2025/2453

30.12.2025

CINNEADH (AE) 2025/2453 ÓN gCOIMISIÚN

an 26 Samhain 2024

i gcás SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – An Fhrainc – Seirbhísí muirí chuig an gCorsaic (2023-2030)

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2025) 8473)

(Is é an téacs Fraincise amháin atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na nAirteagal sin, ([1]) agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

1.1. Céim an réamhfhógra

(1) I litir dar dáta an 17 Eanáir 2022, chuir údaráis na Fraince an Coimisiún ar an eolas gur thionscain Bord Iompair na Corsaice ('**OTC**') bearta chun a chinneadh an raibh riachtanas seirbhíse poiblí ann a bhaineann le seirbhísí muirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Chuir an Coimisiún tús le nós imeachta réamhfhógra an 19 Eanáir 2022, a cláraíodh faoi SA.101557. Sheol údaráis na Fraince a mbarúlacha tosaigh chuig an gCoimisiún i litreacha dar dáta an 19, an 25 agus an 27 Eanáir 2022.

(2) Le litreacha agus ríomhphoist an 4 agus an 15 Feabhra agus an 22 Márta 2022, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ar údaráis na Fraince. Chuir údaráis na Fraince a bhfreagraí isteach an 15 Feabhra, agus an 7 agus an 31 Márta 2022.

(3) Le litreacha dar dáta an 15 Márta, an 8 Aibreán, agus an 19 agus an 20 Bealtaine 2022, chuir údaráis na Fraince an Coimisiún ar an eolas faoina bpleananna cúig chonradh seirbhíse poiblí a dhámhachtain, ar feadh tréimhse 8 mbliana (2023-2030), le haghaidh muiriompar earraí agus paisinéirí idir calafort Marseille agus gach ceann de na cúig chalafort in Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano agus L'Île-Rousse ('**na conarthaí seirbhíse poiblí**' nó '**na bearta**').

(4) Le litreacha agus ríomhphoist an 20 Aibreán, an 30 Bealtaine, an 12 Iúil, an 11 Lúnasa, an 3, an 18, an 21, an 23 agus 30 Samhain, agus an 1 agus an 2 Nollaig 2022, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ar údaráis na Fraince. Chuir siad a bhfreagraí isteach le litreacha agus ríomhphoist an 7 agus an 22 Meitheamh, an 22 agus an 27 Iúil, an 10, an 13 agus an 14 Deireadh Fómhair, an 8, an 10, an 11, an 17, an 22, an 24, an 25 agus 30 Samhain, agus an 1 agus an 2 Nollaig 2022.

(5) Le linn chéim an réamhfhógra, reáchtáil an Coimisiún agus údaráis na Fraince cruinnithe an 1, an 17 agus an 22 Feabhra, an 18 Márta, an 5 Aibreán, an 28 Meitheamh, an 11 Iúil, agus an 15, an 21 agus an 30 Samhain 2022. Mar ullmhúchán do na cruinnithe sin, nó ina ndiaidh, sholáthair údaráis na Fraince faisnéis bhreise an 21 Feabhra, an 22 Márta agus an 12 Iúil 2022.

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

(6) An tráth céanna, fuair an Coimisiún faisnéis ghinearálta ó thríú páirtí an 14 Aibreán, an 17, an 21, an 22 agus an 30 Meitheamh, an 25 Iúil, an 2 agus an 30 Meán Fómhair, an 5 agus an 26 Deireadh Fómhair agus an 2 Nollaig 2022, agus an 30 agus an 31 Eanáir 2023.

1.2. Fógra faoi na bearta ó údaráis na Fraince agus gearán Corsica Ferries

(7) An 27 Nollaig 2022, thug údaráis na Fraince fógra leictreonach don Choimisiún faoi na conarthaí seirbhíse poiblí. Ós rud é go raibh an fógra sin neamhiomlán, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ar údaráis na Fraince an 16 Feabhra 2023. D'fhorlíon údaráis na Fraince a bhfógra le ríomhphoist an 5 Aibreán agus an 2 Bealtaine 2023.

(8) An 23 Márta 2023, chuir Corsica Ferries gearán foirmiúil faoi bhráid an Choimisiúin lena ndearnadh agóid in aghaidh dhlíthiúlacht agus chomhoiriúnacht na mbeart a mhéid a bhaineann leis an dlí maidir le státchabhair go háirithe.

(9) Chuir an Coimisiún an gearán ar aghaidh chuig údaráis na Fraince agus d'iarr sé faisnéis bhreise an 11 Aibreán agus an 5 Meitheamh 2023. Thug údaráis na Fraince a mbarúlacha maidir leis an ngearán agus faisnéis bhreise an 28 Meitheamh, an 28 Iúil agus an 27 Deireadh Fómhair 2023.

(10) Sholáthair Corsica Ferries faisnéis bhreise freisin maidir lena ghearán trí ríomhphoist an 13 Deireadh Fómhair agus an 20 Nollaig 2023. Sheol an Coimisiún an fhaisnéis bhreise sin chuig údaráis na Fraince an 21 Nollaig 2023, agus thug údaráis na Fraince freagra uirthi trí ríomhphost an 6 Feabhra 2024.

1.3. Oscailt an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil maidir leis na bearta ag an gCoimisiún

(11) Le litir dar dáta an 23 Feabhra 2024, chuir an Coimisiún údaráis na Fraince ar an eolas faoina chinneadh an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ('**CFAE**') a thionscnamh i leith na gconarthaí seirbhíse poiblí ('**an cinneadh tosaigh**').

(12) Foilsíodh an cinneadh tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ([2]). D'iarr an Coimisiún ar údaráis na Fraince agus ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach maidir leis na conarthaí seirbhíse poiblí.

(13) Fuair an Coimisiún barúlacha ó údaráis na Fraince an 27 Márta 2024. Tar éis dó na barúlacha sin a fháil, sheol an Coimisiún iarrataí ar fhaisnéis chuig údaráis na Fraince an 23 Aibreán, an 13 agus an 30 Bealtaine, an 14 agus an 21 Meitheamh, agus an 2 agus an 9 Iúil 2024, agus thug údaráis na Fraince freagra orthu an 23 agus an 31 Bealtaine, an 13 Meitheamh agus an 9, an 11, an 12 agus an 17 Iúil 2024 faoi seach.

(14) Fuair an Coimisiún barúlacha ó roinnt páirtithe leasmhara, is iad sin Corsica Ferries (an 22 Aibreán 2024), Corsica Linea (an 29 Aibreán 2024), La Méridionale (an 29 Aibreán 2024) agus Stef Group (an 29 Aibreán 2024) ([3]).

(15) Chuir an Coimisiún na barúlacha ó Corsica Ferries (an 23 Aibreán 2024), agus ó Corsica Linea, La Méridionale agus Stef Group (an 30 Aibreán 2024) ar aghaidh chuig an bhFrainc, rud a thug deis di freagra a thabhairt ar na barúlacha sin. Thug an Fhrainc freagra ar bharúlacha Corsica Ferries an 25 Meitheamh agus an 11 Iúil 2024. Níor mhian léi barúil a thabhairt maidir leis na haighneachtaí ó na páirtithe leasmhara eile.

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

([3]) D'iarr Corsica Linea, La Méridionale agus Stef Group, le ríomhphoist dar dáta an 8, an 15 agus an 16 Aibreán 2024 faoi seach, go gcuirfí síneadh leis an sprioc-am chun barúlacha a chur isteach. Dheonaigh an Coimisiún síneadh dóibh go dtí an 29 Aibreán 2024.

2. SEIRBHÍSÍ MUIRÍ IDIR AN CHORSAIC AGUS MÓRTHÍR NA FRAINCE

2.1. Saintréithe socheacnamaíocha na Corsaice

(16) Is oileán Francach í an Chorsaic atá lonnaithe sa Mheánmhuir. Tá tír-raon sléibhtiúil, limistéir faoi chosaint agus limistéir thuaithe an-mhór ina saintréithe di ([4]). Tá cónaí ar bheagnach 350 000 áitritheoir ar an oileán, a bhfuil thart ar 53 % díobh ina gcónaí i gceantair uirbeacha agus 47 % díobh i gceantair thuaithe ([5]). Fágann an tíreolaíocht shriantach sin go bhfuil an Chorsaic ar cheann de na réigiúin den Fhrainc is lú dlús daonra, is é sin 39 n-áitritheoir in aghaidh an km^2. Tá sé sin i bhfad faoi bhun mheán na Fraince arb é 105 áitritheoir in aghaidh an km^2 ([6]).

(17) Fágann an dlús íseal daonra go bhfuil achair fhada le taisteal idir tithe agus áiteanna oibre nó fóillíochta. Is mó agus is faide na turais a dhéantar sa Chorsaic i gcomparáid leis an meán náisiúnta ([7]). Thairis sin, de réir INSEE, ([8]) fágann topagrafaíocht agus cineál tuaithe na mbardas agus an ganntanas iompair phoiblí go n-úsáidtear níos mó feithiclí pearsanta le haghaidh turais laethúla (86 % i gcomparáid le 72 % sa Fhrainc Dhúthach) ([9]).

(18) Níl aon bhonneagar mótarbhealaigh sa Chorsaic. Tá gréasán bóithre teoranta aici a bhfuil thart ar 10 mbóthar críochach chomh maith le fobhóithre ann. Tá na bóithre sin lúbach go maith, rud a chuireann le hamanna turais níos faide ([10]), a dhéanann dálaí tráchta níos casta ([11]) agus a mhéadaíonn an riosca go dtarlódh tionóiscí bóthair. Is ag an gCorsaic atá an ráta is airde básanna ar bhóithre sa Fhrainc ([12]). De réir Fhaireachlann na Fraince um Shábháilteacht ar Bhóithre, is measa fós na saintréithe sin de dheasca na turasóireachta. Measann an Fhaireachlann go bhfágann teacht agus imeacht thart ar 500 000 gluaisteán arna n-iompar ar sheirbhísí muirí sceidealaithe go mbíonn beagnach dhá oiread an mheántrácht laethúil ar bhóithre na Corsaice le linn an tsamhraidh ([13]).

(19) Tá geilleagar na Corsaice bunaithe ar an earnáil threasach go bunúsach ([14]). I measc a sheirbhísí, tá an turasóireacht ([15]) agus an miondíol ([16]) orthu siúd is mó a spreagann saibhris agus a chruthaíonn poist ar an oileán. Tá an geilleagar áitiúil ag brath go mór ar allmhairí ó mhórthír na Fraince. In 2019, bhí allmhairí ón mórthír beagnach cúig huaire ní b'airde ná onnmhairí ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). I gcomparáid leis sin, is é 67 % an meán náisiúnta i gcás limistéir uirbeacha agus 33 % i gcás ceantair thuaithe. Dá bhrí sin, tá oileán na Corsaice i bhfad níos tuathúla ná an chuid eile den Fhrainc.

([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([7]) Féach, mar shampla, treoirpháipéar ginearálta 2023-2027 maidir leis an gCorsaic theas (lch. 6) arna tharraingt suas ag Faireachlann na Fraince um Shábháilteacht ar Bhóithre, atá le fáil ag: 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 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([8]) An Institiúid Náisiúnta Staidrimh agus Staidéar Eacnamaíoch.

([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([10]) Tugadh faoi deara i bplean réigiúnach 2015 údarás réigiúnach na Corsaice maidir le bonneagar agus seirbhísí iompair 'go bhfágann an sliabhraon mór sa Chorsaic go bhfuil an chumarsáid inmheánach thar a bheith deacair. Tá na gréasáin bóithre agus iarnróid lúbach agus is iondúla a thomhaistear de réir am taistil iad ná de réir ciliméadar' (https://www.aue.corsica/attachment/619085/ lch. 9, arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Féach freisin treoirpháipéar ginearálta 2023-2027 maidir leis an gCorsaic theas (lch. 6) arna tharraingt suas ag Faireachlann na Fraince um Shábháilteacht ar Bhóithre (cf. fonóta 7).

([11]) Féach an tsraith tuarascálacha ón gcainéal teilifíse poiblí 'France 3 Corse' maidir le staid na mbóithre sa Chorsaic: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([12]) Féach an staid an-tromchúiseach in 2022, ina raibh ráta básanna ar bhóithre sa Chorsaic 2,5 uair ní b'airde ná an meán náisiúnta: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Féach freisin treoirpháipéar ginearálta 2023-2027 maidir leis an gCorsaic theas (lch. 6) arna tharraingt suas ag Faireachlann na Fraince um Shábháilteacht ar Bhóithre (cf. fonóta 7).

([13]) Féach treoirpháipéar ginearálta 2023-2027 maidir leis an gCorsaic theas (lch. 6) arna tharraingt suas ag Faireachlann na Fraince um Shábháilteacht ar Bhóithre (cf. fonóta 7).

