīgi jāmobilizē vēl septiņi kuģi visā SPL izpildes laikā, bez paredzamības vai izmantošanas garantijas un bez iespējas operatoram izmantot šos kuģus citiem pārvaldījumiem (jo kuģiem bija jābūt pieejamiem jebkurā laikā, lai tos varētu mobilizēt un garantēt reusus turp un atpakaļ). Šis ierobežojums ir galvenais iemesls, kāpēc *Corsica Ferries* nepiedalījās iepirkuma procedūrā attiecībā uz SPL.
- (518) Otrkārt, *Corsica Ferries* uzskatīja, ka piedāvājumu piešķiršanas kritēriji neļāva izvēlēties pretendentu, kas spēj sniegt pakalpojumu ar viszemākajām izmaksām. *Corsica Ferries* norādīja, ka finansiālās kompensācijas piešķiršanas kritērijs tika novērtēts tikai 20 % apmērā, līdz ar to iepirkuma procedūra, pēc šī operatora domām, nebija balstīta uz saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma cenu.
- (519) Visbeidzot, *Corsica Ferries* uzskatīja, ka mazais to pretendentu skaits, kuri piedalījās SPL iepirkuma procedūrā (viens vai divi pretendenti katrai iepirkuma daļai), liecina par reālas konkurences neesību.

⁽¹⁸⁵⁾ BRG 3. pētījumā ir ierosināts SPL formulā aizstāt CFE(n) ar 2023. gada CFE vai aizstāt I(2023) ar I(n).

⁽¹⁸⁶⁾ *Corsica Ferries* norāda, ka katrā no piecām iepirkuma daļām bija jāmobilizē divi kuģi, lai veiktu pastāvīgos reusus turp un atpakaļ, kas paredzēti SPL, kā arī viens vai divi papildu kuģi (atkarībā no konkrētās daļas), lai tie varētu jebkurā laikā veikt pārplānojamus un papildu reusus turp un atpakaļ pēc KRI pieprasījuma.

- (520) Otrkārt, *Corsica Ferries* uzskatīja, ka Francija, nosakot kompensācijas apmēru, nebija veikusi nekādu iepriekšēju analīzi par izmaksām, kas tipiskam labi vadītam un adekvāti nodrošinātam uzņēmumam būtu radušās, sniedzot šo pakalpojumu.

5.1.6. *Koncesiju direktīvas noteikumu neievērošana*

- (521) *Corsica Ferries* norāda, ka sūdzībā tas uzskatīja, ka pasākumus nevar atzīt par saderīgiem, jo ar tiem ir pārkāpti Koncesiju direktīvas noteikumi. *Corsica Ferries* apgalvoja, ka ir pieļauti divi pārkāpumi: vienlīdzīgas attieksmes, nediskriminācijas un pārredzamības principu pārkāpums, kā arī SPL pārmērīgais ilgums.
- (522) Attiecībā uz pirmo pārkāpumu *Corsica Ferries*, pirmkārt, apgalvoja, ka tas ir saskāries ar diviem šķēršļiem, kuru dēļ tas nevarēja iesniegt pieteikumu (516. un 517. apsvērums). Otrkārt, tas uzskatīja, ka Francijas iestādes ir grozījušas konkursa procedūras minimālos raksturlielumus katrai iepirkuma daļai, lai atlasītu piedāvājumus, kas neatbilst SPL 1. pielikuma tehniskajām prasībām.
- (523) Attiecībā uz otro pārkāpumu *Corsica Ferries* apgalvoja, ka SPL ilgums nebija pamatots, ņemot vērā to, ka SPL labuma guvēji neveica nekādas investīcijas.
- (524) Savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sāksanu *Corsica Ferries* reaģēja uz diviem elementiem, proti, i) uz Francijas iestāžu iespējamo konkursa procedūras minimālo prasību grozīšanu šīs procedūras laikā un ii) uz SPL ilgumu, kas esot pārmērīgs.

5.1.6.1. Par minimālo raksturlielumu grozīšanu procedūras laikā, neatbilstīgu piedāvājumu atlasī un SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras diskriminējošo raksturu

- (525) Savā sūdzībā *Corsica Ferries* norādīja, ka Koncesiju direktīvas 37. pantā ir noteikts, ka gadījumā, ja līgumslēdzēja iestāde iepirkuma procedūrā nosaka minimālās prasības, pretendentiem tās ir jāievēro. Savukārt līgumslēdzējai iestādei ir jānoraida jebkurš piedāvājums, kas neatbilst šīm minimālajām prasībām.
- (526) *Corsica Ferries* paskaidroja, ka SPL 1. pielikumā ir uzskaitītas tehniskās prasības, kuras pretendentiem bija pilnībā jāievēro. Šīs tehniskās prasības ietvēra noteiktu pārplānojamo un papildu reisu turp un atpakaļ skaitu, kas koncesionāram jāveic pēc KRI pieprasījuma. Šos pārplānojamos un papildu reismus turp un atpakaļ varēja kombinēt vienā un tajā pašā dienā, vienā un tajā pašā maršrutā un vairākos maršrutos vienlaikus, un tiem bija jāatbilst visām SPL 1. pielikuma tehniskajām prasībām, tajā skaitā kustības grafikiem un kuģu ietilpībai. *Corsica Ferries* uzskata, ka tādēļ pretendentiem bija jābūt flotei, kas vienlaikus atbilst visām SPL 1. pielikuma prasībām, ieskaitot pārplānojamus reismus un papildu reismus turp un atpakaļ, attiecībā uz katru iepirkuma daļu, par kuru tie bija iesnieguši piedāvājumu.
- (527) Tomēr *Corsica Ferries* uzskata, ka koncesionāriem nebija visu kuģu, kas tiem ļautu apkalpot visus maršrutus, par kuriem tie paši vai grupā bija iesnieguši piedāvājumu. Šis apsvērums izrietēja no Francijas ziņojuma, kurā analizēti sākotnējie piedāvājumi. *Corsica Ferries* uzskata, ka ziņojumā ir norādīts, ka pretendenti paši ir noteikuši dienu, kurā tiks veikti pārplānojamie un papildu reisi turp un atpakaļ, un ka turklāt tie ir samazinājuši šādu reisu turp un atpakaļ skaitu. Tie arī mainīja reisu grafiku svētdienās un pirmdienās ziemā. Visbeidzot, tie pārplānojamiem un papildu reisiem turp un atpakaļ mobilizēja tādus kuģus, kas neatbilda visām SPL 1. pielikuma prasībām.

- (528) *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas iestādes tomēr piekrita sarunu laikā grozīt konkursa noteikumu minimālos raksturlielumus, pārkāpjot vienlīdzīgas attieksmes pret pretendentiem un pārredzamības principus. *Corsica Ferries* uzskata, ka šāda grozīšana nav pieļaujama, jo saskaņā ar Tiesas judikatūru tikai izņēmuma gadījumos līgumslēdzēja iestāde var labot vai papildināt minimālos raksturlielumus, t. i., ja tie “ir vienkārši jāizskaidro, vai, lai labotu acīmredzamas pārrakstīšanās kļūdas, ar nosacījumu, ka par to tiek informēti visi pretendenti”⁽¹⁸⁷⁾. Šajā lietā tas tā nebija. Turklāt un jebkurā gadījumā tā apgalvo, ka arī no Tiesas judikatūras izriet, ka, ja grozījumi būtu pieņemami, tos varētu veikt tikai pirms pretendentu piedāvājumu iesniegšanas, taču arī tas šajā gadījumā tā nav noticis.
- (529) *Corsica Ferries* uzskata, ka šie grozījumi to nostādīja vēl neizdevīgākā situācijā, jo tas bija uzdevis OTC konkrētus jautājumus par SPL 1. pielikumā noteiktajām tehniskajām prasībām (ietilpība, kustības grafiki, kajītes personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām), kā arī par operatīvajiem un ekonomiskajiem pasākumiem pārplānojamu un papildu reisu turp un atpakaļ veikšanai. *Corsica Ferries* uzskata, ka OTC bija atbildējusi, ka SPL 1. pielikumā noteiktās tehniskās prasības ir minimālie raksturlielumi, kas nav iekļauti sarunās, un ka pretendentiem obligāti jāiesniedz piedāvājums, kas atbilst visām 1. pielikumā noteiktajām tehniskajām prasībām.
- (530) Turklāt tieši šo pretendentiem izvirzīto minimālo raksturlielumu kumulatīvā ietekme atturēja *Corsica Ferries* no piedāvājuma iesniegšanas, jo to ievērošana nozīmēja i) viena vai pat divu papildu kuģu mobilizēšanu katrā maršrutā, lai veiktu pārplānojamus un papildu reisu turp un atpakaļ, ii) bez jebkādas skaidrības par šo papildu reisu faktisku veikšanu vai par to, kad tie būtu jāveic, kā arī iii) ar precizējumu, ka finansiālu kompensāciju piešķir tikai par tiem papildu reisiem, kurus faktiski pieprasa KRI un kurus veic koncesionārs.
- (531) Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas sniegtā un lēmumā par procedūras sākšanu izklāstītā informācija⁽¹⁸⁸⁾ ir nepareiza.
- (532) *Corsica Ferries* apgalvo, ka saskaņā ar konkursa noteikumiem SPL 1. pielikumu nevarēja grozīt. Tāpēc pretendentiem nebija atļauts grozīt minētajā pielikumā noteiktās tehniskās prasības. *Corsica Ferries* šajā sakarā norāda, ka konkursa noteikumi (2. panta 4. punkts par minimālajiem raksturlielumiem un 4. panta 1. punkts par konkursa dokumentiem) tika izstrādāti tādā pašā veidā kā tie, kas attiecas uz 2019.–2020. gada SPL slēgšanas tiesību piešķiršanu. Tomēr strīdā saistībā ar minētajiem SPL Valsts padome nosprieda, ka “līguma projekta 1. pielikumā ietvertais tehniskais pielikums par pakalpojumiem, ņemot vērā konkursa noteikumu 4. panta 1. punktā paredzētos nosacījumus, ir jāuzskata par daļu no konkursa dokumentiem un līdz ar to par tādu, kas nosaka minimālos paredzamos raksturlielumus”⁽¹⁸⁹⁾.

5.1.6.2. Par SPL darbības pārmērīgo ilgumu

- (533) Sūdzībā *Corsica Ferries* uzskatīja, ka SPL nebija paredzētas nekādas investīcijas, kas būtu jāsedz izraudzītajiem pretendentiem, līdz ar to SPL ilgums (vairāk nekā pieci gadi) ir pretrunā Koncesiju direktīvas 18. panta noteikumiem. *Corsica Ferries* ieskatā šo apstākli it īpaši apstiprināja pretendentiem noteiktais pienākums, ka pēc pieteikuma iesniegšanas to pilnīgā rīcībā ir jābūt visiem kuģiem, kas paredzēti katra SPL maršruta apkalpošanai.
- (534) Savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Ferries* apstrīd Komisijas sākotnējo viedokli, ka SPL ilgums šķiet pamatots, ņemot vērā to, ka i) SPL ir noteikts pienākums koncesionāriem mobilizēt kuģus, kas rada ievērojamu kapitāla slogu, un ka ii) citos Eiropas jūras sabiedrisko pakalpojumu līgumos ir noteikts par sešiem gadiem ilgāks termiņš.

⁽¹⁸⁷⁾ Tiesas spriedums, 2012. gada 29. marts, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, 40. punkts.

⁽¹⁸⁸⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 419. un 423. apsvērumi.

⁽¹⁸⁹⁾ Valsts padome, 2019. gada 24. jūnijs, *La Mériidionale*, Nr. 429407.