([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([15]) Féach anailísí INSEE maidir le tábhacht na turasóireachta don fhostaíocht sa Chorsaic: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([16]) De réir INSEE, is é miondíol atá in 67 % de thrádáil an oileáin, naoi bpointe níos airde ná meán na Fraince (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454 arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([17]) Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

(20) Sa tuairim uaidh an 17 Samhain 2020 maidir le comhchruinniú margaí sa Chorsaic agus an tionchar gaolmhar ar iomaíocht áitiúil (‘**an tuairim ón údarás iomaíochta**’) ([18]), deir údarás iomaíochta na Fraince gurb é ‘an t-oileánachas an príomhshrian sonrach ar fhorbairt gheilleagar an oileáin, ós rud é go bhféadfadh costais bhreise a eascraíonn as leithlisiú geografach an rochtain ar mhargaí a laghdú’ ([19]). Dá bhrí sin, measann an t-údarás iomaíochta ‘go méadaíonn an t-oileánachas agus an iargúltacht gheografach ó mhórthír na Fraince costais soláthair, toisc go bhfuil úsáid iompair mhuirí níos costasaí ó thaobh struchtúir de’. Dá bhrí sin, ‘tá srian ar oibreoirí eacnamaíocha de dheasca slabhra soláthair atá níos casta ná mar atá sé ar an mórthír’ ([20]).

(21) Mar shampla, san earnáil dáilte breosla, tugann an t-údarás iomaíochta dá aire go bhfuil bearna nach beag idir an praghas breosla a íocann tomhaltóirí sa Chorsaic agus an praghas a íoctar ar an mórthír ([21]). De réir an údaráis iomaíochta, is é is cúis leis an difríocht sin go páirteach gur ar muir amháin a sholáthraítear breosla don Chorsaic, rud a mhéadaíonn a phraghas deiridh. Tá sé níos costasaí freisin breoslaí a iompar de bhóthar chuig stáisiúin seirbhíse, toisc go méadaíonn an tír-raon sléibhtiúil amanna iompair. Ar deireadh, fágann cineál séasúrach an éilimh a bhaineann le séasúr turasóireachta an tsamhraidh nach mór stoic a bhainistiú ar bhonn díreach in am, as a n-eascraíonn riosca cuótaí, rud a d’fhéadfadh a bheith ina chúis le costais bhreise nach beag ó tharla go bhfuil toilleadh stórála teoranta ag iostaí ola na Corsaice ([22]).

(22) Ar an gcaoi chéanna, tá bia agus táirgí tomhaltais i bhfad níos costasaí sa Chorsaic ná sa chuid eile den Fhrainc, agus iad 14 % agus 11 % níos costasaí faoi seach ([23]). Meastar sa tuairim ón údarás iomaíochta gur tosca struchtúracha is cúis leis sin go páirteach, tosca a bhaineann le hoileánachas agus séasúracht. Leathnaítear an slabhra soláthair ó na hionaid cheannaigh i ndeisceart na Fraince freisin i ngeall ar an úsáid is gá a bhaint as muiriompar ([24]). Fágann toilleadh stórála teoranta shiopaí na Corsaice freisin nach mór earraí a sheachadadh níos minice ná ar an mórthír, rud nach ligeann dóibh tairbhiú de na lascainí céanna ó ionaid cheannaigh agus a thairbhíonn siopaí atá suite ar an mórthír ([25]).

(23) Go ginearálta, tugann INSEE dá aire gurb í an Chorsaic an réigiún is boichte den Fhrainc Dhúthach: bhí 18,5 % de chónaitheoirí na Corsaice ina gcónaí faoi bhun thairseach na bochtaineachta in 2018, i gcomparáid le 14 % ar an leibhéal náisiúnta. Chuaigh an staid eacnamaíoch agus shóisialta sin in olcas freisin mar thoradh ar phaindéim COVID-19 in 2020 agus 2021 ([26]) agus ar an mboilsciú ard a d’eascair go príomha as méaduithe ar phraghsanna fuinnimh agus bia ó 2022 ar aghaidh ([27]).

([18]) Tuairim 20-A-11 an 17 Samhain 2020. Deir an t-údarás iomaíochta gur iarr an tAire Geilleagair air a thuairim a thabhairt. Ba é ba chuspóir don tarchur sin na húdaráis phoiblí a chur ar an eolas faoi shaincheisteanna iomaíochta éagsúla, go háirithe i ndáil le cumhacht ceannaigh cónaitheoirí.

([19]) Id., mír 25.

([20]) Id., mír 26.

([21]) Tugann an t-údarás iomaíochta dá aire go mbíonn teaghlaigh na Corsaice ag brath go mór ar ghluaisteáin i ngeall ar thíreolaíocht na Corsaice agus ar thearcfhorbairt an iompair phoiblí. Mar sin féin, d’ainneoin an ráta CBL a bheith seacht bpointe céatadáin níos ísle ar an oileán, tá difreálach praghsanna an-mhór ann le haghaidh breosla sa Chorsaic i gcomparáid leis an mórthír, thart ar + 6,7 % i gcás díosail agus + 5,3 % i gcás peitreal 95 gan luaidhe. Dheimhnigh INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024) an pointe sin freisin.

([22]) Chun tuilleadh sonraí a fháil, féach fócas earnála Uimh. 2 den tuairim ón údarás iomaíochta.

([23]) Féach suirbhé INSEE maidir le leibhéil praghsanna 2022 sa Chorsaic i gcomparáid le mórthír na Fraince: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Ar an iomlán, tá praghsanna 7 % níos airde sa Chorsaic, agus tá méadú tagtha ar an mbearna ó bhí 2015 ann, d’ainneoin ráta CBL i bhfad níos lú a bheith ag an gCorsaic ar tháirgí atá ceaptha le haghaidh a gcaite ag an duine (2,1 % in ionad 5,5 % nó 20 % ar an mórthír ag brath ar an tacar táirgí gaolmhara).

([24]) An tuairim ón údarás iomaíochta, míreanna 590-594. Tugann an t-údarás iomaíochta dá aire go bhfuil costas an iompair mhuirí ar cheann de na mórchostais bhreise a thabhaíonn ollmhargaí móra agus meánmhéide: murab ionann agus an gnáthchleachtas tráchtála, ar dá réir a áirítear i bpraghsanna ceannaigh na costais seachadta suas go dtí ceann scríbe beartaithe na n-earraí, ní áirítear costais muiriompair go córasach sa phraghas ceannaigh. Dá bhrí sin, is iad siopaí na Corsaice iad féin a íocann costas an mhuiriompair lasta idir an mhórthír agus an Chorsaic.

([25]) An tuairim ón údarás iomaíochta, míreanna 595-598. De réir an údaráis iomaíochta, tógann seachadtaí earraí go dtí an Chorsaic níos faide ná aon áit eile sa Fhrainc Dhúthach. Tógann siad 3 lá de ghnáth, 1 lá amháin níos faide ar an meán ná i gcás siopa ar an mórthír. Thairis sin, tá córais lóistíochta níos fearr ag siopaí ar an mórthír dá n-earraí, agus bíonn siopaí na Corsaice srianta ag an am a thógann an muiriompar (díluchtú soithí agus iompar de bhóthar). Ar deireadh, tá bonneagar lóistíochta áitiúil in easnamh sa Chorsaic (níl mórán limistéir stórála ar fáil). Tá dhá iarmhairt ag na trí thoisc sin ar shiopaí na Corsaice. Ar an gcéad dul síos, is gá dé-aistir idir an mhórthír a dhéanamh go minic chun a áirithiú go mbeidh siopaí athstocáilte, rud a mhéadaíonn an costas soláthair. Ar an dara dul síos, cuireann ionaid cheannaigh mórthíre lascainí níos lú ar fáil do shiopaí na Corsaice i ngeall ar na méideanna ísle a ordaíonn siopaí na Corsaice, rud a bhaineann go háirithe leis an spás teoranta stórála.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Léirítear i bhFíor 4 de chomhad INSEE go bhfuil roinnt mhaith comhlachais bardas sa Chorsaic ró-nochta don bhoilsciú, go háirithe an leath thuaidh den oileán beagnach ina iomláine agus comhlachas bardas Sartenais-Valinco-Taravo i ndeisceart an oileáin, áit arb é Propriano an príomhbhardas.

2.2. **Bonneagar calafoirt a úsáidtear le haghaidh seirbhísí muiriompair idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic**

2.2.1. *Calafoirt na mórthíre*

(24) Is iad calafoirt Marseille, Toulon agus Nice (‘**calafoirt na mórthíre**’) na calafoirt ar an mórthír a úsáidtear le haghaidh seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

(25) Tá Marseille suite níos mó ná 60 km ó Toulon (thart ar 45 nóiméad de bhóthar ar mhótarbhealach A50, agus níos lú ná 1 uair an chloig ar an traein ([28])) agus beagnach 200 km ó Nice (thart ar 2 uair an chloig agus 30 nóiméad de bhóthar ar mhótarbhealach A8). Tá Toulon suite 150 km ó Nice (thart ar 1 uair an chloig agus 45 nóiméad de bhóthar ar mhótarbhealaí A57 agus A8, agus 1 uair an chloig agus 45 nóiméad ar an traein ([29])).

Fíor 1

Calafoirt na mórthíre agus calafoirt na Corsaice



Foinse: Gecodia.

2.2.1.1. Calafort Marseille

(26) Tá calafort Marseille ar cheann de na calafoirt is mó sa Fhrainc. Tá líon mór nasc muirí náisiúnta agus idirnáisiúnta ann, agus tá sé suite gar do chathair Marseille, an dara ceann is mó sa Fhrainc de réir daonra.

(27) Is gníomhaireacht phoiblí thionsclaíoch agus tráchtála é údarás calafoirt Marseille, darb ainm Grand Port Maritime de Marseille.

([28]) Féach suíomh gréasáin chuideachta iarnróid SNCF, atá le fáil ag: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Oibrítear beagnach 20 seirbhís idir Marseille agus Toulon gach lá, a bhfuil meán-am turais 1 uair an chloig acu.

([29]) Féach suíomh gréasáin SNCF, atá le fáil ag:https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Oibrítear thart ar 15 sheirbhís idir Toulon agus Nice gach lá, agus meán-am turais 2 uair an chloig acu.

(28) Is calafort domhanda é calafort Marseille a bhfuil bonneagar ann lenar féidir gach cineál tráchta a láimhseáil. Tá dhá phríomhdhuga ann:

— is iad báid farantóireachta, longa lasta paisinéirí agus longa cúrsála is mó a úsáideann na dugaí thoir (laistiar de Marseille), a bhfuil deich gcríochfort muirí agus clós deisithe long acu;

— tá na dugaí thiar (Fos-sur-Mer) tiomnaithe do ghluaiseachtaí móra earraí idir ilchríocha (fuinneamh, gluaisteáin, coimeádáin, earraí speisialta, etc.).

(29) Tá ceithre chríochfort mhuirí ag na dugaí thoir a dhéileálann le báid farantóireachta agus longa lasta paisinéirí, lena n-áirítear an dá chríochfort náisiúnta ar a dtugtar Joliette agus Arenc, a óstálann go háirithe an trácht muirí atá ann faoi láthair go dtí an Chorsaic (agus a bhfuil níos mó ná 10 mbeart ar fáil iontu). Tá an dá chríochfort sin nasctha go díreach le trí mhótarbhealach: A7, a thrasnaíonn conair iomlán na Róine ó Lyon go Marseille; A50, a nascann Marseille le Toulon san oirthear; agus A55, a nascann Marseille le Martigues san iarthar.

2.2.1.2. Calafort Toulon

(30) Óstálann calafort Toulon naisc mhuirí náisiúnta agus idirnáisiúnta (an Spáinn, an Iodáil). Tá ceithre chríochfort aige timpeall bhá Toulon: dhá chríochfort in Brégaillon agus dhá chríochfort atá suite i lár chathair Toulon agus in La Seyne-sur-Mer faoi seach. Is é Comhlachas Tráchtála agus Tionsclaíochta Var (‘**CCI Var**’) a bhainistíonn calafort Toulon.

(31) Tá an críochfort theas in Brégaillon tiomnaithe go hiomlán d’iompar pacáistí troma, agus tá an críochfort ó thuaidh (‘**Toulon-Brégaillon**’) feistithe le beart amháin chun freastal go heisiach ar iompar lasta. Úsáidtear an críochfort ag La Seyne-sur-Mer go heisiach le haghaidh longa cúrsála, agus úsáidtear an críochfort i lár na cathrach (‘**Toulon-Port de Commerce**’), a bhfuil trí bheart aige, le haghaidh báid farantóireachta, longa cúrsála agus soithí lasta paisinéirí. Is é críochfort Toulon-Port de Commerce a láimhseálann na seirbhísí muiriompair uile idir Toulon agus an Chorsaic faoi láthair. Tá calafort Toulon réasúnta gar do mhótarbhealach A50 agus stáisiún iarnróid Toulon.