- (535) *Attiecībā uz pirmo elementu Corsica Ferries* uzskata, ka no Koncesiju direktīvas 52. apsvēruma un 18. panta izriet, ka koncesijas termiņš, kas pārsniedz piecus gadus, var tikt pamatots tikai tad, ja koncesionāram investīciju veikšanu pieprasa pati līgumslēdzēja iestāde. Ja koncesionārs sedz to investīciju izmaksas, kas nepieciešamas, lai sniegtu sabiedrisko pakalpojumu, koncesijas ilgums ir jānosaka, pamatojoties uz šo investīciju atgūšanas termiņu. Savukārt *Corsica Ferries* uzskata, ka ne Koncesiju direktīvā, ne Tiesas judikatūrā nav atzīts, ka koncesijas ilgumu, kas pārsniedz piecus gadus, var pamatot ar ko citu, kā vien ar līgumslēdzējas iestādes noteiktajām investīcijām.
- (536) Turklāt *Corsica Ferries* uzskata, ka iepriekš minētās Koncesiju direktīvas normas ir saistītas ar to, ka principā šādi noteiktās un koncesionāra veiktās investīcijas koncesijas beigās nonāk līgumslēdzējas iestādes īpašumā. Tādējādi koncesionāra koncesijā nepieciešamās investīcijas nav paša koncesionāra aktīvi, kas koncesijas beigās paliek tā īpašumā vai kontrolē. Šajā kontekstā koncesijas ilgums tiek aprēķināts, lai ļautu koncesionāram atgūt tam noteiktās investīcijas, no kurām tas būs spiests atteikties līguma darbības beigās.
- (537) Tomēr tas tā nav SPL gadījumā, jo to kuģi, ko labuma guvēji mobilizējuši to īstenošanai, i) neizriet no Francijas iestāžu uzliktām investīciju saistībām un ii) ir SPL labuma guvēju īpašums, kuri pēc SPL darbības beigām saglabā īpašumtiesības uz šiem kuģiem / izmanto tos. Šādos apstākļos un tā kā SPL labuma guvējiem netiek prasītas nekādas investīcijas, SPL darbības ilgums nav pamatots.
- (538) *Corsica Ferries* norāda, ka jebkurā gadījumā SPL ļauj labuma guvējiem norakstīt ar kuģiem saistītās investīciju izmaksas SPL grāmatvedības uzskaitē, iekļaujot saprātīgu peļņu no investētā kapitāla. Tomēr, pēc *Corsica Ferries* domām, šajā gadījumā ir skaidrs, ka kompensācijas parametrs nav ņemta vērā kuģu atlikusī vērtība pēc SPL darbības beigām, kas paliks brīvi pieejama SPL labuma guvējiem.
- (539) *Attiecībā uz otro elementu Corsica Ferries* uzskata, ka Francijas sniegtie piemēri par jūras pārvadājumu pakalpojumu koncesijas periodiem Eiropā, kas pārsniedz sešus gadus, šajā lietā nav piemērojami. Attiecībā uz Norvēģijas lietu, uz kuru atsaucas Francija un kurā tika noslēgti desmit gadu koncesijas līgumi, *Corsica Ferries* uzskata, ka šis termiņš bija pamatots ar koncesionāram noteikto pienākumu investēt jaunos kuģos. Tāpēc situācija attiecībā uz SPL ir atšķirīga, jo Francija un Komisija atzīst, ka SPL labuma guvējiem netiek prasītas nekādas investīcijas.

5.2. *Corsica Linea* piezīmes

- (540) *Corsica Linea* iesniedza piezīmes par trīs jautājumiem: i) vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem pastāvēšana, ii) SPL iepirkuma procedūras atbilstība ES tiesību aktiem koncesiju jomā un iii) jebkādu priekšrocību neesība SPL labuma guvējiem vai jebkurā gadījumā SPL atbilstība Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmumam par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus (turpmāk "**VTNP lēmums**")⁽¹⁹⁰⁾.

5.2.1. *Vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem pastāvēšana*

- (541) Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Corsica Linea* atbildēja uz trim jautājumiem, kas saistīti ar pārbaudi par to, vai pastāv vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem:
- novērtējumu par kvantitatīvo pieprasījumu pēc tādiem kravu ar vilcēju pārvadājumiem no Marseļas ostas, attiecībā uz kuriem ostas uzskata par savstarpēji neaizstājamām un kas tiek lēsti 80 % apmērā no vēsturiskās satiksmes, kas novērota no šīs ostas,
 - sabiedrisko pakalpojumu saistību noteikšanu attiecībā uz minimālo kravas transporta ietilpību vienā reisā, kas izteikta kā tilpums un ko piemēro koncesionāriem saskaņā ar SPL,
 - kā arī Ažaksjo un Propriāno ostu savstarpējo aizstājamību.

⁽¹⁹⁰⁾ OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.

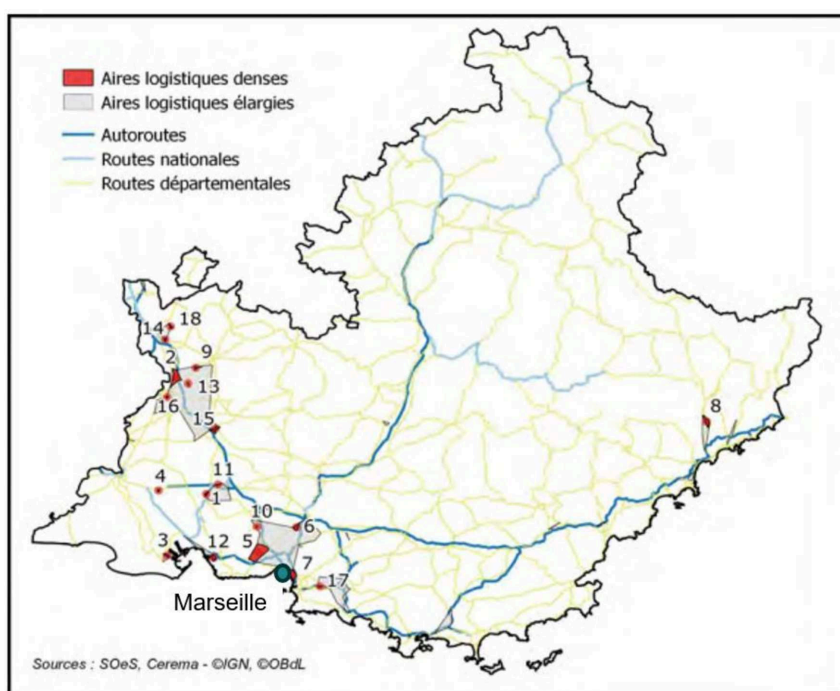
- (542) *Corsica Linea* norāda, ka attiecībā uz šiem trim jautājumiem tas pasūtīja uzņēmumam *Analysis Group* veikt ekonomisku pētījumu (turpmāk "**Analysis pētījums**"), kurā, pēc tā domām, bija ietverta visa faktiskā un ekonomiskā informācija, no kuras varēja secināt, ka Francija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, pierādot vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

5.2.1.1. Nav pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā, aplēšot to kravu ar vilcēju pieprasījuma daļu, saistībā ar kuru netiek apsvērtas alternatīvas Marseļas ostai

- (543) *Corsica Linea* uzskata, ka to pārvadātāju loģistikas bāzu atrašanās vieta, kuri pārvadā kravas uz Korsiku, ir gandrīz vienīgais noteicošais faktors, izvēloties valsts kontinentālās daļas atiešanas ostu.
- (544) *Corsica Linea* it īpaši paļaujas uz *Analysis* pētījumu, kurā aplūkots 18 viskoncentrētāko loģistikas zonu izvietojums PACA reģionā ⁽¹⁹¹⁾. No šīm 18 zonām tikai viena atradās pašvaldībā, kur tuvākā osta nav Marseļa. *Analysis* pētījums tādējādi norāda, ka gadījumā, ja kravu pārvadājumi, ko veic caur Marseļas ostu, tiktu pārtraukti, lielākajai daļai pārvadātāju nāktos doties uz citu, tālāku ostu, un tas novestu pie ievērojama transporta izmaksu palielinājuma, kas saskaņā ar pētījumu ir vidēji 11 %.

2. attēls

Loģistikas zonu atrašanās vietas Provansas-Alpu-Azūra krasta reģionā



* Chaque aire logistique est repérée par un numéro.

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

Skaidrojums: Aires Logistiques denses – koncentrētas loģistikas zonas

Aires Logistiques élargies – paplašinātās loģistikas zonas

Autoroutes – automaģistrāles

⁽¹⁹¹⁾ *Analysis* pētījumā kā avotu izmantoja 2015. gada Francijas noliktavu un loģistikas zonu atlanta 87. lappusi; atlants ir pieejams tiešsaistē: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

Routes nationales – valsts nozīmes autoceļi

Routes départementales – vietējas nozīmes autoceļi

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – katru loģistikas zonu apzīmē ar skaitli

- (545) Lai noteiktu šo 11 % aplēsi, *Analysis* pētījumā tika salīdzināts brauciens pa autoceļiem starp Salondeprovansu ⁽¹⁹²⁾ un Marseļu, no vienas puses, un Salondeprovansu un Tulonu, no otras puses ⁽¹⁹³⁾. Pētījumā tika secināts, ka brauciens pa autoceļiem caur Tulonu pārvadātājam radīja papildu autotransporta izmaksas 75 EUR apmērā ⁽¹⁹⁴⁾, kas galvenokārt bija saistītas ar i) divām ceļa nodevām, ko iekasēja posmā no Salondeprovansas līdz Tulonai (rezultātā izmaksas uz Tulonu bija 35,10 EUR, nevis 6,90 EUR, kas bija jāmaksā uz Marseļu) un ii) degvielas izmaksu pieaugums ⁽¹⁹⁵⁾.

5.2.1.2. Francija SPL bija pareizi noteikusi minimālo kravietilpību

- (546) *Corsica Linea* norāda, ka Francijai nevar pamatoti piedēvēt acīmredzamu kļūdu attiecībā uz minimālās kravietilpības noteikšanu SPL, jo statistika par 2023. gadu, gluži pretēji, liecina, ka, sākot jau ar pirmo SPL īstenošanas gadu, šī minimālā ietilpība tika regulāri pārsniegta.
- (547) *Corsica Linea* šajā jautājumā atsaucas uz *Analysis* pētījumu, kurā analizēti faktiskie kravu apjomi, kas 2023. gadā katru mēnesi tika pārvadāti no Marseļas uz Ažaksjo un Bastiā ostām. Šīs analīzes liecina, ka minimālās ietilpības robežlielums ļoti bieži ir zemāks nekā faktiskais *Corsica Linea* pārvadātais apjoms ⁽¹⁹⁶⁾.

5.2.1.3. Ažaksjo un Propriāno ostas nav savstarpēji aizstājamas

- (548) *Corsica Linea* uzskata, ka *Corsica Ferries* apgalvojums, ka Ažaksjo un Propriāno ostas ir pilnībā savstarpēji aizstājamas, nav pamatots. *Corsica Linea* uzskata, ka brauciena ilguma analīze ir galvenais faktors, ko konkurences iestādes izvēlējušās, lai definētu "aptvēruma teritoriju" un tādējādi noteiktu divu konkurējošu pakalpojumu iespējamo savstarpējo aizstājamību šajā aptvēruma teritorijā.
- (549) Pamatojoties uz informāciju, kas sniegta *Analysis* pētījumā par daudzām Korsikas pašvaldībām, kuras atrodas Propriāno ostas aptvēruma teritorijā, ilgāks ceļa pavadītais laiks, dodoties uz Ažaksjo ostu, nevis uz Propriāno ostu, pasažieriem ievērojami palielinātu izmaksas ⁽¹⁹⁷⁾.

⁽¹⁹²⁾ Saskaņā ar *Analysis* pētījumu Salondeprovansas pilsēta ir visu 18 pētījumā aplūkoto koncentrēto loģistikas zonu ģeogrāfiskais centrs (vidējās koordinātas).