2.2.1.3. Calafort Nice

(32) Tá calafort Nice suite i lár na cathrach. Is é Comhlachas Tráchtála agus Tionsclaíochta Nice Côte d’Azur (‘**CCI Nice Côte d’Azur**’) a bhainistíonn é. Tá dhá chríochfort ann, a bhfuil dhá bheart ag gach ceann acu ar féidir leo freastal ar bháid farantóireachta agus ar shoithí lasta paisinéirí. Úsáidtear an dá chríochfort go príomha le haghaidh longa cúrsála agus trácht paisinéirí agus, ar bhonn níos lú, le haghaidh trácht lasta. Tá calafort Nice réasúnta fada ar shiúl ó bhonneagar mótarbhealaigh (thart ar 10 gciliméadar), ach tá an stáisiún iarnróid gar go maith dó.

2.2.2. *Calafoirt na Corsaice*

(33) Is iad Bastia, Ajaccio, L’Île-Rousse, Porto-Vecchio agus Propriano (‘**calafoirt na Corsaice**’) calafoirt na Corsaice a bhfuil naisc mhuirí acu le mórthír na Fraince.

(34) Is é Propriano an t-aon chalafort sa Chorsaic nach bhfuil ach nascbhealach amháin aige le mórthír na Fraince (go Marseille). Tá naisc ag calafoirt eile na Corsaice leis na trí chalafort ar an mórthír (Marseille, Toulon, Nice).

(35) Is é Comhlachas Tráchtála agus Tionsclaíochta na Corsaice (‘**CCI na Corsaice**’) a bhainistíonn calafoirt uile na Corsaice.

(36) Tá cathair Bastia suite in oirthuaisceart na Corsaice. Tá sí thart ar 70 km ó L’Île-Rousse (1 uair an chloig agus 40 nóiméad de ghluaisteán agus beagnach 2 uair an chloig d’iompar poiblí), suite i dtuaisceart na Corsaice; 145 km ó Porto-Vecchio, in oirdheisceart an oileáin, agus 150 km ó Ajaccio. Tá cathair Ajaccio, sa Chorsaic thiar lárnach, thart ar 70 km ó Propriano (thart ar 1 uair an chloig agus 30 nóiméad de ghluaisteán agus 2 uair an chloig d’iompar poiblí), suite in iardheisceart na Corsaice, agus 140 km ó Porto-Vecchio. Tá Propriano agus Porto-Vecchio 70 km ó chéile (thart ar 1 uair an chloig agus 30 nóiméad de ghluaisteán agus 2 uair an chloig d’iompar poiblí).

(37) Níl stáisiún traenach ach ag Bastia, Ajaccio agus L'Île-Rousse. Ó Porto-Vecchio, tá seirbhísí bus idirchathrach ann a théann go Ajaccio, Propriano agus Bastia, agus ó Propriano tá seirbhísí bus idirchathrach ann a théann go Ajaccio agus Porto-Vecchio. Léirítear le Table 1 agus Table 2 na hachair mheasta idir áiteanna d'iompar poiblí agus minicíocht na seirbhísí:

Tábla 1

Seirbhísí iarnróid sa Chorsaic

	An líon dé-aistear ([1]) in aghaidh an lae	Fad an turais
Ajaccio – Bastia	5	4 uair an chloig
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 u 45 nóim – 5 u
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 u 15 nóim

([1]) Comhfhreagraíonn dé-aistear amháin do dhá thuras.
Foinse: Iarnróid na Corsaice.

Tábla 2

Seirbhísí idirchathrach sa Chorsaic (cóistí)

	An líon dé-aistear in aghaidh an lae	Fad an turais
Ajaccio – Propriano	5	1 u 45 nóim
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 u 30 nóim
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 u 45 nóim
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 u 30 nóim

Foinse: Údarás réigiúnach na Corsaice.

2.2.2.1. Calafort Bastia

(38) Is é Bastia an calafort is mó sa Chorsaic ó thaobh an líon paisinéirí agus méideanna lasta de, ar tríd a théann beagnach 60 % den trácht iomlán idir an Chorsaic agus an mhórthír. Is calafort idirnáisiúnta é de bharr go n-óstálann sé bealaí chuig an Iodáil freisin, anuas ar na seirbhísí chuig Marseille, Toulon agus Nice.

(39) Tá críochfort muirí ag calafort Bastia a bhfuil ocht mbeart ann is féidir freastal ar bháid farantóireachta agus ar shoithí lasta paisinéirí. Tá breithniú á dhéanamh faoi láthair ar phleananna chun an calafort a leathnú nó ceann níos mó a thógáil, ós rud é go bhfuil an calafort atá ann cheana faoi réir brú trom tráchta ([30]). Agus é suite i lár na cathrach, freastalaíonn bóthar críochach 20 ó Bastia go Ajaccio ar an gcalafort.

2.2.2.2. Calafort Ajaccio

(40) Is é Ajaccio an dara calafort is mó sa Chorsaic ó thaobh an líon paisinéirí agus méideanna lasta de. Chomh maith le naisc mhuirí thráthrialta le Marseille, Toulon agus Nice, óstálann calafort Ajaccio bealaí séasúracha chuig Porto Torres (an tSairdín), Calvi agus Propriano freisin.

(41) Tá críochfort muirí ag calafort Ajaccio a bhfuil sé bheart ann is féidir freastal ar bháid farantóireachta agus ar shoithí lasta paisinéirí. Agus é suite i lár na cathrach, freastalaíonn bóthar críochach 20 go Bastia san oirthuaisceart air chomh maith le bóthar críochach 40 go Bonifacio ag bun an oileáin.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

2.2.2.3. Calafort L'Île-Rousse

(42) Tá críochfort muirí ag calafort L'Île-Rousse, atá suite i lár an bhaile, a bhfuil dhá bheart ann le haghaidh báid farantóireachta agus soithí lasta paisinéirí. Is é an t-aon chalafort de chuid na Corsaice atá údaraithe chun earraí contúirteacha d'aicme 1 a láimhseáil (substaintí agus earraí pléascacha). Tá rochtain thapa aige ar bhóthar críochach 30 a nascann Calvi (25 km laistiar de) go Ponte-Leccia sa Chorsaic láir.

2.2.2.4. Calafort Porto-Vecchio

(43) Tá críochfort muirí ag calafort Porto-Vecchio, atá suite i lár an bhaile, a bhfuil dhá bheart ann le haghaidh báid farantóireachta agus soithí lasta paisinéirí. Tá rochtain réasúnta tapa aige ar bhóthar críochach 10 go Bonifacio sa deisceart agus ar Bastia sa tuaisceart.

2.2.2.5. Calafort Propriano

(44) Tá críochfort muirí ag calafort Propriano, atá suite i lár an bhaile, a bhfuil dhá bheart ann le haghaidh báid farantóireachta agus soithí lasta paisinéirí. Tá rochtain réasúnta tapa aige ar bhóthar críochach 40 a nascann Bonifacio sa deisceart agus Ajaccio sa tuaisceart.

2.3. **Seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince**

(45) Sholáthair údaráis na Fraince tuairisc ar na seirbhísí muiriompair a oibríodh idir 2016 agus 2020 ([31]). Idir 2016 agus 2020, reáchtáil trí oibreoir mhuirí seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince: Corsica Ferries (ó Toulon agus Nice), Corsica Linea agus La Méridionale (ó Marseille). Reáchtáil an ceathrú hoibreoir, Moby Line, seirbhísí muirí idir Nice agus an Chorsaic freisin idir 2016 agus 2019.

2.3.1. *Muiriompar lasta*

(46) Is é an muiriompar an modh iompair earraí is mó idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic. Ar an iomlán, tá an leibhéal muiriompair lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír réasúnta cobhsaí i gcaitheamh na bliana. Níor tháinig laghdú mór air le linn ghéarchéim sláinte COVID-19.

2.3.1.1. Sonraí maidir le muiriompar lasta idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince

(47) Is ar na bealaí idir an mhórthír agus calafoirt na Corsaice agus orthu sin amháin a iompraítear lasta muirí go dtí an Chorsaic ó mhórthír na Fraince.

(48) A mhéid a bhaineann le calafoirt na mórthíre, tá formhór an iompair lasta comhchruinnithe ar bhealaí chuig Marseille agus uaithi (Table 3 agus Table 4). Tá sciar réasúnta cobhsaí den mhargadh ag calafort Marseille, is é sin thart ar 80 % den trácht lasta iomlán idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic (Table 4).

Tábla 3

Iompar earraí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort mórthíre (allmhairí/onnmhairí, i méadair líneacha ([1]))

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

([1]) Is aonad tomhais é an méadar líneach (nó '**ML**') a úsáidtear chun earraí a dhíoltar in aghaidh an mhéadair a thomhas le trasghearradh tairiseach. Úsáidtear é freisin chun fad eilimintí tairiseacha (e.g. leantóirí) a léiriú, gan beann ar a dtoisí eile.
Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

([31]) Ní chuirtear 2021 ná 2022 san áireamh sna sonraí tráchta a chuirtear i láthair sa chinneadh seo, ós rud é gur cuireadh tús ag deireadh 2021 le sainaithint an riachtanais seirbhíse poiblí a dhéanann údaráis na Fraince.

Tábla 4

Iompar earraí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort mórthíre (allmhairí/onnmhairí, %)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

(49) A mhéid a bhaineann le calafoirt na Corsaice, tá sreabha comhchruinnithe den chuid is mó ag calafoirt Ajaccio agus Bastia (Table 5 agus Table 6). Mar a léirítear in Table 6, bhí sciar réasúnta cobhsaí den mhargadh ag an dá chalafort sin idir 2016 agus 2020, is é sin thart ar 35 % (Ajaccio) agus 50 % (Bastia) den trácht lasta iomlán idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic.

Tábla 5

Iompar earraí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort sa Chorsaic (allmhairí/onnmhairí, ML)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

Tábla 6

Iompar earraí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort sa Chorsaic (allmhairí/onnmhairí, %)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

2.3.1.2. Cineálacha muiriompair lasta

(50) Iompraítear lasta muirí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic trí bhíthin iompar rolladh ann-rolladh as agus trína bhíthin sin amháin ([32]), agus úsáid á baint as na soithí iomchuí, is iad sin '**Ro-Pax**' (soithí lasta paisinéirí) ([33]) agus soithí ar soithí rolladh ann-rolladh as ('**róró**') go huile agus go hiomlán iad (nach n-iompraítear iontu ach lasta). Cé is moite d'earraí speisialta áirithe (stroighin, pacáistí troma, etc.), is trí bhíthin Ro-Pax amháin a dhéantar an t-iompar idir an Chorsaic agus an mhórthír.

(51) De réir údaráis na Fraince ([34]), roinntear an t-iompar lasta róró ina 'lasta tarraingthe' agus ina 'lasta neamhtharraingthe'.

(52) Sainmhínítear lasta tarraingthe mar iompar earraí agus úsáid á baint as feithicil bhóthair is faide ná 6 mhéadar agus a bhfuil a modh tiomána féin aici (veaineanna, leoraithe agus feithiclí comhchosúla, chomh maith le leathleantóirí i dteaglaim le tarracóir). Dá bhrí sin, is féidir leis an tiománaí na feithiclí sin a rolladh ann agus a rolladh as go díreach, gan gá le láimhseáil calafoirt. Déileálann na trí chalafort ar an mórthír agus calafoirt na Corsaice le lasta tarraingthe.

(53) Sainmhínítear lasta neamhtharraingthe mar iompar earraí agus úsáid á baint as leathleantóir ([35]). Le linn bordála, dícheanglaítear an leathleantóir ón tarracóir ar an gcé imeachta agus ceanglaítear ansin é le feithicil tarraingthe calafoirt speisialta, sula gcuirtear faoi réir na hoibríochta céanna droim ar ais é ag an gcalafort teachta, mar a dtógfaidh tarracóir eile an leantóir go dtí a cheann scríbe. Is leis an iompar lasta neamhtharraingthe a bhaineann an sciar is mó de mhuiriompar lasta idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (64 % den ML iomlán a iompraíodh ar an meán idir 2016 agus 2020, i gcomparáid le 36 % i gcás lasta tarraingthe).

2.3.1.2.1. Lasta tarraingthe

(54) A mhéid a bhaineann le calafoirt na mórthíre, déantar iompar lasta tharraingthe a roinnt idir calafoirt Marseille agus Toulon den chuid is mó (Table 7 agus Table 8). Ag calafort Marseille, ba le lasta tarraingthe a bhain thart ar 20 % ar an meán den lasta foriomlán a iompraíodh chuig an gCorsaic nó uaithi idir 2016 agus 2020.

Tábla 7

Iompar lasta tarraingthe de réir calafort mórthíre (allmhairí/onnmhairí, ML)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

([32]) Is éard is iompar rolladh ann-rolladh as ann iompar lasta (gluaisteáin, feithiclí earraí troma, leantóirí, innealra tógála agus trealamh rómhór) ag soithí speisialta ar a dtugtar longa 'róró'.

([33]) Faoi Airteagal 2(1) de Threoir (AE) 2017/2110 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 15 Samhain 2017 maidir le córas cigireachtaí d'oibriú sábháilte long paisinéirí róró agus árthaí paisinéirí ardluais i seirbhís rialta agus lena leasaítear Treoir 2009/16/CE agus lena n-aisghairtear Treoir 1999/35/CE ón gComhairle (IO L 315, 30.11.2017, lch. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), is long í long paisinéirí róró (nó Ro-Pax) ina bhfuil saoráidí chun a chur ar chumas feithiclí bóthair nó iarnróid rolladh ar an soitheach agus rolladh as, agus ina n-iompraítear breis agus 12 phaisinéir.

([34]) Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

([35]) Is feithiclí gan innill iad leathleantóirí nach bhfuil rothaí acu ach ar a gcúl. Níl aon rotha ar an gcuid tosaigh agus tá sí oiriúnaithe don fheiste tarraingthe ar fheithiclí iompair nó ar tharracóirí leathleantóra. Feithicil altach is ea an teaglaim de tharracóir agus leathleantóir.

Tábla 8

Iompar lasta tarraingthe de réir calafort mórthíre (allmhairí/onnmhairí, %)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

2.3.1.2.2. Lasta neamhtharraingthe

(55) Is é calafort Marseille an t-aon chalafort ar an mórthír a láimhseáil lasta neamhtharraingthe chuig an gCorsaic agus uaithi idir 2016 agus 2020. Láimhseálann calafoirt uile na Corsaice lasta neamhtharraingthe. Láimhseáiltear an cineál iompair sin go heisiach idir calafoirt Marseille agus calafoirt na Corsaice.

2.3.2. *Muiriompar paisinéirí*

(56) Oibrítear seirbhísí muiriompair paisinéirí idir an Chorsaic agus an Fhrainc/an Iodáil. Ba le naisc le mórthír na Fraince a bhain thart ar 65 % den mhéid iomlán muiriompair paisinéirí ar an meán idir 2014 agus 2019, agus bhí níos mó ná 2,7 milliún paisinéir ann in 2017 agus 2018, líon a laghdaigh go 2,52 milliún in 2019. In 2020, tar éis ghéarchéim sláinte COVID-19, tháinig laghdú 32 % ar mhuiriompar paisinéirí.

(57) Murab ionann agus muiriompar lasta, bíonn muiriompar paisinéirí séasúrach agus bíonn an t-éileamh le linn an ardséasúir (i.e. ó mhí Aibreáin go mí Dheireadh Fómhair) níos airde ná mar a bhíonn sé an chuid eile den bhliain.

(58) Tá an chuid is mó de mhuiriompar paisinéirí ag calafoirt na mórthíre comhchruinnithe in Toulon (Table 9 agus Table 10). Idir 2016 agus 2020, mhéadaigh calafoirt Marseille agus Toulon a sciartha den mhargadh beagán, agus tháinig laghdú mór ar sciar Nice (Table 10).

Tábla 9

Muiriompar paisinéirí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort mórthíre (an líon paisinéirí)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

Tábla 10

Muiriompar paisinéirí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort mórthíre (%)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

(59) Tá an chuid is mó de mhuiriompar paisinéirí ag calafoirt na Corsaice comhchruinnithe in Bastia agus Ajaccio. Mar is léir ó Table 11 agus Table 12, d'fhan dáileadh an tráchta paisinéirí i measc chalafoirt na Corsaice réasúnta cobhsaí.

Tábla 11

Muiriompar paisinéirí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort sa Chorsaic (an líon paisinéirí)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

Tábla 12

Muiriompar paisinéirí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic de réir calafort sa Chorsaic (%)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

2.4. An creat dlíthiúil lena rialaítear soláthar seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince

(60) Léirscaoileadh an muiriompar san Aontas Eorpach in 1992, nuair a glacadh an Rialachán maidir le cabatáiste muirí ('**an Rialachán Cabatáiste**') ([36]). Mar sin féin, níor chuir údaráis na Fraince léirscaoileadh iomlán seirbhísí muiriompair i bhfeidhm go hiomlán riamh i gcás seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, i ngeall ar riachtanais seirbhíse poiblí a bheith ann a bhfuil srian ginearálta ar an tsaoirse chun seirbhísí den sórt sin a sholáthar ag teastáil lena n-aghaidh.

(61) Dá thoradh sin, ní dhéantar aon iompar idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic faoi láthair ar iompar de chineál tráchtála go huile agus go hiomlán é. Soláthraítear seirbhísí muiriompair faoi scéim oibleagáidí seirbhíse poiblí ('**an scéim PSO**') mar a shainmhínítear in Airteagal 2(4) agus Airteagal 4(2) den Rialachán Cabatáiste, nó faoi chonradh seirbhíse poiblí lena gcomhlíontar an sainmhíniú a leagtar síos in Airteagal 2(3) agus in Airteagal 4(1) den Rialachán Cabatáiste.

2.4.1. *An scéim PSO*

(62) Le Rún Uimh. 13/263 ó Thionól na Corsaice an 20 Nollaig 2013, arna leasú ag an Tionól ina Rúin Uimh. 18/266 an 27 Iúil 2018 agus Uimh. 19/128 an 25 Aibreán 2019, bhunaigh údarás réigiúnach na Corsaice ('**CdC**') scéim PSO lena leagtar amach oibleagáidí seirbhíse poiblí atá le comhlíonadh ag aon oibreoir ar mian leis seirbhísí muiriompair a chur ar fáil idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince ('**scéim PSO 2019**') ([37]).

(63) Tá feidhm ag scéim PSO 2019 maidir leis na seirbhísí muiriompair uile a dhéantar idir calafoirt na Corsaice agus na trí chalafort mórthíre ón 1 Deireadh Fómhair 2019 ar feadh tréimhse 10 mbliana – i.e. go dtí an 30 Meán Fómhair 2029. Déantar foráil ann maidir le roinnt oibleagáidí atá le comhlíonadh, lena n-áirítear an líon íosta dé-aistear atá le hoibriú ar gach bealach muirí i gcaitheamh na bliana agus uastáillí le haghaidh iompar earraí/paisinéirí nár cheart d'oibreoirí a shárú. Ní dhéantar foráil i scéim PSO 2019 maidir le haon chúiteamh airgeadais d'oibreoirí muiriompair as na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorchuireann sí a chomhlíonadh.

2.4.2. *Stair na gconarthaí seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích idir 1976 agus 2022*

(64) Go stairiúil, agus go dtí seo, ní raibh ach seirbhísí muiriompair idir calafoirt Marseille agus calafoirt na Corsaice ina n-ábhar do chonradh seirbhíse poiblí. Oibríodh seirbhísí muiriompair ó chalafoirt Toulon agus Nice faoi scéim PSO.

(65) Síníodh an chéad lamháltas seirbhíse poiblí idir an gnóthas poiblí Société Nationale Corse Méditerranée ('**SNCM**') agus an gnóthas príobháideach Compagnie Méridionale de Navigation (La Méridionale anois), ar thaobh amháin, agus stát na Fraince, ar an taobh eile, in 1976 chun leanúnachas críche idir an Chorsaic agus an mhórthír a áirithiú ar feadh tréimhse 25 bliana, i.e. go dtí 2001.

(66) Le héifeacht ón 1 Eanáir 2002, sholáthair SNCM seirbhís, trí La Méridionale, idir Marseille agus an Chorsaic faoi chonradh seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích le CdC ar feadh tréimhse 5 bliana.

(67) Ón 1 Iúil 2007 go dtí an 31 Nollaig 2013, sholáthair SNCM agus La Méridionale an tseirbhís sin faoi chonradh nua seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích an 7 Meitheamh 2007 ('**conradh seirbhíse poiblí 2007-2013**') lenar cumhdaíodh gach ceann de na cúig bhealach idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice. Dhearbhaigh an Coimisiún gur státchabhair é cuid den chúiteamh a deonaíodh faoi chonradh seirbhíse poiblí 2007-2013 nach raibh comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ([38]).

([36]) Rialachán (CEE) Uimh. 3577/92 ón gComhairle an 7 Nollaig 1992 lena ndéantar prionsabal na saoirse chun seirbhísí a sholáthar a chur i bhfeidhm ar iompar muirí laistigh de na Ballstáit (cabatáiste muirí), IO L 364, 12.12.1992, lch. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Rún Uimh. 19/128 an 25 Aibreán 2019 lena sonraítear ábhar scéim PSO 2019, tá sé le fáil ag: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([38]) Cinneadh 2013/435/AE ón gCoimisiún an 2 Bealtaine 2013 i gcás SA.22843 – An Fhrainc – Conradh seirbhíse poiblí na Corsaice 2007-2013 arna dhámhachtain ar SNCM agus CMN (IO L 220, 17.8.2013, lch. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Sa chinneadh sin, mheas an Coimisiún go raibh maoiniú na seirbhíse poiblí le haghaidh muiriompar paisinéirí agus lasta i gcaitheamh na bliana (an bhunseirbhís) comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Dhearbhaigh sé, áfach, go raibh an cúiteamh a d'íoc CdC as seirbhís bhreise do phaisinéirí a mhaoiniú idir Marseille agus gach ceann de chúig chalafort na Corsaice i gcaitheamh an tsamhraidh neamh-chomhoiriúnach.

(68) Leis an gcinneadh ó Thionól na Corsaice an 6 Meán Fómhair 2013, chinn CdC cúig chonradh seirbhíse poiblí ar leithligh a dhámhachtain le haghaidh gach ceann de na cúig bhealach idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice le haghaidh na tréimhse 2014-2023. Dhámh CdC na conarthaí sin ar SNCM agus La Méridionale. Mar sin féin, tar éis imeachtaí riaracháin a tionscnaíodh ina aghaidh an 28 Samhain 2014 agus a tugadh chun críche an 20 Samhain 2015 le breithiúnas ó Chúirt Tráchtála Marseille, tharraing SNCM siar ón gconradh i mí na Nollag 2015. Fuair cuibhreannas Corsica Maritima formhór a shócmhainní in 2016 agus ionchorpraíodh iad sa chuideachta loingseoireachta nua Corsica Linea a seoladh an 10 Nollaig 2015. Tháinig Corsica Linea chun bheith ina fhochonraitheoir ar chonarthaí seirbhíse poiblí 2014-2023 go dtí an 1 Deireadh Fómhair 2016, nuair a foirceannadh na conarthaí le breithiúnas ó Chúirt Riaracháin Bastia, a tugadh an 7 Aibreán 2015.

(69) Dámhadh roinnt conarthaí seirbhíse poiblí 'sealadacha' ar chuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale ansin le haghaidh muiriompar paisinéirí agus lasta idir 2016 agus 2022:

— cúig chonradh seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích le haghaidh na tréimhse ón 1 Deireadh Fómhair 2016 go dtí an 30 Meán Fómhair 2017, lenar cumhdaíodh na bealaí idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice;

— cúig chonradh seirbhíse poiblí le haghaidh na tréimhse ón 1 Deireadh Fómhair 2017 go dtí an 31 Bealtaine 2019, ar cuireadh síneadh leo go dtí an 30 Meán Fómhair 2019, lenar cumhdaíodh na bealaí idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice;

— cúig chonradh seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích le haghaidh na tréimhse ón 1 Deireadh Fómhair 2019 go dtí an 31 Nollaig 2020, ar cuireadh síneadh leo go dtí an 28 Feabhra 2021, lenar cumhdaíodh na bealaí idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice ('**conarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020**') ([39]);

— cúig chonradh seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích le haghaidh na tréimhse ón 1 Márta 2021 go dtí an 31 Nollaig 2022, lenar cumhdaíodh na bealaí idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice ('**conarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022**') ([40]).

(70) Tá conarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020 ina n-ábhar d'imscrúdú ar leithligh ón gCoimisiún maidir le státchabhair (cláraithe faoi SA.49207).

3. TUAIRISC AR NA CONARTHAÍ SEIRBHÍSE POIBLÍ

3.1. An rud is cuspóir do na conarthaí seirbhíse poiblí

(71) Baineann na bearta is ábhar don nós imeachta seo leis an gcúiteamh airgeadais arna dheonú ag OTC faoi gach ceann de na cúig chonradh seirbhíse poiblí a bhaineann le seirbhísí muirí chuig an gCorsaic le haghaidh na tréimhse ón 1 Eanáir 2023 go dtí an 31 Nollaig 2030. Baineann na conarthaí seirbhíse poiblí le soláthar seirbhísí muiriompair lasta agus paisinéirí le haghaidh gach ceann de na naisc mhuirí idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice (aithris 33). Meastar gurb é EUR 853 600 000 an méid iomlán cabhrach.