⁽¹⁹³⁾ Lai aprēķinātu braucienu pa autoceļiem, *Analysis* pētījumā tika izmantotas atsauces vērtības no Francijas Valsts autoceļu komitejas izmaksu simulatora (ceļa izmaksu aprēķināšanai) un *Mappy* tīmekļa vietnes (attālumu aprēķināšanai). *Analysis* pētījumā ņemtas vērā i) degvielas izmaksas (aprēķinātās degvielas patēriņa izmaksas 0,319 EUR/km), ii) transportlīdzekļa vadītāja algu izmaksas (transportlīdzekļa vadītāju algu izmaksas par transportlīdzekļa darba laika stundu ir 17,39 EUR/stundā), iii) ceļa nodevas izmaksas, iv) nolietošanas izmaksas, t. i., uzturēšanas un remonta izmaksas (transportlīdzekļa uzturēšanas un remonta izmaksas ir 0,083 EUR/km), un v) riepu remonta izmaksas (riepu remonta izmaksas ir 0,025 EUR/km).

⁽¹⁹⁴⁾ Kravu ar vilcēju pārvadāšanas izmaksas no PACA reģiona ģeogrāfiskā centra (Salondeprovansas) uz Tulonas ostu ir 116 EUR, kamēr uz Marseļas ostu šīs izmaksas ir 41,14 EUR. Tādējādi, ja izmanto Tulonas, nevis Marseļas ostu, sauszemes transporta izmaksas saskaņā ar *Analysis* pētījumu ir vidēji 2,8 reizes lielākas.

⁽¹⁹⁵⁾ *Analysis* pētījumā arī tika iekļautas jūras transporta izmaksas, bet tika uzskatīts, ka jūras transporta cena no Tulonas un Marseļas ir vienāda, t. i., 40 EUR par lineāro metru no piestātnes līdz piestātni (640 EUR par kravas automobili, pieņemot, ka vidējais kravas automobiļa garums ir 16 metri). Tāpēc jūras transporta izmaksas šajā analīzē ir nulle.

⁽¹⁹⁶⁾ *Analysis* pētījumā norādīts, ka SPL izmantotais robežlielums bieži vien ir zemāks par *Corsica Linea* katru mēnesi pārvadāto tādu kravu maksimālo apjomu, kuru pārvadājumos ostas uzskata par savstarpēji neaizstājamām – tas attiecas uz sešiem no 2023. gada divpadsmit mēnešiem maršrutā Marseļa–Bastiā un pieciem no 2023. gada divpadsmit mēnešiem maršrutā Marseļa–Ažaksjo.

⁽¹⁹⁷⁾ Saskaņā ar *Analysis* pētījumu reiss vienā virzienā no Propriāno vai šīs pilsētas tuvākās apkaimes uz Ažaksjo ostu varētu radīt papildu ceļa izmaksas aptuveni 8,00 EUR apmērā, pieņemot, ka degvielas izmaksas 1,99 EUR par litru un ka tiek braukts ar mazu automobili, kas patērē 5,2 litrus degvielas uz 100 km.

5.2.2. Atbilstība ES noteikumiem par koncesijām

5.2.2.1. Īsais laiks kuģu mobilizēšanai pēc uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus nebija šķērslis Corsica Ferries pieteikuma sagatavošanai

- (550) Corsica Linea uzskata, ka īsais laikposms no SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas dienas līdz pakalpojumu sniegšanas sākumam, nevarēja liegt Corsica Ferries pieteikties SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrai.
- (551) Pirmkārt, Corsica Linea uzskata, ka publicējā uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus, kas 2022. gada 6. maijā publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, potenciālie pretendenti tika informēti, ka SPL paredzētie pakalpojumi jāsāk sniegt 2023. gada 1. janvārī. Tādējādi potenciālie pretendenti tika informēti astoņus mēnešus pirms attiecīgo pakalpojumu sniegšanas sākuma datuma. Turklāt par SPL stāšanos spēkā 2023. gada 1. janvārī tika paziņots, tiklīdz Francijas iestādes 2022. gada 22. janvārī sāka apspriešanu ar operatoriem. Tādējādi Corsica Linea uzskata, ka visas kuģošanas sabiedrības, kas būtu varējušas iesniegt piedāvājumus, par SPL sākuma datumu tika informētas jau 2022. gada janvārī un vēlākais 2022. gada 6. maijā.
- (552) Otrkārt, Corsica Linea norāda, ka 2022. gada 6. maijā publicētajos konkursa noteikumos bija paziņots, ka pretendentiem pieteikumi un piedāvājumi bija jāiesniedz līdz 2022. gada 25. jūlijam un ka jebkādas sarunu sanāksmes provizoriski sāktos 2022. gada augustā. Tāpēc pretendents, kurš 2022. gada jūlijā iesniedza nopietnu piedāvājumu un plānoja uzvarēt konkursā, bija teju pieci mēneši, lai sagatavotu savu floti izmantošanai maršrutos, par kuriem tas iesniedza piedāvājumu.
- (553) Visbeidzot, tā kā Francijas iestādes, beidzoties piedāvājumu iesniegšanas termiņam (2022. gada 25. jūlijs), zināja, ka pieteikušies un savus piedāvājumus bija iesnieguši tikai Corsica Linea un La Mériidionale, tās, nepārkāpjot Koncesiju direktīvas noteikumus, varēja lemt pagarināt sarunu ilgumu un saīsināt laikposmu no SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas dienas līdz to spēkā stāšanās dienai. Tā kā Corsica Ferries nebija pretendents uz SPL, sarunu posma faktiskais ilgums nevarēja būt Koncesiju direktīvas pārkāpums.

5.2.2.2. Minimālo prasību tvērumā nebija pārplānojami un papildu reisi turp un atpakaļ

5.2.2.2.1. Minimālo prasību tvērumā nebija iekļauti pārplānojami un papildu reisi turp un atpakaļ

- (554) Corsica Linea norāda, ka saskaņā ar Koncesiju direktīvas 37. pantu līgumslēdzēja iestāde var brīvi noteikt minimālās prasības un, to darot, brīvi noteikt to apjomu un saturu. Minimālās prasības, ko līgumslēdzēja iestāde noteikusi konkursa dokumentos, saprot stingrā saskaņā ar to konkrēto formulējumu.
- (555) Šajā gadījumā Corsica Linea uzsver, ka šīs prasības ir paredzētas konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā. Tādējādi Corsica Linea uzskata, ka, lai gan bija jāatsaucas uz SPL 1. pielikumu, lai saprastu dažu šo minimālo prasību precīzu tvērumu, 1. pielikums kā kopums nevarēja būt minimālā prasība.
- (556) Corsica Linea uzskata, ka šis secinājums liek izdarīt tālāk izklāstītos konstatējumus.
- (557) Attiecībā uz papildu reisiem turp un atpakaļ Corsica Linea pirmām kārtām norāda, ka tie nav minēti konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā. Tas attiecas tikai uz "kustības grafikiem" un "kursēšanas biežumu". Turklāt papildu reisi turp un atpakaļ SPL 1. pielikumā ir norādīti tikai kā iespēja, kuras īstenošana ir atstāta Francijas iestāžu ziņā. Tādējādi šis atsaucis neliecina par papildu reisu turp un atpakaļ "kustības grafiku" vai to "kursēšanas biežumu" konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā paredzētās minimālās prasības izpratnē. Turklāt Corsica Linea uzskata, ka līgumslēdzējas iestādes izteiktu iespēju, kas rodas līguma izpildes laikā, nevar pielīdzināt Koncesiju direktīvas 37. pantā noteiktajām minimālajām prasībām, proti, kas ir "nosacījumi un raksturlielumi (jo īpaši tehniskie, fiziskie, funkcionālie un legālie), kam būtu jāatbilst vai kam būtu jāpiemīt ikvienam piedāvājumam".

- (558) Attiecībā uz pārplānojamiem reisiem turp un atpakaļ *Corsica Linea* norāda, ka ne konkursa noteikumu 2. panta 4. punktā, ne 1. pielikumā nav minēti pārplānojami reisi turp un atpakaļ. Līdz ar to no šiem noteikumiem nevar secināt, ka pastāv kāda īpaša norāde attiecībā uz pārplānojamiem reisiem turp un atpakaļ saistībā ar kustības grafikiem vai kursēšanas biežumu, kas atsevišķi veido minimālo prasību.
- (559) Ņemot vērā, ka ne papildu reisi turp un atpakaļ, ne pārplānojami reisi turp un atpakaļ nebija obligāta prasība, konkursa noteikumos pretēji *Corsica Ferries* argumentiem nevarēja prasīt, lai šādiem reisiem turp un atpakaļ būtu īpaši paredzēta flote. Saskaņā ar *Corsica Linea* sniegto informāciju šo apgalvojumu apstiprina divi papildu iemesli.
- (560) Pirmkārt, saskaņā ar SPL 17. un 18. pantu (285.–287. apsvērums), lai gan OTC uzdevums ir lemt par pārplānojamo un papildu reisu turp un atpakaļ ieviešanu, šī iespēja neparedz nekādu pienākumu mobilizēt vienu vai vairākus kuģus, lai reaģētu uz šādu reisu ieviešanu ⁽¹⁹⁸⁾.
- (561) Otrkārt, pieņemot, kā to dara *Corsica Ferries*, ka līgumslēdzējas iestādes būtu pieprasījušas papildu kuģi, lai nekavējoties reaģētu uz iespēju veikt dažus papildu vai pārplānojamus reisos turp un atpakaļ, nebūtu ekonomiski pamatoti, ņemot vērā ievērojamās papildu kompensācijas summas, kas būtu nepieciešamas, lai segtu kuģu imobilizēšanas izmaksas, jo šādi kuģi būtībā atrastos dīkstāvē.

5.2.2.2.2. *Corsica Linea* piedāvājumi atbilda konkursa noteikumiem

- (562) Pirmkārt, *Corsica Linea* norāda, ka attiecībā uz pārplānojamiem un papildu reisiem turp un atpakaļ tā galīgajos piedāvājumos netika veiktas nekādas izmaiņas SPL projekta 1. pielikumā vai 16. un 17. pantā. 1. pielikumā, kas iesniegts ar mērķi pamatot *Corsica Linea* galīgos piedāvājumus attiecībā uz iepirkuma 1., 3. un 5. daļu, bija tikai norādīts, kur, pamatojoties uz uzņēmuma zināšanām par jūras pārvadājumu pakalpojumiem, varētu veikt papildu reisos turp un atpakaļ.
- (563) Otrkārt, attiecībā uz kuģu (pasažieru un kravu) ietilpību *Corsica Linea* uzskata, ka dažātajām iepirkuma daļām piešķirto kuģu piedāvātā ietilpība atbilst minimālajai kravu un pasažieru pārvadāšanas ietilpībai. *Corsica Linea* arī apgalvo, ka uz visiem tā kuģiem ir minimālais personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētu kajīšu skaits ⁽¹⁹⁹⁾.

5.2.2.3. SPL ilgums atbilst ES tiesību aktiem

- (564) *Corsica Linea* piekrīt Komisijas sākotnējai analīzei par SPL pamatoto ilgumu. Operators iesniedza divas papildu piezīmes par šo jautājumu.
- (565) Pirmkārt, *Corsica Linea* uzskata, ka SPL ilgums atbilst ES tiesību aktos noteiktajiem standartiem. *Corsica Linea* šajā sakarā atsaucas uz Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi attiecībā uz jūras sabiedrisko pakalpojumu līgumiem Horvātijā ⁽²⁰⁰⁾ un Norvēģijā ⁽²⁰¹⁾, kuru termiņš ir gandrīz desmit gadi.
- (566) Otrkārt, pretēji *Corsica Ferries* apgalvojumiem, lai izpildītu SPL, koncesionāriem jāveic investīcijas.