(72) Is é is cuspóir do na conarthaí seirbhíse poiblí freastal ar na riachtanais seirbhíse poiblí i ndáil le muiriompar paisinéirí agus lasta, ar riachtanais iad a shainaithin údaráis na Fraince ar gach ceann de na bealaí sin.

3.2. Tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí

(73) Is iad Corsica Linea agus La Méridionale ('**tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí**' nó '**na lamháltóirí**') tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí ar leithligh nó go comhpháirteach (Table 13)

([39]) Bhain conarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020 le muiriompar paisinéirí (paisinéirí a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis, mic léinn, tiománaithe i gcuideachta lasta tharraingthe agus, i gcás an bhealaigh idir Marseille agus Propriano amháin, na paisinéirí uile) agus muiriompar lasta (lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe).

([40]) Bhí an cuspóir céanna ag conarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022 agus a bhí ag conarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020.

Tábla 13

Tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí

Luchtóga	Bealaí	Lamháltóirí
1	Marseille-Ajaccio	Cuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale
2	Marseille-Bastia	Corsica Linea
3	Marseille-Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille-Propriano	Corsica Linea
5	Marseille-L'Île-Rousse	Corsica Linea

Foinse: Fógra ó údaráis na Fraince an 27 Nollaig 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Is cuideachta comhstoic shimplithe é Corsica Linea arb é an muiriompar paisinéirí agus lasta is sainchúram dó ([41]).

(75) Tá Corsica Linea ina fhochuideachta de CM Holding Group, a bhfuil 150 cuideachta ann agus 15 phríomh-scairshealbhóir aige. Fostaíonn sé níos mó ná 1 000 duine agus tá cabhlach naoi soitheach aige.

(76) Faoi láthair, faoi bhratach na Fraince, oibríonn an chuideachta seirbhísí muirí idir an Chorsaic agus calafort Marseille faoi chonarthaí seirbhíse poiblí, chomh maith le seirbhísí muirí ó chalafort Marseille go dtí an Túinéis agus an Ailgéir ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) Is cuideachta phoiblí theoranta é La Méridionale arb é an muiriompar paisinéirí agus lasta is sainchúram dó ([43]).

(78) Ó bhí an 1 Meitheamh 2023 ann, tá La Méridionale ina fhochuideachta de CMA CGM Group, tar éis í a fháil ó STEF Group, a raibh an chuideachta faoina úinéireacht ó bhí 2009 ann. Tá beagnach 650 duine fostaithe ag La Méridionale agus tá cabhlach ceithre shoitheach aici ([44]).

(79) Faoi láthair, faoi bhratach na Fraince, oibríonn an chuideachta seirbhísí muirí idir an Chorsaic agus calafort Marseille faoi chonarthaí seirbhíse poiblí agus, ó bhí 2024 ann, seirbhís mhuirí sceidealaithe idir Toulon agus L'Île-Rousse faoi scéim PSO 2019. Oibríonn sé seirbhísí muirí freisin ó chalafort Marseille go Maracó.

3.3. **An t-údarás riaracháin a dheonaíonn na bearta**

(80) Chuir údaráis na Fraince in iúl ina bhfógra gurb é OTC an t-údarás atá freagrach as na bearta a dheonú.

(81) Is gníomhaireacht phoiblí thionsclaíoch agus tráchtála ar an leibhéal réigiúnach é OTC a bunaíodh le Dlí Uimh. 91-428 an 13 Bealtaine 1991 lena mbunaítear reacht údarás réigiúnach na Corsaice.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

(82) Le hAirteagal L. 4420-20 den Chód Ginearálta um Údaráis Réigiúnacha agus Áitiúla (**'CGCT'**), leagtar síos cúraimí agus cumhachtaí OTC agus tugtar le fios go bhfuil sé faoi réir mhaoirseacht CdC (ar údarás poiblí é féin, faoi Airteagal L. 4421-1 CGCT ([45])) ([46]). Faoi Airteagal L. 4420-20 CGCT, is é atá ina chathaoirleach ar OTC comhairleoir feidhmiúcháin arna cheapadh ag uachtarán chomhairle feidhmiúcháin CdC. Freastalaíonn an t-ionadaí stáit in CdC go huathoibríoch ar chruinnithe bhord bainistíochta OTC agus seoltar a rúin chuige. Is é a dhéanann bainistíocht ar OTC stiúrthóir arna cheapadh ar thogra ó uachtarán OTC le hordú ón gcomhairle feidhmiúcháin. Tá bord bainistíochta OTC comhdhéanta d'ionadaithe ó eagraíochtaí sochghairmiúla agus, go príomha, d'ionadaithe tofa ó Thionól na Corsaice, atá ar cheann de chomhlachtaí CdC faoi Airteagal L. 4422-1 CGCT.

(83) Laistigh de na treoirlínte a leag CdC amach ([47]), tá OTC freagrach as beartas réigiúnach aeriompair agus muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince a fhorbairt, a chomhordú agus a chur chun feidhme. Faoi Airteagal L. 4420-20 CGCT, tugann OTC conarthaí seirbhíse poiblí i gcrích leis na cuideachtaí arna n-ainmniú chun na haerbhealaí agus na bealaí farraige a oibriú a bhfuil gá leo chun leanúnachas críche a áirithiú, ar conarthaí iad lena leagtar amach táillí, coinníollacha feidhmíochta, cáilíocht seirbhíse agus nósanna imeachta faireacháin.

(84) Luaitear in Airteagal L. 4420-20 CGCT i ndáil leis sin go maoiníonn OTC na conarthaí tríd an deontas leanúnachais críche dá bhforáiltear in Airteagal L. 4425-26 CGCT, a íocann CdC leis. Íocann an stát an deontas sin le CdC i gcomhréir le hAirteagal L. 4425-23 CGCT. Leis an deontas leanúnachais críche dar luach EUR 187 milliún in aghaidh na bliana, maoinítear na socruithe leanúnachais críche aeir agus muirí idir an Chorsaic agus an mhórthír ([48]).

3.4. Léiriú a thabhairt ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann i ndáil le muiriompar idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince

(85) Tugtar tuairisc ar dtús sa roinn seo (i) ar na nósanna imeachta a thionscain údaráis na Fraince chun léiriú a thabhairt ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann. Déantar cur síos ansin ar na conclúidí ar tháinig údaráis na Fraince orthu maidir leis an riachtanas sin a bheith ann i ndáil le (ii) muiriompar paisinéirí agus (iii) muiriompar lasta.

3.4.1. *Na nósanna imeachta a thionscain údaráis na Fraince chun léiriú a thabhairt ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann*

(86) I bhfianaise dhul in éag chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022 (aithris 69) an 31 Nollaig 2022, rinne údaráis na Fraince, ó mhí na Nollag 2021, anailís ar cé acu a bhí nó nach raibh riachtanas seirbhíse poiblí fós ag úsáideoirí i ndáil le seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, agus go háirithe idir Marseille agus cúig chalafort na Corsaice.

(87) An modh chun a chinneadh an raibh an riachtanas sin fós ann i ndáil le muiriompar lasta agus paisinéirí, chuir údaráis na Fraince in iúl gur ghá é a dhéanamh i dtrí chéim.

(88) Ba é an chéad chéim éileamh ó úsáideoirí ar sheirbhísí muiriompair a shainaithint agus a chainníochtú. Chuige sin, d'eagraigh údaráis na Fraince dhá chomhairliúchán phoiblí.

(89) Ba é ab aidhm don dara céim a fháil amach an bhféadfadh an margadh freastal go hiomlán nó go páirteach ar an éileamh ó úsáideoirí a sainaithníodh.D'eagraigh údaráis na Fraince comhairliúchán poiblí ina leith sin freisin.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).
([46]) Id.
([47]) Faoi Airteagal L. 4424-18 CGCT, leagann CdC amach, ar bhonn phrionsabal an leanúnachais críche atá beartaithe srianta an oileánachais a mhaolú, na socruithe chun muiriompar idir an Chorsaic agus aon cheann scríbe ar mhórthír na Fraince a eagrú, go háirithe a mhéid a bhaineann le seirbhísí agus táillí.
([48]) Tuarascáil ó Chúirt Iniúchóirí Réigiúnach na Corsaice, an 2 Samhain 2021, Roinn 2.1, arna foilsiú ar shuíomh gréasáin Chúirt Iniúchóirí na Fraince: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

(90) Choimisiúnaigh údaráis na Fraince an gnólacht comhairliúcháin eacnamaíoch Gecodia chun an chéad dá chéim sin a dhéanamh. Go sonrach, bhí Gecodia freagrach as an bhfaisnéis a bailíodh ó úsáideoirí agus ó oibreoirí a thiomsú agus a phróiseáil, agus as achoimre ar na freagraí a fuarthas tar éis na gcomhairliúchán poiblí a rinne OTC a chur i dtoll a chéile. Bhí Gecodia freagrach freisin as staidéir bhreise a dhéanamh chun a chinneadh an raibh aon ghá le seirbhís phoiblí i ndáil le muiriompar idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

(91) Ag deireadh an dara céim, chuir Gecodia a thuarascáil chríochnaitheach an 14 Márta 2022 faoi bhráid OTC (‘**tuarascáil Gecodia**’). Déantar anailís i dtuarascáil Gecodia ar éileamh agus ar sholáthar an mhargaidh, agus tagtar ar chonclúidí inti maidir le riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann i ndáil le muiriompar idir an Chorsaic agus an mhórthír.

(92) Ceapadh an tríú céim chun cuidiú le sainaithint an chur chuige is lú a dhéanfadh difear d’fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh a mhéid a bhaineann le comhlíonadh an riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh. Ba é ab aidhm don chéim dheiridh sin a áirithiú go raibh na cinntí a rinne CdC maidir le conas freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh ar na cinntí ba lú a chuirfeadh srian ar an iomaíocht. Tabharfar tuairisc ar an tríú céim i Roinn 3.5.

3.4.1.1. Nósanna imeachta a tionscnaíodh chun a shainaithint go bhfuil éileamh ó úsáideoirí ann

(93) D’fhonn an chéad chéim dá dtagraítear in aithris (88) a thabhairt chun críche, sheol údaráis na Fraince comhairliúcháin poiblí an 7 Nollaig 2021 i measc úsáideoirí muiriompair lasta agus paisinéirí ar na bealaí idir calafort Marseille agus cúig chalafort na Corsaice (‘**an comhairliúchán le húsáideoirí**’).

(94) Leis an gcomhairliúchán, a mhair 1 mhí amháin, iarradh ar na húsáideoirí sin uile agus ar aon duine leasmhar eile a mbarúlacha a chur isteach maidir leis na seirbhísí muiriompair atá i gceist. Foilsíodh an comhairliúchán le húsáideoirí ar shuíomh gréasáin OTC agus rinne an preas áitiúil agus réigiúnach tuairisciú air.

(95) Bhí roinnt ceistneoirí i gceist leis, a raibh thart ar 20 ceist i ngach ceann acu, agus iad dírithe ar chatagóirí éagsúla úsáideoirí. Bhí doiciméad ag gabháil leis an gcomhairliúchán freisin lenar tacaíodh leis an bhfiosrúchán poiblí, inar leagadh amach saintréithe ginearálta na seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, ([49]) agus inar tugadh tuairisc ghairid agus réamhthuairisc ar na catagóirí éagsúla úsáideoirí muiriompair lasta agus paisinéirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

(96) Sheol údaráis na Fraince comhairliúchán le calafoirt na mórthíre (Marseille, Toulon agus Nice) an 22 Eanáir 2022 ar feadh tréimhse 1 mhí amháin (‘**an comhairliúchán le calafoirt**’). Áiríodh sa chomhairliúchán sin ceistneoir lenar fiosraíodh go bunúsach saintréithe bhonneagar na n-údarás calafoirt maidir le hiompar lasta agus iompar paisinéirí araon.

3.4.1.2. Nósanna imeachta a tionscnaíodh chun a chinneadh cén soláthar margaidh atá ar fáil chun freastal ar an éileamh ó úsáideoirí

(97) D’fhonn an dara céim dá dtagraítear in aithris 89 a thabhairt chun críche, sheol údaráis na Fraince comhairliúchán le hoibreoirí seirbhísí muiriompair an 19 Eanáir 2022 ar feadh tréimhse 5 seachtaine (‘**an comhairliúchán le hoibreoirí**’). Bhí an comhairliúchán sin ar fáil agus inrochtana ar shuíomh gréasáin CdC.

(98) Ar leathanach tosaigh an chomhairliúcháin le hoibreoirí, d’iarr údaráis na Fraince ar na cuideachtaí loingseoireachta lena mbaineann a shoiléiriú céard atá beartaithe acu maidir le seirbhísí sceidealaithe chuig an gCorsaic ón 1 Eanáir 2023. Áiríodh sa chomhairliúchán le hoibreoirí ceistneoir a bhí le líonadh isteach ag oibreoirí. Bhí doiciméad ag gabháil leis freisin, lenar leagadh amach ina iomláine ábhar an doiciméid tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí an 7 Nollaig 2021 (aithris 95) agus cur i láthair gairid ar thorthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí. Ar deireadh, iarradh sa chomhairliúchán ar chuideachtaí loingseoireachta leasmhara faisnéis a sholáthar maidir leis an méid lasta agus an líon paisinéirí a d’fhéadfaidís a iompar in éagmais conradh seirbhíse poiblí idir 2023 agus 2028.

([49]) Tugtar tuairisc ar na saintréithe ginearálta sin i Roinn 2.3 den chinneadh seo.

3.4.2. *Riachtanas seirbhíse poiblí a shaintréithriú i ndáil le muiriompar paisinéirí*

(99) Tugtar tuairisc san fhoroinn seo ar na conclúidí ar tháinig údaráis na Fraince orthu maidir le (i) héileamh a bheith ó úsáideoirí muiriompair paisinéirí idir an Chorsaic agus an mhórthír agus (ii) sainaithint theip an mhargaidh freastal ar an éileamh sin.

3.4.2.1. Éileamh ó phaisinéirí a shainaithint

(100) Tugtar tuairisc sna foranna seo a leanas ar na hanailísí a rinne údaráis na Fraince a bhaineann leis an éileamh *cáilíochtúil* ó phaisinéirí iompair mhuirí idir an Chorsaic agus an mhórthír agus leis an éileamh *cainníochtúil* ó na húsáideoirí sin.

3.4.2.1.1. Éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí a shainaithint

(101) Cuirtear torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí i láthair san fhoroinn seo ar dtús; cuirtear torthaí an chomhairliúcháin le calafoirt i láthair ina dhiaidh sin; agus ar deireadh, cuirtear i láthair conclúidí thuarascáil Gecodia lena bhforlíontar torthaí na gcomhairliúchán poiblí.

3.4.2.1.1.1. Torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí

3.4.2.1.1.1.1. Ceisteanna a cuireadh ar úsáideoirí

(102) Sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúcháin le húsáideoirí (aithris 95), mhínigh údaráis na Fraince ar dtús, a mhéid a bhaineann le muiriompar paisinéirí, ([50]) gur gá idirdhealú a dhéanamh idir paisinéirí atá ina gcónaí sa Chorsaic ([51]) agus paisinéirí neamhchónaitheacha ([52]). Mheas siad freisin, i measc na bpaisinéirí a bhí ina gcónaí sa Chorsaic, go raibh éileamh sonrach ar mhuiriompar ó chatagóir áirithe úsáideoirí, is é sin paisinéirí a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis (‘**paisinéirí leighis**’), rud a bhí ar leithligh ón éileamh ginearálta ó phaisinéirí. Tugadh faoi deara freisin sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí gur shainaithin OTC go raibh gá le seirbhís muiriompair phoiblí le haghaidh na gcatagóirí úsáideoirí sin faoi chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022.

(103) Dá bhrí sin, sa chomhairliúchán le húsáideoirí, iarradh ar úsáideoirí freagra a thabhairt ar dhá cheistneoir: ceann a bhí dírithe ar gach paisinéir (cónaitheoirí den Chorsaic agus neamhchónaitheoirí); ceann eile, atá níos sonraí, a bhí dírithe ar phaisinéirí leighis amháin ([53]).

(104) Bhí thart ar 20 ceist sa cheistneoir a seoladh chuig gach paisinéir (cónaitheoirí den Chorsaic/neamhchónaitheoirí) agus freagraí molta ann (d’fhéadfadh úsáideoirí níos mó ná freagra amháin a roghnú i gcásanna áirithe), agus measadh go raibh 5 nóiméad ag teastáil chun an ceistneoir a líonadh isteach.

(105) Sa chéad cheist, iarradh ar úsáideoirí faisnéis a sholáthar maidir leis an mbealach (na bealaí) muirí chuig an gCorsaic a d’úsáid siad idir calafort Marseille agus cúig chalafort na Corsaice ([54]). Le ceisteanna 2 go 6, lorgaíodh faisnéis maidir leis an bpróifíl úsáideora (catagóir shochghairmiúil, cónaitheoir den Chorsaic/neamhchónaitheoir, an chúis (na cúiseanna) leis an turas, ([55]) minicíocht an taistil ([56]) agus riachtanais

([50]) Leis an doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí, cuireadh as an áireamh an iomaíocht idirmhódúil fhéideartha idir muiriompar agus aeriompar i gcás turais idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, a mhéid ‘a fhágann an measúnú ar na cuideachtaí agus anailís ar amanna turas, ar mhinicíochtaí, ar phraghsanna agus ar iontaofacht modhanna iompair nach n-áirítear aeriompar paisinéirí sa mhargadh ábhartha ina iomláine nó i gcuid de’.

([51]) Sannann OTC an stádas paisinéara ‘cónaitheoir den Chorsaic’ d’aon duine a chruthaíonn gurb í an Chorsaic a phríomháit chónaithe.

([52]) De réir an doiciméid tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán poiblí, thug roinnt tosca údar leis an idirdhealú sin, lena n-áirítear an fíoras go dtairbhíonn cónaitheoirí den Chorsaic de tháille speisialta agus go dtaistealaíonn siad níos tráthrialta ná paisinéirí eile.

([53]) Bhí an tríú ceistneoir dírithe freisin ar mhic léinn a thaistealaíonn idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Mar sin féin, ós rud é nár tháinig an Fhrainc ar an gconclúid go raibh riachtanas seirbhíse poiblí ag an gcatagóir sin úsáideoirí, ní bheidh anailís ina leith sin sa chinneadh seo.

([54]) Má d’úsáid úsáideoirí níos mó ná bealach amháin, bhí orthu ceistneoir a líonadh isteach le haghaidh gach bealaigh a d’úsáid siad.

([55]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh (bhíothas in ann roinnt acu a roghnú): cuairt a thabhairt ar theaghlach nó ar chairde; turas turasóireachta/fóillíochta; turas gnó; taisteal ar chúiseanna leighis; taisteal mic léinn; cúis eile (a bhí le sonrú).

([56]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: riamh; uair sa bhliain; dhá uair go cúig huaire sa bhliain; sé huaire go naoi n-uaire sa bhliain; níos mó ná deich n-uaire sa bhliain.

taistil ([57])). Le ceisteanna 7 go 9 iarradh ar úsáideoirí a chur in iúl a shásta atá siad leis na hamanna imeachta agus teachta sa Chorsaic (sásta nó míshásta; más míshásta, an raibh paisinéirí ag iarraidh imeacht nó teacht isteach níos luaithe nó níos déanaí?) agus le minicíocht na seirbhísí muiriompair a chuirtear ar fáil ar na bealaí muirí a úsáidtear. Bhain ceisteanna 10 go 14 leis an táille as na seirbhísí atá i gceist do chónaitheoirí den Chorsaic agus féachadh le tuiscint a fháil leis na ceisteanna, go háirithe, an raibh an táille sin iomchuí nó ar cheart í a athrú.

(106) Le ceisteanna 15 go 19, iarradh ar úsáideoirí barúil a thabhairt maidir leis na bealaí malartacha de rogha ar chalafort Marseille a d'fhéadfaidís a úsáid. Go sonrach, ceapadh na ceisteanna sin chun an méid seo a leanas a dhéanamh amach:

— an mbíonn úsáideoirí ag breathnú freisin ar thurais farraige atá ar fáil ag calafoirt eile ar an mórthír, tráth a chuirtear ceann de na bealaí ó Marseille in áirithe ([58]);

— an phríomhchúis le calafort Marseille a roghnú i gcomparáid le calafoirt eile na mórthíre ([59]);

— an mbeadh úsáideoirí sásta seirbhísí muiriompair a úsáid ag calafort eile ar an mórthír (Toulon, Nice nó an dá cheann) chun taisteal go dtí an Chorsaic nó uaithi dá dtiocfadh méadú hipitéiseach 5-10 % ar tháillí muiriompair ag calafort Marseille;

— cibé acu a bhí nó nach raibh bealaí ó Toulon nó Nice go dtí an Chorsaic úsáidte cheana féin ag úsáideoirí ó bhí 2019 ann (d'úsáid nó níor úsáid) agus, má d'úsáid, bhí orthu a shonrú cén phríomhchúis a bhí acu le calafort eile ar an mórthír (Toulon nó Nice) a roghnú in ionad chalafort Marseille ([60]).

(107) Bhain ceisteanna 20 go 22 leis an inionadaitheacht idir muiriompar agus aeriompar. Go sonrach, féachadh lena fháil amach leis na ceisteanna, faoi seach, cé chomh minic a bhíonn úsáideoirí ag déanamh comparáid idir eitiltí agus turais farraige tráth na háirithinte, ([61]) an phríomhchúis le taisteal ar bhád seachas ar eitleán, ([62]) agus, i gcás méadú 5-10 % ar tháillí, an mbeidís sásta seirbhísí aeriompair a úsáid (bheadh nó ní bheadh).

(108) Áiríodh sa cheistneoir do phaisinéirí leighis idir cheisteanna sonracha agus cheisteanna atá mar an gcéanna leo siúd sa cheistneoir ginearálta (aithris 103) ([63]). I measc na gceisteanna sonracha, bhain ceist 3 le haoisghrúpa na n-úsáideoirí; bhain ceist 4 leis an líon dé-aistear a dhéanann úsáideoirí gach bliain; bhain ceist 5 le láithreacht nó neamhláithreacht duine tionlacain; bhain ceist 6 leis an ngá atá le cábán agus spás páirceála ar bord an tsoithigh; bhain ceist 7 leis an gcóir leighis a fuarthas; agus bhain ceist 12 leis an leibhéal cumhdaigh árachais sláinte le haghaidh costais a bhaineann le cóir leighis.

(109) Go ginearálta, chuir na ceistneoirí ar a gcumas d'úsáideoirí aighneachtaí saorthéacs a sheoladh chuig consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Achoimre ar na freagraí a fuarthas

(110) Deir údaráis na Fraince go bhfuair siad níos mó ná 1 000 freagra ar an gcomhairliúchán le húsáideoirí, a raibh 987 gcinn díobh inúsáidte (686 fhreagra ó chónaitheoirí den Chorsaic agus 301 fhreagra ó phaisinéirí neamhchónaitheacha).

(111) I gcodarsnacht leis sin, ní bhfuarthas ach 42 fhreagra ar an gceistneoir a bhí dírithe ar phaisinéirí leighis. I bhfianaise an lín ísil freagraí a fuarthas, níor chuir údaráis na Fraince torthaí an chomhairliúcháin sin san áireamh.

([57]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: turas le cábán agus gluaisteán; turas gan chábán ná gluaisteán; le gluaisteán agus gan chábán; le cábán agus gan ghluaisteán.

([58]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: Níl an dara rogha agam (forchuireadh áirithint); bíonn go córasach; ní bhíonn i gcás roinnt turas (an cineál turais nach ndéantar aon chomparáid ina leith le sonrú); ní bhíonn riamh.

([59]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: an táille is ísle; tráthchlár; cáilíocht seirbhíse níos fearr; gaireacht an chalafoirt do mo cheann scríbe; ticéad séasúir don bhealach sin; an cineál turais; cúis eile (le sonrú).

([60]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: an táille is ísle; tráthchlár níos oiriúnaí; bhí mo cheann scríbe níos gaire don chalafort a roghnaigh mé; Níl a fhios agam; cúis eile (le sonrú).

([61]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: bíonn go córasach; bím go tráthrialta; bím ó am go chéile; ní bhíonn riamh.

([62]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: táille níos ísle; ba ghá taisteal le feithicil; bhí an rogha ann turas thar oíche a dhéanamh i gcábán; ní féidir eitilt; cúis eile (le sonrú).

([63]) Ceisteanna 1-2 agus 8-24 (seachas ceist 12) den cheistneoir do phaisinéirí leighis, bhí siad mar an gcéanna leis na ceisteanna sa cheistneoir do gach paisinéir.

(112) Is féidir achoimre mar a leanas a dhéanamh ar na freagraí ar an gceistneoir a sheol údaráis na Fraince chuig gach paisinéir:

— taistealaíonn formhór na gcónaitheoirí agus na neamhchónaitheoirí (beagnach 60 %) ar bhád idir an Chorsaic agus an mhórthír dhá uair nó cúig huaire sa bhliain ([64]);

— Deir 95 % de na cónaitheoirí agus 93 % de na neamhchónaitheoirí go dteastaíonn cábán agus gluaisteán uathu chun taisteal ar gach bealach;

— is iad cuairteanna teaghlaigh (72 %), turasóireacht (56 %), gnó (29 %) agus cúiseanna leighis (23 %) na príomhchúiseanna a mbíonn cónaitheoirí ag taisteal. Taistealaíonn paisinéirí neamhchónaitheacha go heisiach le haghaidh turasóireachta (56 %) agus cuairteanna teaghlaigh (52 %) ([65]);

— tá an chuid is mó de chónaitheoirí agus neamhchónaitheoirí i bhfabhar na n-amanna imeachta agus teachta a bhí i bhfeidhm tráth an chomhairliúcháin le húsáideoirí (tuairim fhabhrach ag níos mó ná 80 % díobh sa dá chás maidir leis na bealaí uile);

— minicíocht na dturas farraige idir Marseille agus an Chorsaic a bhí i bhfeidhm tráth an chomhairliúcháin le húsáideoirí, comhlíonann siad riachtanais paisinéirí cónaitheacha (57 %) agus paisinéirí neamhchónaitheacha (65 %) ar an mórgóir ([66]).