⁽¹⁹⁸⁾ Šajā sakarā *Corsica Linea* uzsver, ka saskaņā ar SPL 17. un 18. pantu tehniskās uzraudzības komitejas ir atbildīgas par to, lai tiktu ņemtas vērā īpašas vajadzības, kas attaisnotu šo rīku ieviešanu nolūkā pielāgot jūras pārvadājumu pakalpojumus pārplānojamo un papildu reisu turp un atpakaļ veidā, kā arī jebkādos konfliktus saistībā ar darbuzņēmēja flotes izmantošanu.

⁽¹⁹⁹⁾ *Corsica Linea* norāda, ka uz kuģa *Paglia Orba* sākotnēji bija viena šāda kajīte. Tomēr saskaņā ar saistībām, ko *Corsica Linea* uzņēmās iepirkuma procedūrā, šo kuģi i) bija paredzēts aizstāt ar kādu no pārējiem septiņiem flotes kuģiem, kas piešķirti pakalpojuma sniegšanai, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar SPS 20. pantu būtu vajadzīgas divas personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētas kajītes, un, ii) veicot minētā kuģa modernizāciju, tas tika ātri aprīkots ar otru personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētu kajīti. *Corsica Linea* šajā ziņā atsaucas uz Bastiā Administratīvās tiesas 2019. gada 19. marta spriedumu (*Société La Méditerranée*, Nr. 1900289), kurā ir atzīta iespēja līguma izpildes nolūkā uzņemties "izpildes saistības". Tagad šī atbilstība ir nodrošināta, proti, *Paglia Orba* tagad ir divas personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētas kajītes.

⁽²⁰⁰⁾ Komisijas 2018. gada 12. jūlija lēmumi lietās SA.48119 – Horvātija – *Croatian Ferries* PSO (OV C 339, 21.9.2018., 1. lpp.) un SA.49523 – Horvātija – *Croatian Ferries* PSO 3 (OV C 339, 21.9.2018., 2. lpp.).

⁽²⁰¹⁾ Sk. 25. zemsvītras piezīmi.

- (567) *Corsica Linea* norāda, ka būtu jānošķir pakalpojumu koncesijas līgumi (piemēram, SPL), kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanu, un koncesijas līgumi par infrastruktūras būvniecību/modernizāciju, kas attiecas uz infrastruktūras būvniecību un prasa lielas investīcijas. Otrajā gadījumā, tā kā infrastruktūras izveide ir pats līguma priekšmets, koncesijas līgumā ir precīzi jāapraksta koncesionāra veiktās investīcijas. Tas neattiecas uz pakalpojumu līgumiem, kuros koncesionāram līgumslēdzējas iestādes uzraudzībā ir jāizlemj, kādas investīcijas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka vienmēr ir pieejami materiālie līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pienācīgi sniegtu pakalpojumu un nodrošinātu tā izpildi.
- (568) *Corsica Linea* norāda, ka šajā lietā pretendentiem bija jāsniedz pārvadājumu pakalpojums, izmantojot savus kuģus, un visā SPL izpildes laikā bija jāuztur īpaša, efektīva flote, vienlaikus ievērojot piemērojamās vides prasības.
- (569) *Corsica Linea* apraksta piemērojamā tiesiskā regulējuma, it īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2023/959 ⁽²⁰²⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/1805 ⁽²⁰³⁾, attīstība.
- (570) *Corsica Linea* norāda, ka Direktīva (ES) 2023/959 paredz, ka kvotu sadales sistēma un nodošanas prasības attiecībā uz jūras transporta darbībām piemēro 100 % kuģu emisiju saskaņā ar pakāpenisku grafiku (40 % no 2024. gada un 100 % no 2026. gada). Papildus tam Regulā (ES) 2023/1805 ir paredzēti pasākumi transporta nozarē izmantoto degvielu siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes samazināšanai (no 2 % 2025. gadā līdz 80 % līdz 2050. gadam).
- (571) *Corsica Linea* skaidro, ka šo noteikumu piemērošana prasa investēt mazāk piesārņojošos kuģos ar mērķi izvairīties no lieliem nodokļiem. *Corsica Linea* lēš, ka šo kuģu atbilstības nodrošināšanas vides standartiem izmaksās 12 miljonus EUR. Tāpat operators norāda, ka ir veicis 145 miljonu EUR investīciju jaunā sašķidrinātās dabasgāzes kuģī, ko paredzēts piegādāt 2026. gadā un ko varētu norīkot SPL izpildei.
- (572) Visbeidzot, *Corsica Linea* norāda, ka, ciktāl kompensācijas summa līgumā ir ierobežota ar provizoriskajiem darbības pārskatiem, kas iesniegti piedāvājumos un kam ir pilns līgumiskais spēks (SPL 9. pielikums), šie lēmumi par investīcijām neietekmē kompensācijas apmēru. Operators uzskata, ka tādēļ koncesionāriem ir nepieciešams, lai ieņēmumi, kas gūti no pakalpojumu sniegšanas, būtu skaidri redzami pietiekami ilgā laikposmā.

5.2.3. SPL nav valsts atbalsts vai vismaz par tiem nav jāpaziņo saskaņā ar VTNP lēmumu

- (573) *Corsica Linea* uzskata, ka pasākumi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo ir izpildīti četri *Altmark* kritēriji, it īpaši ceturtais. Katrā ziņā pasākumi atbilst visiem VTNP lēmumā noteiktajiem kritērijiem un tāpēc bija atbrīvoti no pienākuma par tiem paziņot Komisijai.

5.2.3.1. SPL atbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam

- (574) Pretēji Komisijas sākotnējai analīzei lēmumā par procedūras sāksanu *Corsica Linea* uzskata, ka SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā patiešām pastāvēja patiešs konkurences spiediens, kas ļāva izvēlēties sabiedrībai saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu.

⁽²⁰²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību (OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁽²⁰³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1805 (2023. gada 13. septembris) par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

- (575) *Pirmkārt, Corsica Linea* norāda, ka neviens cits Francijas vai ārvalstu jūras transporta operators, izņemot *Corsica Ferries, Corsica Linea* un *La Mériidionale*, nav paudis interesi par Korsikas tirgu, ne atsaucoties uz dažādiem Francijas izsludinātajiem konkursiem vai sabiedriskajām apspriešanām, ne arī veicot pārvadājumus saskaņā ar SPS shēmu.
- (576) *Otrkārt, Corsica Linea* norāda, ka attiecībā uz jūras transporta pakalpojumu uz Propriāno, saistībā ar kuru *Corsica Linea* konkurēja ar *La Mériidionale*, tika novērota pietiekama konkurence, lai reģionālā iestāde varētu izvēlēties saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu. Attiecībā uz pārējām *Corsica Linea* piešķirtajām iepirkuma daļām (Bastiā, Lilrusa un Ažaksjo) konkurējoša piedāvājuma neesība principā pilnībā neizslēdz, ka pastāv pietiekams konkurences spiediens, lai uzskatītu, ka ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts ⁽²⁰⁴⁾.
- (577) *Treškārt, Corsica Linea* uzskata, ka pastāvēja ievērojams konkurences spiediens, jo bija vispārzināms, ka trīs operatori (*Corsica Linea, La Mériidionale* un *Corsica Ferries*) varētu pieteikties uz SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrām.
- (578) *Ceturtkārt, OTC* un *KRI* organizētās sarunu procedūras rezultātā starp *Corsica Linea* sākotnējo un galīgo piedāvājumu attiecībā uz iepirkuma daļām, saistībā ar kurām šis operators tika atzīts par konkursa uzvarētāju, tika ievērojami samazināta pieprasītās kompensācijas summa, tādējādi tas pierāda, ka Francijas iestādēm bija reāla sarunu vešanas spēja.
- (579) *Visbeidzot*, jebkurā gadījumā, lai gan par dažām iepirkuma daļām tika saņemts tikai viens galīgais piedāvājums, Francijas iestādēm nebija pienākuma šādus piedāvājumus pieņemt, ja tie tiktu uzskatīti par pārāk dārgiem.

5.2.3.2. Jebkurā gadījumā SPL atbilst VTNP lēmumam

- (580) *Corsica Linea* uzskata, ka pretēji tam, ko Komisija apgalvo lēmuma par procedūras sākšanu 395.–398. apsvērumā, attiecīgie pasākumi atbilst visiem VTNP lēmuma kritērijiem. Operators uzskata, ka i) VTNP lēmums ir piemērojams šai lietai, ii) daži jūras maršruti nepārsniedz paziņošanas atbrīvojuma robežlielumu un iii) SPL atbilst visiem pārējiem VTNP lēmuma kritērijiem.

5.2.3.2.1. VTNP lēmums attiecas uz kombinētiem pārvadājumu pakalpojumiem (kravu/pasažieru pārvadājumi)

- (581) *Corsica Linea* apstrīd Komisijas sākotnējo viedokli, ka VTNP lēmums attiecas tikai uz jūras pasažieru pārvadājumiem, it īpaši tāpēc, ka VTNP lēmumā ir noteikts robežlielums tikai attiecībā uz pārvadātajiem pasažieriem.
- (582) *Corsica Linea* uzskata, ka Komisijas piedāvātā interpretācija acīmredzami ir pretrunā paša teksta formulējumam un mērķim, kas precizēts VTNP lēmuma 24. apsvērumā. No šī apsvēruma izriet, ka visi jūras pārvadājumi (arī kravu pārvadājumi) ietilpst VTNP lēmuma piemērošanas jomā. Ja tiktu pieņemta Komisijas interpretācija, neviens jūras kravu pārvadājumu pakalpojums nevarētu gūt labumu no VTNP lēmuma, un tas būtu pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam.
- (583) *Corsica Linea* šajā saistībā norāda, ka Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse ļauj piemērot VTNP lēmumu kombinētajiem pakalpojumiem, attiecībā uz kuriem nav pārsniegts VTNP lēmumā noteiktais pasažieru plūsmas sliekšnis ⁽²⁰⁵⁾.
- (584) Piedevām *Corsica Linea* uzskata, ka VTNP lēmumā ietvertā atsauce uz vienotu robežlielumu pasažieru izteiksmē ir pamatota tikai ar to, ka pasažieru plūsma labākajā gadījumā ir vispārējs rādītājs par konkrētā maršruta ekonomisko nozīmi. *Corsica Linea* uzskata, ka ir grūti iedomāties, ka šajā maršrutā varētu veikt kravu pārvadājumus, kas nav samērojami ar pasažieru pārvadājumiem.

⁽²⁰⁴⁾ Spriedums, 2013. gada 16. septembris, *Iliad*, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, 240. un 254. punkts.

⁽²⁰⁵⁾ *Corsica Linea* atsaucas uz Komisijas 2021. gada 30. septembra Lēmumu (ES) 2022/1328 par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko Itālija un Lacio reģions īsteno attiecībā uz *Laziomar* un tās ieguvēju CLN (OV L 200, 29.7.2022., 154. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj>), 484. punkts un turpmākie punkti.

5.2.3.2.2. Ir izpildīti visi VTNP lēmumā paredzētie nosacījumi

- (585) *Corsica Linea* uzskata, ka SPL atbilst VTNP lēmuma 4. pantam – operators norāda, ka šajā gadījumā patiešām pastāv pilnvarojums, kas ietver visas šajā pantā noteiktās prasības, kā Komisija norāda lēmuma par procedūras sākšanu 275. un nākamajos apsvērumos ⁽²⁰⁶⁾.
- (586) *Corsica Linea* arī uzskata, ka SPL atbilst VTNP lēmuma 5. un 6. pantam, ņemot vērā to, ka SPL ir noteiktas kompensācijas aprēķināšanas un pārmērīgas kompensācijas pārbaudes metodes, kā Komisija norādījusi lēmumā par procedūras sākšanu (345.–377. apsvērumi).
- (587) Visbeidzot, *Corsica Linea* uzskata, ka SPL atbilst VTNP lēmuma 7. pantā paredzētajiem nosacījumiem, jo Francijas iestādes TED platformā (kurā uzskaitīti visi dalībvalstu līgumi un koncesijas, kas pārsniedz robežlielumus, kurus pārsniedzot, tie jāpublicē ES līmenī) ir publicējušas paziņojumu par koncesijas piešķiršanu saistībā ar SPL, kurā ir ietverta visa VTNP lēmuma 7. pantā prasītā informācija ⁽²⁰⁷⁾.