(113) Léirítear san achoimre freisin go ndéanann 54 % de phaisinéirí cónaitheacha (41 % de neamhchónaitheoirí) comparáid chórasach idir na turais farraige atá ar fáil ag calafort Marseille agus calafoirt eile na mórthíre ([67]). Bíonn na rátaí comparáide éagsúil ó bhealach go chéile áfach: i gcás bealaí áirithe amhail Marseille-L'Île-Rousse nó Marseille-Porto-Vecchio, déanann freagróirí cónaitheacha comparáid chórasach idir turais farraige atá ar fáil ag calafoirt eile ar an mórthír (70 % agus 60 % faoi seach i gcás cónaitheoirí, 66 % agus 35 % faoi seach i gcás neamhchónaitheoirí), ach tá na rátaí comparáide i gcás bhealach Marseille-Propriano íseal ([68]).

(114) Thairis sin, gan beann ar an mbealach lena mbaineann, is é an phríomhchúis atá ag paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha araon le calafort Marseille a roghnú a ghaireacht dá gceann scríbe deiridh (53 % agus 50 % faoi seach). Dá dtiocfadh méadú hipitéiseach 5-10 % ar tháillí ar an turas farraige ó Marseille, deir 60 % ar a laghad de na freagróirí (cónaitheoirí agus neamhchónaitheoirí) go mbeidís sásta aistriú go Toulon agus deir 35 % díobh an rud céanna maidir le Nice ([69]). Ar deireadh, bhain beagnach 70 % de na freagróirí cónaitheacha úsáid as calafoirt Toulon nó Nice in 2019 le haghaidh a dturas chuig an gCorsaic nó uaithi (i gcomparáid le 52 % de na freagróirí neamhchónaitheacha) ([70]). Is é an phríomhchúis leis an dá chalafort eile sin a úsáid táillí níos ísle trí Toulon nó Nice (57 % de chónaitheoirí, 56 % de neamhchónaitheoirí) ([71]).

([64]) Tuairiscíonn 59 % de phaisinéirí cónaitheacha (57 % de phaisinéirí neamhchónaitheacha) go dtaistealaíonn siad idir dhá uair agus cúig huaire sa bhliain ar an meán. Taistealaíonn 29 % de phaisinéirí cónaitheacha uair sa bhliain (38 % de phaisinéirí neamhchónaitheacha). Is mionlach iad paisinéirí a thaistealaíonn níos mó ná sé huaire sa bhliain (12 % de chónaitheoirí, 5 % de neamhchónaitheoirí). Tá na staitisticí mórán mar an gcéanna i gcás bhealach Marseille-Propriano.

([65]) Tá na staitisticí mórán mar an gcéanna i gcás bhealach Marseille-Propriano, cé nach bhfuil an turasóireacht chomh tábhachtach céanna do phaisinéirí cónaitheacha (46 %), agus tá cuairteanna teaghlaigh (80 %), taisteal leighis (27 %) agus taisteal gnó (26 %) níos airde ná an meán. Maidir le paisinéirí neamhchónaitheacha, tá an turasóireacht níos airde ná an meán (63 %) agus tá cuairteanna teaghlaigh níos ísle (44 %).

([66]) Tá na staitisticí i gcás bhealach Marseille-Propriano mórán mar an gcéanna leis an meán.

([67]) Os a choinne sin, ní dhéanann 20 % de na freagróirí cónaitheacha (35 % de neamhchónaitheoirí) comparáid riamh agus ní thaistealaíonn siad ach ó/chuig Marseille. I gcás 20 % de chónaitheoirí (21 % de neamhchónaitheoirí) ní rogha dóibh í (forchuirtear áirithint), agus i gcás 5 % de chónaitheoirí (3 % de neamhchónaitheoirí) ní dhéanann siad comparáid ach le haghaidh roinnt turas.

([68]) Déanann 31 % de na freagróirí cónaitheacha (27 % de neamhchónaitheoirí) comparáid chórasach, agus ní dhéanann 44 % (50 %) díobh comparáid riamh.

([69]) Tá na rátaí sin níos ísle i gcás bhealach Marseille-Propriano, ar ina leith nach n-aistreodh níos mó ná leath de na freagróirí chuig na calafoirt eile ar an mórthír.

([70]) Tá an cion sin bailí i gcás na mbealaí uile go dtí an Chorsaic, cé is moite de Propriano, agus luaigh níos mó ná 60 % de na freagróirí a d'úsáid bealach Marseille-Propriano nár úsáid siad na calafoirt eile ar an mórthír chun taisteal chuig Propriano ná uaidh in 2019.

([71]) Tá an cion sin i bhfad níos ísle i gcás bhealach Marseille-Propriano, ar ina leith nach gcuimhníonn ach 40 % de na freagróirí ar tháille níos ísle a bheith ar fáil ag na calafoirt eile, agus tá gaireacht an chalafoirt don cheann scríbe deiridh ina príomhchúis eile le turais farraige chuig na calafoirt eile na mórthír agus uathu a úsáid (25 % de na freagróirí).

(115) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann le hinionadaitheacht aeriompair agus muiriompair, léirigh an comhairliúchán le húsáideoirí nár chuir 56 % de phaisinéirí cónaitheacha (79 % de neamhchónaitheoirí) eitiltí i gcomparáid le turais ar bhád tráth na háirithinte ([72]). Tá na cionmhaireachtaí sin níos mó i gcás bealaí áirithe, amhail Marseille-Propriano ([73]). A mhéid a bhaineann le ceist 21 (aithris 107), is é an phríomhchúis atá ag cónaitheoirí den Chorsaic (83 % de fhreagróirí) agus ag neamhchónaitheoirí (76 %) araon turas farraige a roghnú in ionad aerthaistil gur gá dóibh taisteal le feithicil. A mhéid a bhaineann leis an bhféidearthacht go n-aistreofaí go haeriompar dá dtiocfadh méadú hipitéiseach 5-10 % ar tháille an turais farraige, deir beagán os cionn leath na bhfreagróirí nach n-aistreoidís ([74]).

3.4.2.1.1.2. Torthaí an chomhairliúcháin le calafoirt

3.4.2.1.1.2.1. Ceisteanna a cuireadh

(116) Bhí trí chuid maidir le trácht paisinéirí sa cheistneoir a ghabhann leis an gcomhairliúchán le calafoirt.

(117) Sa chéad chuid den cheistneoir (ceisteanna 1.1 go 1.5), iarradh ar na húdaráis chalafoirt barúil a thabhairt ar shaintréithe an éilimh ó úsáideoirí, mar a shainaithnítear agus a chuirtear i láthair sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 95). Go sonrach, sa chéad chuid, iarradh ar na húdaráis an méid seo a leanas a dhéanamh:

— barúil a thabhairt ar an idirdhealú idir paisinéirí cónaitheacha, neamhchónaitheacha agus leighis;

— méid cheantar seirbhíse a gcalafoirt a léiriú, bunaithe ar a gcuid eolais ar an margadh;

— a léiriú cé acu a mheasann nó nach measann siad go bhfuil bonneagar a gcalafoirt neamh-inionadaithe le calafoirt eile i ndáil leis an trácht paisinéirí uile idir an Chorsaic agus an mhórthír nó cuid de;

— barúil a thabhairt maidir leis an leibhéal iomaíochta idir calafoirt le haghaidh iompar paisinéirí, don tréimhse atá ann faoi láthair agus do thréimhse 7 mbliana araon.

(118) Sa dara cuid den cheistneoir, iarradh ar na húdaráis chalafoirt tuairisc iomlán a thabhairt ar an mbonneagar calafoirt is dócha a shannfaidís do sheirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus an mhórthír.

(119) Go bunúsach, leis an tríú cuid (ceisteanna 4.1 go 4.8), fiafraíodh de na húdaráis chalafoirt maidir le hacmhainn láimhseála a mbonneagair i ndáil le trácht paisinéirí. Go sonrach, iarradh orthu an méid seo a leanas a shonrú:

— an bhfuil limistéir dá mbonneagar atá tiomnaithe do thrácht paisinéirí sceidealaithe ([75]);

— an cineál soithí a bhféadfaidís freastal orthu ([76]);

— an láimhseáiltear trácht paisinéirí sceidealaithe lena mbonneagar faoi láthair ([77]);

([72]) Go sonrach, de réir na hachoimre ar an gcomhairliúchán le húsáideoirí, ní dhéanann 33 % de chónaitheoirí comparáid idir aeriompar agus muiriompar riamh; déanann 23 % díobh amhlaidh ó am go chéile; déanann 13 % díobh amhlaidh go tráthrialta agus déanann 31 % díobh amhlaidh go córasach. I measc neamhchónaitheoirí, ní dhéanann 64 % díobh comparáid riamh; déanann 15 % díobh amhlaidh ó am go chéile; déanann 7 % díobh amhlaidh go tráthrialta agus déanann 14 % díobh amhlaidh go córasach.

([73]) Ní dhéanann beagnach 80 % de na freagróirí ar bhealach Marseille-Propriano comparáid idir turas farraige agus turas aeir nó is annamh a dhéanann siad comparáid eatarthu.

([74]) Níos mó ná 60 % de na freagróirí ar bhealach Marseille-Propriano, ní aistreoidís chuig aeriompar.

([75]) Leis an gceist, iarradh ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú: (i) méid na limistéar láimhseála; (ii) infhaighteacht limistéar láimhseála le haghaidh trácht sceidealaithe leis an gCorsaic; (iii) an fhéidearthacht go dtiomnófaí limistéir láimhseála ar bhonn laethúil nó seachtainiúil do thrácht sceidealaithe leis an gCorsaic; agus (iv) an raibh críochfoirt ar fáil le haghaidh trácht sceidealaithe leis an gCorsaic.

([76]) Leis an gceist, iarradh ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú: (i) an líon céanna atá ar fáil; (ii) uaireanta glactha ag brath ar acmhainn iompair an tsoithigh; (iii) na bearta comhshaoil a cuireadh chun feidhme.

([77]) Leis an gceist, iarradh ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú: (i) acmhainn glactha paisinéirí in aghaidh an lae; (ii) uaireanta glactha paisinéirí; (iii) an líon paisinéirí i mbun bordála nó díbhordála a d'fhéadfaí a phróiseáil in aghaidh na huaire.

— an féidir lena mbonneagar freastal ar dhé-aistir laethúla ([78]) agus neamhlaethúla ([79]) i gcás trácht paisinéirí;

— an bhfuil na húdaráis chalafoirt in ann roinnt dé-aistir laethúla agus/nó seachtainiúla a ráthú i gcás seirbhísí paisinéirí chuig an gCorsaic ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Achoimre ar na freagraí a fuarthas

(120) Bhailigh údaráis na Fraince aighneachtaí ó údaráis chalafoirt Toulon (CCI Var) agus Nice (CCI Nice Côte d'Azur). Mhínigh údaráis na Fraince freisin le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil gur sholáthair údarás calafoirt Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) aighneacht saorthéacs cheana féin an 21 Nollaig 2021 mar chuid den chomhairliúchán le húsáideoirí, agus gur chuir sé an aighneacht chéanna isteach mar fhreagairt ar an gcomhairliúchán le calafoirt, gan freagra sonrach a thabhairt ar an gceistneoir dá bhforáiltear sa chomhairliúchán le calafoirt. Mhínigh údaráis na Fraince, áfach, gur áiríodh san aighneacht ó chalafort Marseille an fhaisnéis ábhartha a iarradh leis an gceistneoir calafoirt ([81]).

(121) A mhéid a bhaineann leis an gcéad chuid den cheistneoir, níor chuir aon cheann de na trí chalafort in aghaidh an idirdhealaithe idir na catagóirí éagsúla paisinéirí a shainaithin an Fhrainc. Maidir lena gceantar seirbhíse, measann calafoirt Marseille agus Toulon go meallann siad custaiméirí ó gach cearn den Fhrainc agus níos faide i gcéin, agus léiríonn calafort Nice gur ceantar seirbhíse réigiúnach atá aige go príomha.