5.3. **La Méridionale** piezīmes

- (588) Pirmkārt, *La Méridionale* savās piezīmēs apgalvo, ka SPL nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Jebkurā gadījumā SPL atbilst VTNP lēmuma nosacījumiem un ir atbrīvoti no iepriekšējas paziņošanas Komisijai. Mazākais, SPL atbilst VTNP nostādnēm ⁽²⁰⁸⁾.

5.3.1. SPL nav uzskatāmi par valsts atbalstu

- (589) *La Méridionale* uzskata, ka SPL nepiešķir tam nekādas priekšrocības, jo tie atbilst visiem *Altmark* kritērijiem, arī pirmajam un ceturtajam kritērijam.

5.3.1.1. SPL atbilst pirmajam *Altmark* kritērijam

- (590) *La Méridionale* uzskata, ka SPL tvērums atbilst vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Operators norāda, ka Francijas iestādes ir pareizi konstatējušas i) lietotāju pieprasījumu pēc kravu ar vilcēju pārvadājumiem un ii) tirgus nepilnību. Visbeidzot, tas uzskatīja, ka iii) Francija ir definējusi SPL samērīgi vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

5.3.1.1.1. Francija ir pareizi identificējusi lietotāju pieprasījumu

- (591) *La Méridionale* uzskata, ka Francija ir pareizi identificējusi jūras kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pieprasījumu. Tas it īpaši attiecas uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem, par kuriem *La Méridionale* izteica vairākas piezīmes.
- (592) *La Méridionale* norāda, ka tas pasūtīja divas *Deloitte* veiktas ekonomiskās analīzes (turpmāk "**Deloitte ziņojums**"), kas it īpaši attiecas uz i) Tulas un Marseļas ostu savstarpējas aizstājamības neesību attiecībā uz kravu ar vilcēju jūras pārvadājumiem. *La Méridionale* apgalvo, ka *Deloitte* ziņojums apstiprina Francijas iestāžu analīzi, saskaņā ar kuru Marseļas ostas un Tulas ostas savstarpējā aizstājamība attiecībā uz kravu ar vilcēju pārvadājumiem ir ļoti zema.
- (593) Pirmkārt, vērtējot no kvalitatīvā aspekta, savāktie pierādījumi liecina, ka pārvadātāji, kas vēlas samazināt savas izmaksas, neuzskata Tulu par Marseļas alternatīvu šādu iemeslu dēļ:
- Marseļas ostai ir stratēģisks novietojums, proti, tā atrodas pie Ronas ielejas ietekas netālu no daudzām loģistikas bāzēm, kas izvietotas visā ielejā,

⁽²⁰⁶⁾ *Corsica Linea* šajā sakarā norāda, ka SPL 2. pantā ir tieša atsauce uz VTNP lēmumu.

⁽²⁰⁷⁾ Paziņojums par pakalpojumu koncesijas piešķiršanu, OV S 15/2023.

⁽²⁰⁸⁾ *La Méridionale* precizē, ka tā piezīmes attiecas tikai uz SPL, kas tam piešķirti atsevišķi vai kopā ar *Corsica Linea*.

- tā piedāvā operatoriem multimodālu tīklu un atrodas divu galveno Eiropas kravu pārvadājumu koridoru (Vidusjūras ass un Ziemeļjūras–Vidusjūras ass) krustcelēs,
- Marseļas aptvēruma teritorija aptver visu Francijas dienvidaustrumu daļu ⁽²⁰⁹⁾, savukārt Tulonas ostas nozīme ir daudz vairāk vietēja, un tās aptvēruma teritorijā ir tikai trīs uzņēmējdarbības parki ⁽²¹⁰⁾,
- bīstamās kravas nevar transportēt uz Tulu, jo tās ir aizliegtas ostā, jo tā atrodas tuvu militāriem objektiem.

(594) Otrkārt, no kvantitatīvā viedokļa *La Méridionale* norāda, ka *Deloitte* ziņojums apstiprina Marseļas un Tulonas ostu ļoti zemo savstarpējo aizstājamību attiecībā uz kravu ar vilcēju pārvadājumiem. *Deloitte* ziņojumā tika lēsts, ka gadījumā, ja Marseļā cena pieaugtu par 5–10 %, Tulonas ostu Marseļas ostas vietā izvēlētos mazāk nekā 20 % pārvadātāju.

(595) Lai nonāktu pie šā secinājuma, *Deloitte* ziņojumā vispirms tika izmantotas divas datubāzes, proti, i) publiskā datubāze, kurā uzskaitītas koncentrētas loģistikas zonas ⁽²¹¹⁾ un paplašinātas loģistikas zonas ⁽²¹²⁾ Francijā 2015. gadā ⁽²¹³⁾, un ii) *La Méridionale* nodrošinātā datubāze, kurā uzskaitītas Francijas kontinentālās daļas kravas pārvadātāju klientu noliktavas 2021. gadā. Pēc dažādu noliktavu atrašanās vietas noteikšanas, pamatojoties uz šīm datubāzēm, *Deloitte* ziņojumā tika noteiktas kopējās izmaksas, kas saistītas ar kravu pārvadājumiem uz Korsiku, izmantojot jūras pārvadājumu vedmaksu 35 EUR/LM apmērā Tulonas un Marseļas ostām un autotransporta izmaksas par kilometru 1,13 EUR apmērā ⁽²¹⁴⁾.

(596) *Deloitte* ziņojumā norādīts, ka rezultāti liecina, ka pat tad, ja cena reisiem no Marseļas ostas pieaugtu par 10 %, lielākajai daļai pārvadātāju joprojām būtu ekonomiski racionāli turpināt izmantot reisu no Marseļas ostas. Vidēji tikai 4,7 % pārvadātāju gūtu labumu no pāriešanas uz Tulonas ostu. *Deloitte* ziņojumā secināts, ka ostai piesaistītā pieprasījuma pēc kravām ar vilcēju Marseļā aplēse 80 % apmērā bija piesardzīga.

⁽²⁰⁹⁾ *Deloitte* ziņojumā ir atsaucies uz 2019. gada 4. jūlija kartēm no *Upply* (uzņēmuma, kas specializējas kravu pārvadājumos, it īpaši pa autoceļiem) tīmekļa vietnes, kas pieejama market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (skatīts 2024. gada 18. oktobrī) un kartēm, kas iekļautas Marseļas Pilsētplānošanas aģentūras ziņojumā “Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges” (2019. gada janvāris), pieejams tīmekļa vietnē https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (16. lpp.) (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽²¹⁰⁾ *La Méridionale* atsaucies uz i) Marseļas pilsētplānošanas aģentūras ziņojumu “Logistics in the PACA Region – Diagnostics and Challenges” (2019. gada janvāris), kas pieejams tīmekļa vietnē https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (skatīts 2024. gada 18. oktobrī) un ii) 2020. gada 18. jūnija pētījumu, ko Vāras TRK uzdevumā veica konsultants saistībā ar enerģijas plūsmu izpēti Tulonas liča ostās un tā tuvumā esošajā iekšzemes daļā, kurā norādīts, ka Tulonas ostas aptvēruma teritorija aprobežojas ar teritoriju starp Bandolas, Sinjas un Jēras pilsētām (pētījums pieejams tīmekļa vietnē [0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39](https://interreg-maritime.eu) (interreg-maritime.eu) (skatīts 2024. gada 18. oktobrī). *La Méridionale* uzskata, ka otrā pētījuma 5. lpp. skaidri parāda, ka Tulonas ostas aptvēruma teritorija ietver tikai trīs galvenos uzņēmējdarbības parkus ostas tuvumā, proti: Sinjas uzņēmējdarbības parku, *Toulon West* uzņēmējdarbības centru un *Toulon East* uzņēmējdarbības parku.

⁽²¹¹⁾ Saskaņā ar *Deloitte* ziņojumu koncentrēta loģistikas zona ir teritorija, kurā katra atsevišķa noliktava vai loģistikas platforma, kuras platība pārsniedz 5 000 m², atrodas mazāk nekā divu kilometru attālumā cita no citas. Katrā loģistikas zonā ir vismaz trīs noliktavas vai loģistikas platformas, kuru platība pārsniedz 5 000 m².

⁽²¹²⁾ Saskaņā ar *Deloitte* ziņojumu paplašinātā loģistikas zona ir teritorija, kurā katra atsevišķa noliktava vai loģistikas platforma, kuras platība pārsniedz 5 000 m², atrodas mazāk nekā sešu kilometru attālumā cita no citas. Katrā loģistikas zonā ir vismaz trīs noliktavas vai loģistikas platformas, kuru platība pārsniedz 5 000 m².

⁽²¹³⁾ Francijas noliktavu un loģistikas zonu atlants 2015. gadā, pieejams tīmekļa vietnē <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

⁽²¹⁴⁾ *Deloitte* ziņojumā ir atsaucies uz Valsts autoceļu komitejas datiem par 2019. gadu, saskaņā ar kuriem 40 tonnu tālsatiksmes kravas automobiļa gada izmaksas ir 1,13 EUR/km. Tas ietver transportlīdzekļa vadītāja izmaksas, transportlīdzekļa īpašnieka un finansēšanas izmaksas, degvielas, riepu, apkopes, ceļa nodevu un vinješu izmaksas, kā arī apdrošināšanas izmaksas un transportlīdzekļu nodokļus.

5.3.1.1.2. Francija pareizi analizējusi tirgus nepilnību

5.3.1.1.2.1. Corsica Ferries privātais piedāvājums bez SPL nav ticams

(597) *La Mériidionale* uzskata, ka Francijas iestādes ir pareizi analizējušas tirgus nepilnību, kas raksturo vajadzību pēc sabiedriskā jūras transporta pakalpojumiem starp Korsiku un Marseļas ostu.

(598) Šajā saistībā operators norāda, ka *Corsica Ferries* piedāvājums, kas tika iesniegts apspriešanas ar operatoriem laikā, nevar tikt uzskatīts par ticamu, jo ietilpība, ko *Corsica Ferries* izmantotu, ja nebūtu SPL, neatbilda Tulonas ostas jaudai. Saskaņā ar *Deloitte* ziņojumu *Corsica Ferries* deklarētā ietilpība bez SPL ⁽²¹⁵⁾ bija balstīta uz 539 % izmantojuma rādītāju Tulonas ostā 2023.–2028. gada periodā ⁽²¹⁶⁾, t. i., kravu apjomu, kas vairāk nekā piecas reizes pārsniedz pašreizējo ostas jaudu.

5.3.1.1.2.2. Tas, ka *La Mériidionale* 2024. gadā sāka maršrutu Tulona–Lilrusa saskaņā ar SPS shēmu, neapšaubā tirgus nepilnības esību.

(599) *La Mériidionale* norāda, ka tas no 2024. gada atver jaunu maršrutu starp Tulonu un Livorno (Itālija) ar pietāšanu Lilrusā. Tomēr operators norāda, ka šī iniciatīva nekādi neietekmē Francijas iestāžu secinājumus par tirgus nepilnību, kas pamato SPL noslēgšanu.

(600) *La Mériidionale* atkārtoti norāda, ka saskaņā ar SPS shēmu, ko piemēro starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu, tas var brīvi piedāvāt jaunus pakalpojumus ārpus SPL satvara. Šajā saistībā tas norāda, ka izmaiņas tā kapitālā un pārvaldībā, sākot no 2023. gada jūnija, noveda pie tā, ka uzņēmums formulēja jaunu komercstratēģiju, kas paredzēja pievērsties starptautiskajiem maršrutiem. Jaunais maršruts uz Itāliju tieši atbilst šim mērķim.

(601) *Pirmkārt, La Mériidionale* norāda, ka šis maršruts ietver tikai pasažieru pārvadājumus un galvenokārt ir paredzēts tūristiem. Tādējādi tas neietver kravu vai pasažieru medicīniskā nolūkā pārvadājumus.

(602) *Otrkārt, La Mériidionale* norāda, ka maršruta Tulona–Lilrusa un tā apkalpošanai norīkotā kuģa *Kalliste* darbības pārskati ir nošķirti no pārskatiem maršrutos Marseļa–Ažaksjo un Marseļa–Portovekšio, kurus apkalpo saskaņā ar SPL, tādējādi nodrošinot, ka nepastāv šķērssubsīdijas attiecībā uz kuģu amortizācijas un ekspluatācijas izmaksām.

(603) Šajā saistībā *La Mériidionale* noraida *Corsica Ferries* kritiku, kas izklāstīta lēmuma par procedūras sākšanu 216. apsvērumā attiecībā uz to, ka *Corsica Linea* izmantoja kuģi *Kalliste*, kas varēja liegt *La Mériidionale* pildīt savas saistības saskaņā ar SPL.

(604) *La Mériidionale* paskaidro, ka, lai gan *Corsica Linea* 2023. gada jūlijā un augustā patiešām izmantoja *Kalliste*, tas tika darīts, reaģējot uz ārkārtas situāciju, kad uz viena no *Corsica Linea* kuģiem (*Monte d'Oro*) izcēlās ugunsgrēks un tāpēc uz pāris mēnešiem tika apturēta kuģa ekspluatācija; pēc šā notikuma *Corsica Linea* skaidri lūdza *La Mériidionale*, vai tas varētu nofraktēt *Kalliste* savu maršrutu īslaicīgai izpildei.

(605) Turklāt *La Mériidionale* norāda, ka, lai gan SPL 2. pielikumā (pakalpojumu programma) *Kalliste* patiešām ir norīkota iepirkuma 3. daļai (Marseļa–Portovekšio) un ka provizorisks darbības pārskats (SPL 9. pielikums) ir balstīts uz to, ir iespējams to norīkot citiem maršrutiem saskaņā ar kuģu aizstāšanas mehānismu, kas paredzēts SPL 20. pantā, vai veikt papildu reisu turp un atpakaļ, par ko vienojušās Francijas iestādes.

⁽²¹⁵⁾ Saskaņā ar *Deloitte* ziņojumu *Corsica Ferries* norādīja, ka, ja nebūtu SPL, šis operators ievērojami palielinātu savu darbību Tulonā no vidēji 397 112 LM gadā 2016.–2019. gada periodā līdz vidēji 2 675 288 LM gadā 2023.–2028. gada periodā, t. i., tas savu piedāvājumu palielinātu par 574 %.

⁽²¹⁶⁾ *Deloitte* ziņojumā šis izmantojuma rādītājs ir aprēķināts, pamatojoties uz *Corsica Ferries* pārvadāto lineāro metru gada vidējo skaitu laikposmā no 2016. līdz 2019. gadam (397 112 LM), kas saskaņā ar Vāras TRK datiem atbilst pašreizējam Tulonas ostas izmantojuma rādītājam (80 %), un gada vidējo rādītāju, ko *Corsica Ferries* deklarēja laikposmā no 2023. līdz 2028. gadam (2 675 288 LM), kas atbilst 539 % Tulonas ostas izmantojumam.

5.3.1.1.3. Francijas iestādes ir noteikušas samērīgas sabiedrisko pakalpojumu saistības

5.3.1.1.3.1. Minimālās nodrošināmās ietilpības saistības ir samērīgas ar apzināto vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem

- (606) *La Mériidionale* apstrīd Komisijas sākotnējo nostāju, saskaņā ar kuru minimālā kravietilpība SPL tika noteikta tā, lai sabiedriskie pakalpojumi jebkurā laikā varētu atbilst pieprasījuma maksimumam, kas novērots vēsturiskajos datos
- (607) *La Mériidionale* paskaidro, ka Francijas iestādes kravu pārvadājumiem nepieciešamo minimālo ietilpību noteica, pamatojoties 2030. gada jūlija reisu vidējo rādītāju, kas ir lielāks nekā vidējais rādītājs vienam reisam citos 2030. gada mēnešos. Ņemot vērā satiksmes atšķirības atkarībā no nedēļas dienas un mēneša, šis mēneša vidējais rādītājs neļauj vienmēr apmierināt novēroto pieprasījuma maksimumu. Saskaņā ar *La Mériidionale* sniegto informāciju mēneša vidējais rādītājs 2030. gada jūlijā, kā arī pārējie mēneša vidējie rādītāji ietver reismus, kuros pieprasījums pārsniedz izvēlēto minimālo ietilpību.
- (608) Šajā sakarā *La Mériidionale* uzsver, ka analīze par kuģu kravu apjomiem 2021. un 2022. gadā *La Mériidionale* apkalpotajos maršrutos liecina, ka minimālā ietilpība, kas SPL noteikta saistībā ar kravu pārvadājumiem, nav pārmērīga, jo ievērojamā daļā reisu tā tika pārsniegta⁽²¹⁷⁾. Analīze pa mēnešiem un dienām liecina, ka 2021. un 2022. gadā minimālā ietilpība tika regulāri pārsniegta katru gada mēnesi un katru nedēļas dienu. Tāpēc SPL norādītās ietilpības vērtības nevar uzskatīt par nesamērīgām.
- (609) Visbeidzot, *La Mériidionale* paskaidro, ka minimālās ietilpības noteikšana 2030. gada jūlijā aplēstajā līmenī atbilst ierobežojumiem, ar kādiem uzņēmumi saskaras, pārvaldot savu floti. Tāpēc, ņemot vērā flotes pārvaldības ekonomiskos ierobežojumus un kuģu amortizācijas periodus, nebija iespējams noteikt minimālo ietilpību pa mēnešiem vai pat pa gadiem. *La Mériidionale* paskaidro, ka, ņemot vērā kuģu vērtību, operatoriem līguma darbības laikā ir grūti mainīt kuģus gan no ekonomiskā, gan darbības viedokļa. Savukārt SPL noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības ļauj nodot ekspluatācijā kuģus, kas spēj sniegt sabiedriskos pakalpojumus visā SPL darbības laikā un nodrošināt pieprasījuma maksimumus.

5.3.1.1.3.2. Minimālās ietilpības pienākumi attiecībā uz vienā reisā pārvadāto transportlīdzekļu vadītāju skaitu ir samērīgi ar vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem

- (610) *La Mériidionale* apgalvo, ka pretēji tam, ko savā sūdzībā apgalvo *Corsica Ferries*, SPL paredzētā minimālā autovadītāju pārvadāšanas ietilpība nav nesamērīga.
- (611) Pamatojoties uz *La Mériidionale* iesniegtajiem datiem, *Deloitte* ziņojumā tika novērtēts faktiskais to autovadītāju skaits, kuri 2021. un 2022. gadā pavadīja savas kravas ar *La Mériidionale* kuģiem. Ziņojumā konstatēts, ka SPL noteiktās minimālās ietilpības vērtības attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju skaitu nav pārmērīgas, jo 2021. un 2022. gadā tās jau tika pārsniegtas vai sasniegtas ievērojamā daļā reisu⁽²¹⁸⁾.

5.3.1.2. SPL atbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam

- (612) Pirmkārt, *La Mériidionale* uzskata, ka līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriji neietekmēja Francijas spēju izvēlēties pretendentu, kas spēj sniegt pakalpojumu ar viszemākajām izmaksām sabiedrībai. *La Mériidionale* uzskata, ka maršrutos uz Portovekšio (iepirkuma 3. daļa) un Propriāno (iepirkuma 4. daļa) *Corsica Linea* un *La Mériidionale* iesniedza konkurējošus piedāvājumus. Abos gadījumos Francijas iestādes pieņēma zemākās cenas piedāvājumu.

⁽²¹⁷⁾ *Deloitte* ziņojums liecina, ka 2021. gadā gandrīz trešdaļa no *La Mériidionale* veiktajiem reisiem starp Marseļu un Ažaksjo jau pārsniedza SPL noteikto minimālo kravietilpību. 2022. gadā tā tas bija 40 % reisu, ko *La Mériidionale* veica starp Marseļu un Ažaksjo.

⁽²¹⁸⁾ Saskaņā ar *Deloitte* ziņojumu SPL noteiktā minimālā ietilpība attiecībā uz kravu ar vilcēju autovadītājiem tika sasniegta vai pārsniegta 40 % no *La Mériidionale* veiktajiem reisiem 2021. gadā un 43 % 2022. gadā maršrutā starp Marseļu un Ažaksjo.

- (613) Otrkārt, *La Mériidionale* norāda, ka apspriešanās ar operatoriem atbildes sniedza trīs kuģošanas sabiedrības (*Corsica Ferries*, *Corsica Linea* un *La Mériidionale*), tāpēc pretendentu skaits (divi) atbilda apspriešanās ar operatoriem saņemto atbilžu skaitam. Turklāt tas, ka nebija citu kuģošanas sabiedrību, drīzāk apstiprina vēlmes trūkumu tirgū attiecībā uz zemas rentabilitātes maršrutiem, piemēram, tādiem kā uz Korsiku.

5.3.2. SPL ir saderīgi ar VTNP lēmumu

5.3.2.1. VTNP lēmums ir piemērojams SPL

- (614) *La Mériidionale* apstrīd Komisijas sākotnējo viedokli, ka VTNP lēmums ir piemērojams tikai pasažieru pārvadājumu maršrutiem, izslēdzot jebkādu citu jūras transporta pakalpojumus (it īpaši kravu pārvadājumus). Pirmkārt, operators uzskata, ka VTNP lēmumā nav precizēts, ka tas nav piemērojams kombinētiem pakalpojumiem, un ka Komisija nevar izmantot šādu šauru interpretāciju; otrkārt, tas katrā ziņā uzskata, ka šāda interpretācija atbilst Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei ⁽²¹⁹⁾

5.3.2.2. SPL atbilst VTNP lēmumam

- (615) *La Mériidionale* uzskata, ka SPL atbilst VTNP lēmuma 4. pantam: operators norāda, ka šajā gadījumā patiešām pastāv pilnvarojums, kas ietver visas šajā pantā noteiktās prasības, kā Komisija norāda lēmuma par procedūras sākšanu 275. un nākamajos apsvērumos ⁽²²⁰⁾. Tā arī norāda, ka saskaņā ar VTNP lēmumu SPL ilgums ir mazāks par 10 gadiem.
- (616) *La Mériidionale* arī uzskata, ka SPL atbilst VTNP lēmuma 5. un 6. pantam, ņemot vērā to, ka SPL ir noteiktas kompensācijas aprēķināšanas un pārmērīgas kompensācijas pārbaudes metodes, kā Komisija norādījusi lēmumā par procedūras sākšanu (345.–377. apsvērumi).
- (617) Visbeidzot, *La Mériidionale* uzskata, ka SPL atbilst VTNP lēmuma 7. pantā paredzētajiem nosacījumiem, jo Francijas iestādes ir publicējušas visu šajā pantā prasīto informāciju.

5.3.3. SPL ir saderīgi ar VTNP nostādnēm

- (618) *La Mériidionale* uzskata, ka pasākumi jebkurā gadījumā ir saderīgi ar VTNP nostādnēm. Operators iesniedza piezīmes par diviem jautājumiem: pilnvarojuma ilgumu un SPL atbilstību ES tiesību aktiem koncesiju jomā.

5.3.3.1. SPL ilgums atbilst VTNP nostādnēm

- (619) *La Mériidionale* uzskata, ka SPL septiņu gadu termiņš atbilst Savienības tiesību aktos noteiktajiem standartiem. *La Mériidionale* uzskata, ka šis laikposms ir saprātīgs un pamatots, ņemot vērā investīcijas, kas veiktas vai tiks veiktas, lai pildītu SPL līgumsaistības, it īpaši attiecībā uz mobilizēto kuģu amortizācijas izmaksām un izmaksām, kas saistītas ar papildu aprīkojumu vai atbilstības nodrošināšanu vides prasībām. Šajā sakarā operators atsaucas uz Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi attiecībā uz jūras sabiedrisko pakalpojumu līgumiem Itālijā ⁽²²¹⁾ un Norvēģijā ⁽²²²⁾, kuru termiņš ir gandrīz desmit gadi vai vairāk.

⁽²¹⁹⁾ *La Mériidionale* atsaucas uz Lēmuma (ES) 2022/1328 484. un turpmākajiem punktiem.

⁽²²⁰⁾ Šajā saistībā *La Mériidionale* norāda, ka SPL 2. pantā ir tieša atsauce uz VTNP lēmumu.

⁽²²¹⁾ Komisijas Lēmums (ES) 2022/448 (2021. gada 17. jūnijs) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Siremar* un tā iegādātāju *Società Navigazione Siciliana* (OV L 97, 24.3.2022., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj>).

⁽²²²⁾ Sk. 141. zemsvītras piezīmi.

5.3.3.2. SPL atbilst ES publiskā iepirkuma tiesību aktiem

5.3.3.2.1. Laiks, kas pagājis no SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas dienas līdz pakalpojumu sniegšanas sākuma datumam, nav ierobežojis pieeju tirgum

- (620) *La Méridionale* uzskata, ka īsais laikposms starp SPL slēgšanas tiesību piešķiršanas dienu un pakalpojumu sniegšanas sākuma datumu nerada nekādas grūtības saskaņā ar ES tiesību aktiem koncesiju jomā.
- (621) *Pirmkārt*, operators uzskata, ka apstākļi atšķiras no tiem, kas minēti spriedumā *SNCM II* lietā, ko Komisija min savā lēmumā par procedūras sākšanu. *La Méridionale* uzskata, ka publiskajā, ka publiskajā uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus, kas 2022. gada 6. maijā publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, potenciālajiem pretendentiem tika norādīts, ka SPL paredzētie pakalpojumi jāsāk sniegt 2023. gada 1. janvārī. Tādējādi potenciālie pretendenti tika informēti astoņus mēnešus pirms attiecīgo pakalpojumu sniegšanas sākuma datuma. Turklāt par SPL stāšanos spēkā 2023. gada 1. janvārī tika paziņots, tiklīdz Francijas iestādes 2022. gada 22. janvārī sāka apspriešanu ar operatoriem, uz kuru *Corsica Ferries* atbildēja, t. i., gandrīz gadu iepriekš.
- (622) *Otrkārt*, *La Méridionale* norāda, ka 2022. gada 6. maijā publicētajos konkursa noteikumos bija paziņots, ka pretendentiem pieteikumi un piedāvājumi bija jāiesniedz līdz 2022. gada 25. jūlijam un ka jebkādas sarunu sanāksmes provizoriski sāktos 2022. gada augustā. Ņemot vērā nemainīgos termiņus tik sarežģītu līgumu kā SPL apspriešanā un slēgšanas tiesību piešķiršanā, visi attiecīgie ekonomikas dalībnieki tādējādi jau no paša sākuma

⁽²²³⁾ Kabotāžas regulas 4. pants.

⁽²²⁴⁾ Komisijas paziņojums par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), COM/2014/232 final, 22.4.2014.

⁽²²⁵⁾ 2017. gada 1. marta spriedumi *SNCM I* un *SNCM II*, turpat.

⁽²²⁶⁾ Tiek lēsts, ka ostas jaudas robežlielums ir 80 kravas automobiļi dienā visu gadu, izņemot jūliju un augustu, kad saskaņā ar aplēsēm jaudas robežlielums ir 40 kravas automobiļi dienā, jo vasaras mēnešos pieaug pasažieru un vieglo transportlīdzekļu satiksme.

(²²⁷) Administratīvā tiesa cita starpā norādīja, ka konkursa lietas materiālos bija iekļauti informatīvi dokumenti par jūras pārvadājumiem starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu, piemēram, darbuzņēmēju gada ziņojumi par 2017., 2018. un 2019. gadu, kuros ir ietverta pakalpojumu kvalitātes analīze.

(²²⁸) Spriedums, 1998. gada 18. jūnijs, C-35/96 Komisija/Itālija, ECLI:EU:C:1998:303, un spriedums, 1991. gada 23. aprīlis, C-41/90 *Höfner un Elser*, ECLI:EU:C:1991:161, 21. punkts.

(²²⁹) Spriedums, 1987. gada 16. jūnijs, Komisija/Itālija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. punkts; spriedums, 1998. gada 18. jūnijs, Komisija/Itālija, C-35/96, turpat, 36. punkts.

⁽²³⁰⁾ Spriedums, 2011. gada 12. maijs, *Région Nord-Pas-de-Calais*, apvienotās lietas T-267/08 un T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts.

⁽²³¹⁾ Turpat, 109. punkts.

⁽²³²⁾ Spriedums, 1990. gada 14. februāris, Francija/Komisija, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 44. un 45. punkts.

⁽²³³⁾ Spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87.–93. punkts.

⁽²³⁴⁾ OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.

⁽²³⁵⁾ VTNP paziņojums, 68. punkts.

⁽²³⁶⁾ Spriedums, 2015. gada 4. jūnijs, *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts.

⁽²³⁷⁾ Sk. spriedumu, 2000. gada 19. septembris, *Vācija/Komisija*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30. punkts un tajā minētā judikatūra.

⁽²³⁸⁾ Sk. *Kabotāžas* regulu.

(²³⁹) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

(²⁴⁰) Spriedums, 2016. gada 21. jūlijs, *Dilly's Wellnesshotel*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, 37. un 38. punkts; spriedums, 2019. gada 5. marts, *Eesti Pagar AS*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, 60. punkts.

(²⁴¹) Attiecībā uz interpretāciju pēc analogijas sk. 2023. gada 19. oktobra spriedumu *SAD Trasporto locale*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 23.–29. punkts, par tādas regulas darbības jomu, ar kuru no paziņošanas pienākuma atbrīvo valsts atbalstu, kas piešķirts sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas veidā par sauszemes transporta pakalpojumiem.

⁽²⁴²⁾ Spriedums, 2011. gada 20. septembris, *Regione autonoma della Sardegna*, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, 190. punkts.

⁽²⁴³⁾ Spriedums, 2018. gada 15. novembris, *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II un T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, 79.–83. punkts.

⁽²⁴⁴⁾ Spriedums, 2017. gada 1. marts, *SNCM I*, turpat.

⁽²⁴⁵⁾ Spriedums, 2017. gada 1. marts, *SNCM II*, turpat.

⁽²⁴⁶⁾ Spriedums, 2017. gada 1. marts, *SNCM II*, 134. punkts.

⁽²⁴⁷⁾ Spriedums, 2017. gada 1. marts, *SNCM II*, 135. punkts.

⁽²⁴⁸⁾ Lēmums par procedūras sākšanu, 283. apsvērums.

⁽²⁴⁹⁾ 300 atbildes it īpaši attiecās uz maršrutu Marseļa–Propriāno.

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

⁽²⁵¹⁾ 78. zemspītras piezīme.

⁽²⁵²⁾ Papildus atiešanas un pienākšanas laikiem Korsikā un kursēšanas biežumam Komisija, ņemot vērā apspriešanu ar lietotājiem, norāda, ka i) pasažieriem rezidentiem un pasažieriem nerezidentiem i) ir vienādas vajadzības saistībā ar ceļošanu ar automobili un kajītes izmantošanu, un ii) tiem ir tādas pašas preferences attiecībā uz kursēšanas biežumu jūras reisos starp Marseļu un Korsiku.

⁽²⁵³⁾ Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām, OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp., 2.2. punkts.

⁽²⁵⁴⁾ Šis secinājums, šķiet, atbilst arī konkurences iestādes atzinuma 297.–305. punktam.

⁽²⁵⁵⁾ Tā kā Tulonas un Nicas ostu savstarpējai aizstājamībai šajā lēmumā nav nozīmes, Komisija šo jautājumu nekomentēs, it īpaši tāpēc, ka Francijas iestādes nav iesniegušas nekādus pierādījumus, lai novērtētu šo aizstājamību.

⁽²⁵⁶⁾ Lēmums par procedūras sākšanu, 300. apsvērums.

⁽²⁵⁷⁾ Šajā sakarā jāņem vērā, ka anketā, kas tika iesniegta saistībā ar apspriešanu ar lietotājiem, bija iekļauti jautājumi par jūras transporta pakalpojumu izmantošanu visā maršrutā (piemēram, Marseļa–Ažaksjo), tādējādi ņemot vērā lietotāju vajadzības un vēlmes gan izbraucot no Marseļas ostas vai ierodoties tajā, gan izbraucot no Korsikas ostām vai ierodoties tajās. Līdzīgi jautājumi par gaisa un jūras transporta savstarpēju aizstājamību attiecās arī uz lietotājiem, kas dodas ceļā no valsts kontinentālās daļas vai no Korsikas. Līdz ar to jautājums par Korsikas ostu ģeogrāfisko aizstājamību bija vienīgais aspekts, kas nebija minēts apspriešanās ar lietotājiem un *Gecodia* ziņojumā, bet, pamatojoties uz Francijas iestāžu iesniegtajiem pierādījumiem, nevar secināt, ka šāds izlaidums ir acīmredzama kļūda vērtējumā.

⁽²⁵⁸⁾ *Corsica Ferries* turklāt apgalvo, ka Groseto-Prunja, kas atrodas pusceļā starp Ažaksjo un Propriāno, ir 40 minūšu brauciena attālumā no Ažaksjo un 45 minūšu brauciena attālumā no Propriāno. Tādējādi tiek lēsts, ka kopējais ceļā pavadītais laiks ir 85 minūtes, t. i., 1 stunda 25 minūtes.

⁽²⁵⁹⁾ Piemēram, pieņemot, ka divi infrastruktūras objekti atrodas aptuveni 400 km attālumā viena no otras, lietotāji, kas atrodas pusceļā starp abiem infrastruktūras objektiem (t. i., 200 km attālumā no abiem šiem objektiem), tos varētu uzskatīt par savstarpēji aizstājamiem, ja visi pārējie apstākļi būtu vienādi. Tomēr tas nenozīmē, ka abi infrastruktūras objekti ir savstarpēji aizstājami tikai šī iemesla dēļ.

⁽²⁶⁰⁾ Lēmums par procedūras sākšanu, 301. apsvērums.

⁽²⁶¹⁾ Komisija arī norāda, ka brīdī, kad Francijas iestādes veica vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem analīzi, dati par 2022. gadu vēl nebija pieejami.

⁽²⁶²⁾ Kā norādīts *Corsica Ferries* minētā CSS R. 322-10-7. pantā, “sabiedriskā transporta izmaksas, kas radušās personai, kura pavadā apdrošināto personu vai labuma guvēju, tiek segtas, ja šīs personas veselības stāvoklis prasa trešās personas palīdzību vai ja tā ir jaunāka par 16 gadiem”. Šādos apstākļos nav acīmredzami kļūdaini uzskatīt, ka personas, kas ir vecākas par 75 gadiem vai jaunākas par 19 gadiem, tiek sistemātiski pavadītas, jo saistībā ar šīm divām vecuma grupām ir īpaši liela iespēja, ka ceļojuma laikā tās saņems trešās personas palīdzību.

⁽²⁶³⁾ Konkurences iestādes atzinums, kas minēts 20. apsvēruma 295. punktā.

⁽²⁶⁴⁾ Bregaijonas termināji pasažierus neuzņem, un Laseinas terminālis ir rezervēts kruīza kuģiem.

⁽²⁶⁵⁾ *Corsica Ferries* kritika attiecas uz anketu neesību saistībā ar maršrutiem no Tulas un Nicas.

⁽²⁶⁶⁾ (..).

⁽²⁶⁷⁾ Piemēram (..).

⁽²⁶⁸⁾ Kā norādīts 3. tabulā, kravu pārvadājumi starp Korsiku un valsts kontinentālo daļu sasniedza 2,2 miljonus LM. Kā norādīts 20. tabulā, *Corsica Ferries* plānoja laikposmā no 2023. līdz 2030. gadam (ja pasākumi netiks īstenoti) piedāvāt tirgū pārvadājumu ietilpību gandrīz 3,3 miljonu LM apmērā, tādējādi apstiprinot, ka uzņēmums, šķiet, paredz satiksmes pieaugumu.

⁽²⁶⁹⁾ Šajā nozīmē sk. spriedumu, 2001. gada 20. februāris, *Analir*, C-205/99, EU:C:2001:107, 66. punkts.

⁽²⁷⁰⁾ Turpat, 38. punkts.

⁽²⁷¹⁾ Turpat, 65. punkts.

⁽²⁷²⁾ Sk. 5.3.1. iedaļu skaidrošajā paziņojumā par Kabotāžas regulu.

⁽²⁷³⁾ Atgādināsim, ka viena reisa vidējais pieprasījums, kas paredzams 2023.–2030. gada periodā, tiek aprēķināts, ikgadējās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem apjomu (21. tabula) dalot ar SPL paredzēto reisu turp un atpakaļ skaitu gadā (23. tabula).

⁽²⁷⁴⁾ Kā paskaidroja Francijas iestādes, šis kravu pārvadājumu pieprasījuma atšķirības atspoguļo pārvadātāju faktisko pieprasījumu, un tas nozīmē, ka jūras pārvadājumi parasti tiek veikti preču pārvadātāju pieprasītajā datumā, jo jūras transporta operatoriem ir maz iespēju mainīt lietotāju pieprasītā transporta pakalpojuma datumu. Attiecībā uz kravu pārvadājumiem liela daļa kravu, kuru galamērķis ir Korsika, ir paredzētas, lai apgādātu Korsikas lielveikalus, it īpaši ar svaigiem produktiem. Šīs preces ātri bojājas, tāpēc tās jāpiegādā noteiktā laikā. Tāpēc vietas rezervēšana uz kuģa tiek veikta ļoti īsā laikā, visbiežāk atiešanas dienā, bet ne agrāk kā dažas dienas iepriekš. Attiecībā uz dažām precēm (materiāli, kas nav ātrbojīgi, lielgabariņa rūpnieciskās iekārtas, pārvākšanās laikā pārvesti priekšmeti) rezervēšanu var veikt vairāk nekā nedēļu iepriekš, bet saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju šādi gadījumi vērojami daudz retāk.

⁽²⁷⁵⁾ Komisija norāda, ka saskaņā ar paziņojumu par Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu jūras transportam jūras kabotāžas jomā sabiedrisko pakalpojumu līgumu ilgumam jābūt samērīgam un ne pārāk ilgam, parasti nepārsniedzot sešus gadus (Komisijas paziņojuma C(2004) 43 “Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam” (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.) 9. punkts). Tomēr skaidrojošajā paziņojumā, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvības principa piemērošanu jūras transportam, ir norādīts, ka: “pieredze, kuru Komisija ir guvusi kopš 2003. gada, liecina, ka dažos gadījumos sešu gadu termiņš attur kuģu īpašniekus no piedāvājuma iesniegšanas, jo tie uzskata, ka šis darbības laiks ir pārāk īss, lai atgūtu pakalpojuma sniegšanā ieguldītos līdzekļus. Arī publiskās iestādes apgalvo, ka īstermiņa līgumi var atturēt kuģu īpašniekus no daudz lielāku ieguldījumu veikšanas, tādējādi aizkavējot inovāciju un traucējot pakalpojumu kvalitātes iespējamu uzlabošanos. (...) Šā iemesla dēļ Komisija uzskata, ka ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuru darbības laiks pārsniedz piecus (ja Koncesiju direktīvas nozīmē attiecīgais līgums ir koncesija) vai sešus gadus, var ievērot proporcionālītātes principu, ja 1) to pamatā ir objektīvi kritēriji, piemēram, vajadzība atgūt ieguldījumus, kas veikti jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanā parastos darbības apstākļos (piem., ieguldījumi kuģos vai infrastruktūrā), 2) un tie neierobežo pieeju tirgum. Neskarot katra gadījuma individuālu analīzi, ņemot vērā Komisijas pieredzi un publisko iestāžu sniegto informāciju, līgumi, kuru maksimālais darbības laiks ir 12 gadi, būtu pamatoti gadījumos, kad jārada iespēja amortizēt jauna vidusmēra prāmja izmaksas, vienlaicīgi nodrošinot tirgus pienācīgu darbību.”

⁽²⁷⁶⁾ Direktīva (ES) 2023/959, turpat.

⁽²⁷⁷⁾ Regula (ES) 2023/1805, turpat.

⁽²⁷⁸⁾ Komisijas 2018. gada 12. jūlija lēmums lietās SA.48119 (2017/N) un SA.49523 (2017/N) – Horvātija – VTNP – regulārais piekrastes jūras sabiedriskais transports prāmju maršrutos Nr. 431, 432, 632 un 635, C(2018) 4375 final (OV C 339, 21.9.2018., 1. lpp.).

⁽²⁷⁹⁾ Lēmums (ES) 2022/448.

⁽²⁸⁰⁾ Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

⁽²⁸¹⁾ 5.4.1. iedaļa.

⁽²⁸²⁾ 5.4.2. iedaļa.

⁽²⁸³⁾ *Corsica Ferries* arī apgalvo, ka prasība mobilizēt *Ro-Pax* kuģus bija šķērslis ienākšanai tirgū (517. apsvērums). Tomēr Komisija norāda, ka uzņēmumiem, kas laikposmā no 2015. līdz 2022. gadam sniedza pakalpojumus Korsikā, arī *Corsica Ferries*, ir tāda lieluma kuģi, kas atbilst pašreizējo SPL noteikumiem. Piedevām Komisija uzskata, ka SPL prasītos ietilpības nosacījumus pamato vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kā minēts 7.3.2.1.1.3., 7.3.2.1.2.3. un 7.3.2.1.3.3. iedaļā. Līdz ar to šie nosacījumi nevarēja būt šķērslis ienākšanai tirgū.

⁽²⁸⁴⁾ Koncesiju direktīvas 39. pants.

⁽²⁸⁵⁾ Spriedums, 2017. gada 1. marts, *SNCM II*, turpat.

⁽²⁸⁶⁾ Valsts padome, 2019. gada 24. jūnijs, *La Méridionale*, Nr. 429407, 3. punkts.

⁽²⁸⁷⁾ Bastiā Administratīvā tiesa, 2019. gada 19. marts, *La Méridionale*, Nr. 1900289, 12. punkts.

⁽²⁸⁸⁾ Kā minēts 1055. apsvērumā, tas, ka koncesionāri ierosina datumus šādiem reisiem turp un atpakaļ, neietekmē faktisko datumu izvēli, kas galu galā tiek atstāta līgumslēdzējas iestādes ziņā.

⁽²⁸⁹⁾ Iepirkuma 4. daļai paredzētajā 1. pielikuma oficiālajā versijā, ko Francijas iestādes nosūtīja Komisijai, trūka divu lappušu. Tomēr Komisija varēja iegūt un apstiprināt trūkstošo informāciju no citiem konkursa dokumentiem (2. un 3. pielikums).

⁽²⁹⁰⁾ Bastiā Administratīvās tiesas 2022. gada 20. jūlija rīkojums, 12. apsvērums.

⁽²⁹¹⁾ *Corsica Ferries* uzskata, ka *OTC* savās atbildēs bija norādījusi, ka 1. pielikums ir minimālā prasība (529. apsvērums). Tomēr *OTC* atsaucās tikai uz iepirkuma dokumentiem.

⁽²⁹²⁾ Ja pārplānojamiem un papildu reisiem turp un atpakaļ būtu vajadzīgas īpašas flotes, tas saistībā ar šādām flotēm radītu papildu izmaksas, kas nav saderīgas ar maksimālo kompensāciju par izmaksām, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām.

⁽²⁹³⁾ 5.3.2. iedaļa.
⁽²⁹⁴⁾ 5.3.2.1. iedaļa.
⁽²⁹⁵⁾ 5.3.2.2. iedaļa.

⁽²⁹⁶⁾ Attiecībā uz saprātīgu peļņu tiks veikts iepriekšējs novērtējums (balstoties drīzāk uz paredzamo peļņu, nevis reāli gūto peļņu), lai neliegtu izmantot stimulus konkrētajam uzņēmumam palielināt efektivitāti, īstenojot darbības, kas nav VTNP.

⁽²⁹⁷⁾ Spriedums, 2008. gada 12. februāris, *BUPA*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 220. un 222. punkts.

⁽²⁹⁸⁾ Komisija norāda, ka liela pieprasījuma gadījumā kuģi, ko *Corsica Linea* un *La Mériidionale* izmanto maršrutos starp Marseļu un Ažaksjo, Bastiā, Lilrusu un Portovekšio, būtu jāizmanto gandrīz pilnībā (pieprasījuma maksimuma laikā tiktu izmantoti apmēram 90 % no kuģa kravietilpības).

⁽²⁹⁹⁾ Lēmums 2013/435/ES.

⁽³⁰⁰⁾ Sk., piemēram, Komisijas 2012. gada 25. janvāra Lēmumu 2012/321/ES par pasākumu SA.14588 (C 20/09), ko Beļģija īstenojusi *De Post – La Poste* (esošais nosaukums – “bpost”) atbalstam (OV L 170, 29.6.2012., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj>), 2014. gada 1. augusta lēmumu lietā SA.35608 – *Hellenic Post* – kompensācija universālā pasta pakalpojuma finansēšanai (OV C 348, 3.10.2014., 48. lpp.), un 2016. gada 29. janvāra lēmumu lietā SA.41702 – Īrija – risku izlīdzināšanas shēma (OV C 104, 18.3.2016., 2. lpp.).

⁽³⁰¹⁾ Šī metodika tika piemērota Komisijas Lēmumā (ES) 2022/348 (2021. gada 17. jūnijs) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija un Toskānas reģions attiecībā uz *Toremara* un tā iegādātāju *Moby* (OV L 64, 2.3.2022., 6. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj>).

⁽³⁰²⁾ Kravu pieprasījuma aplēse ir balstīta uz vēsturiskiem datiem (224. apsvērums), kas liecina, ka kravas ar vilcēju kravas veidoja tikai aptuveni 20 % no kopējā kravu apjoma, kas laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam tika pārvadāts starp Marseļu un Korsiku (54. apsvērums). Ņemot vērā to, ka 20 % no kravu ar vilcēju pārvadājumu pieprasījuma tiek uzskatīti par savstarpēji aizstājamiem starp Marseļu un Tulonu, kopumā tikai 4 % no kopējā kravu pārvadājumu pieprasījuma tiek uzskatīti par savstarpēji aizstājamiem starp Marseļu un Tulonu.

⁽³⁰³⁾ Attiecīgās sabiedriskās apspriešanas rezultātus skatīt šajā saitē: 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 (skatīts 2024. gada 18. oktobrī) un attiecībā uz pārējiem punktiem: <https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf> (skatīts 2024. gada 18. oktobrī).