(122) Measann na trí chalafort go bhfuil a mbonneagar calafoirt inionadaithe i ndáil le hiompar paisinéirí. A mhéid a bhaineann le hiomaíocht idir calafoirt na mórthíre, deir Toulon agus Marseille go bhfuil siad in iomaíocht le chéile go hoscailte, agus maíonn calafort Toulon *'nach bhfuil aon amhras ann gurb é an ceannaire ó thaobh iompair paisinéirí é'*. Cuireann siad in iúl, mar a dhéanann údarás calafoirt Nice féin, go bhfuil calafort Nice chun deiridh ar Marseille agus Toulon, mar thoradh ar laghdú mór ar thrácht paisinéirí le blianta beaga anuas.

(123) Maidir leis an tríú cuid den cheistneoir:

— deir *údarás calafoirt Marseille* go bhfuil 13 bheart aige atá in ann trácht paisinéirí chun na Corsaice a láimhseáil. Tá cúig cinn acu tiomnaithe go hiomlán cheana féin do thrácht chuig an gCorsaic faoi chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022, agus is féidir ocht gcinn eile a leithdháileadh ina dteannta sin. Is féidir leis an gcalafort freastal ar thrácht paisinéirí sceidealaithe dá réir. Thairis sin, míníonn calafort Marseille ina aighneacht go bhfuil rochtain éasca ag paisinéirí i bhfeithiclí agus ag paisinéirí coise araon ar longa ([82]). Ar deireadh, deir calafort Marseille go bhfuil sé in ann seirbhís deisithe long a chur ar fáil le haghaidh idirghabháil theicniúil láithreach;

([78]) Leis an gceist, iarradh ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú: (i) an líon bristeacha turais a d'fhéadfadh a bheith ann in aghaidh an lae; (ii) fad íosta agus uasta bristeacha turais; (iii) na rialacha maidir le bearta a leithdháileadh.

([79]) Leis an gceist, iarradh ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú: (i) an líon bristeacha turais a d'fhéadfadh a bheith ann in 1 seachtain amháin; (ii) fad íosta agus uasta na mbristeacha turais sin agus (iii) na rialacha maidir le bearta a leithdháileadh.

([80]) Leis an gceist, iarradh ar na húdaráis chalafoirt an líon bristeacha turais ráthaithe a shonrú.

([81]) Leis an aighneacht ó Grand Port Maritime de Marseille, tugtar tuairisc ar na nithe seo a leanas: naisc chúlchríche an chalafoirt le haghaidh trácht lasta agus paisinéirí; na bealaí muirí agus an slabhra lóistíochta iompair lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír; bonneagar calafoirt, mara agus talún chalafort Marseille; lorg comhshaoil idirthurais calafoirt; seirbhísí gaolmhara, agus sábháilteacht agus slándáil saoráidí calafoirt; slándáil dhlíthiúil críochfort cuideachtaí loingseoireachta atá tiomnaithe do thrácht na Corsaice.

([82]) Tá rochtain ag paisinéirí i bhfeithiclí ar an gcalafort trí gheata atá suite i ngarchomharsanacht na mbeart atá tiomnaithe do sheirbhísí chuig an gCorsaic – an ciorcad iomlán idir an geata iontrála agus rochtain ar an long, tógann sé níos lú ná leathuair an chloig. Tá limistéar bordála de bheagnach 30 500 m^2 ag calafort Marseille le haghaidh feithiclí, a bhfuil cuid de cumhdaithe. Is é 50 % an ráta áitíochta limistéar páirceála sa séasúr ciúin agus suas le 90 % le linn bhuaicphointí an tsamhraidh. Mar sin féin, míníonn calafort Marseille, anois gur aistríodh seirbhísí idirnáisiúnta sceidealaithe chuig críochfort eile sa chalafort, gur féidir na limistéir pháirceála le haghaidh trácht chuig an gCorsaic a leathnú. Sonraíonn calafort Marseille, i gcás paisinéirí coise, go bhfuil críochfoirt farraige Joliette agus Arenc suite i ngarchomharsanacht lár na cathrach agus go ndéanann an córas iompair phoiblí freastal maith orthu.

— deir *údarás calafoirt Toulon* go ligeann a bhonneagar calafoirt dó trácht paisinéirí sceidealaithe a láimhseáil, ach sin ag críochfort Toulon-Port de Commerce amháin, ó tharla go bhfuil toirmeasc ar thrácht paisinéirí ag an dá cheann de chríochfoirt Brégaillon. Luann sé go bhfuil limistéir ag Toulon-Port de Commerce atá tiomnaithe don trácht sin, a bhfuil limistéar láimhseála 24 000 m² ann. Mar sin féin, tugann an t-údarás calafoirt rabhadh, i bhfianaise ráta áitíochta na limistéar sin ag Corsica Ferries faoi láthair (80 %), nach féidir leis a ráthú gur féidir iad a leithdháileadh ar bhonn laethúil ar thrácht sceidealaithe leis an gCorsaic ([83]). Tá trí bheart ag Toulon-Port de Commerce le haghaidh longa paisinéirí. Tá an críochfort sin in ann bordáil/díbhordáil 2 000 paisinéir in aghaidh na huaire a láimhseáil, agus freastal ar suas le trí bhriseadh fhada turais in aghaidh an lae. Deir an t-údarás calafoirt nach féidir leis seirbhís dé-aistir laethúil do phaisinéirí chuig an gCorsaic a ráthú;

— deir *údarás chalafoirt Nice* gur féidir lena bhonneagar calafoirt trácht paisinéirí sceidealaithe a láimhseáil. Tá limistéar láimhseála 25 900 m² ag an mbonneagar sin. Tá ceithre bheart ar fáil. Léiríonn an t-údarás calafoirt freisin gur féidir leis an gcalafort freastal ar suas le hocht mbriseadh ghearra turais in aghaidh an lae. Maíonn calafort Nice go bhfuil sé in ann suas le ceithre sheirbhís dé-aistir laethúla do phaisinéirí chuig an gCorsaic a ráthú.

(124) Ina theannta sin, mhínigh údaráis na Fraince freisin le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil gur sholáthair údarás calafoirt na Corsaice, CCI na Corsaice, aighneacht saortheacs freisin an 7 Eanáir 2022 mar chuid den chomhairliúchán le húsáideoirí. Leis an aighneacht saortheacs sin, soláthraíodh faisnéis maidir le saintréithe na gcúig chalafort de chuid na Corsaice a úsáidtear le haghaidh seirbhísí muirí chuig an gCorsaic.

(125) Ní chuireann CCI na Corsaice in iúl go bhfuil aon srian ar leith ar iompar paisinéirí. Luann sé, áfach, go bhfuil plódú nach beag i gcalafoirt na Corsaice, go háirithe Bastia (cás criticiúil ó cheann ceann na bliana), agus Ajaccio agus Porto-Vecchio (leibhéil arda plódaithe sa samhradh).

3.4.2.1.1.3. Conclúidí thuarascáil Gecodia maidir le héileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí

(126) I dteannta na gcomhairliúchán poiblí, chuir údaráis na Fraince de chúram ar Gecodia freisin anailísí breise a dhéanamh ar an éileamh ó phaisinéirí ar sheirbhísí muirí chuig an gCorsaic. Tugtar tuairisc ar chonclúidí na n-anailísí sin sna foranna thíos.

3.4.2.1.1.3.1. An t-éileamh ar mhuiriompar nach bhfreastalaíonn aeriompar air

(127) Ar an gcéad dul síos, rinneadh anailís i dtuarascáil Gecodia ar cé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí a mheas, ó thaobh na bpaisinéirí de, go mbeadh turas d'aer inionadaithe le turas ar bhád chun freastal ar an riachtanas iompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Is é conclúid na tuarascála nach bhféadfaí.

(128) Tá an chonclúid sin bunaithe i dtuarascáil Gecodia, *ar an gcéad dul síos*, ar chleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin Eorpaigh, ([84]) rud a léiríonn gur beag nach bhfuil a leithéid de rud agus inionadaitheacht ann i gcás paisinéirí a bhíonn ag taisteal lena bhfeithicil féin nó a bhfuil méid mór bagáiste acu. Is amhlaidh sin i gcás na Corsaice, óir an cóimheas idir an líon paisinéirí agus an líon feithiclí éadroma de gach cineál ar longa, tá sé thart ar 0,7 i gcás paisinéirí cónaitheacha agus 0,4 i gcás paisinéirí neamhchónaitheacha ([85]).

(129) *Ar an dara dul síos*, tagraíonn tuarascáil Gecodia do thorthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí, a léiríonn ar an mórgóir nach dóigh le húsáideoirí go bhfuil aeriompar agus muiriompar inionadaithe (aithris 115).

([83]) Deir CCI Var ina fhreagra 'Ós rud é go láimhseálann Corsica Ferries níos mó ná 1,3 milliún paisinéir le haghaidh na Corsaice cheana féin trína sheirbhís nach seirbhís faoi chonradh seirbhíse poiblí í agus níos mó ná 400 000 paisinéir le haghaidh cinn scríbe oileánacha Eorpacha eile trína chuid seirbhísí eile ag an gcríochfort [Toulon-Port de Commerce] amháin, agus ós rud é gur iarr ionadaithe tofa áitiúla go mbeadh na figiúirí sin teoranta do na méideanna a láimhseáladh idir 2019 agus 2021 (i.e. 2 mhilliún paisinéir ar a mhéad), is rí-dheacair a shamhlú go gcuirfí tuilleadh gníomhaíochta leis an ngníomhaíocht sin atá ann cheana agus atá seanbhunaithe i gcomhréir le hoibleagáidí faoi chonarthaí seirbhíse poiblí (agus go háirithe an fhéidearthacht go láimhseálfaí lasta i gcaitheamh na bliana)'.

([84]) Tagraíonn údaráis na Fraince don chinneadh ón gCoimisiún Eorpach an 9 Deireadh Fómhair 2013, COMP/M.6796 -*Aegean/Olympic II* (IO C 25, 24.1.2015), mír 85.

([85]) Fágann sé sin, ar an meán, go bhfuil aon ghluaisteán amháin in aghaidh an phaisinéara chónaithigh agus nach mór aon ghluaisteán amháin in aghaidh gach beirt phaisinéirí neamhchónaitheacha, rud atá comhsheasmhach, dar leis an bhFrainc, le meán-aistear lánúine ag taisteal i bhfeithicil.

(130) *Ar an tríú dul síos*, luaitear i dtuarascáil Gecodia go bhfuil turais ar bhád i bhfad níos faide ná turais ar eitleán (idir 6 agus 12 uair an chloig ag brath ar na calafoirt, san oíche den chuid is mó, i gcomparáid le 1 uair an chloig ar eitleán) ([86]). Is amhlaidh sin freisin maidir le minicíochtaí, óir is minice i bhfad a bhíonn seirbhísí aeir ann ná seirbhísí muirí ([87]). De réir thuarascáil Gecodia, ní féidir a mheas dá bhrí sin go bhfuil turas ar bhád ina rogha mhalartach ag paisinéirí a bhfuil srianta ama orthu.

(131) Ar bhonn thuarascáil Gecodia, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go bhfuil éileamh cáilíochtúil ar iompar *muirí* ó chónaitheoirí den Chorsaic agus ó neamhchónaitheoirí a bhíonn ag taisteal idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

3.4.2.1.1.3.2. Éileamh ar leithligh ar mhuiriompar de réir áit chónaithe paisinéara (cónaitheoir den Chorsaic/ neamhchónaitheoir)

(132) Rinneadh anailís i dtuarascáil Gecodia ar cé acu a bhí nó nach raibh difríocht shubstainteach san éileamh ar mhuiriompar paisinéirí ag brath ar phróifíl an úsáideora nó ar a rogha calafoirt teachta ar an mórthír.

(133) Is é conclúid thuarascáil Gecodia, ar an gcéad dul síos, maidir le muiriompar paisinéirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, nach mór idirdhealú a dhéanamh idir paisinéirí atá ina gcónaí sa Chorsaic agus paisinéirí neamhchónaitheacha. De réir na tuarascála:

— ceanglaítear le prionsabal an leanúnachais críche go gcuirfear seirbhís iompair ar fáil do chónaitheoirí den Chorsaic chun na srianta a bhaineann leis an oileánachas a mhaolú agus chun é a chur ar a gcumas dóibh taisteal go dtí an mhórthír. Tairbhíonn paisinéirí cónaitheacha dá réir sin de tháille speisialta a fhorchuirtear le scéim PSO 2019 ([88]);

— tá difríochtaí móra sna táillí a chuireann cuideachtaí loingseoireachta ar fáil idir an dá chatagóir paisinéirí (cónaitheoirí agus neamhchónaitheoirí). De réir thuarascáil Gecodia, athraíonn an praghas ticéad a ghearrtar ar phaisinéirí neamhchónaitheacha go mór de réir an tséasúir, ach fanann praghas an ticéid do chónaitheoirí cobhsaí i gcaitheamh na bliana. Thairis sin, cuireann roinnt cuideachtaí loingseoireachta, amhail Corsica Ferries, táillí do chónaitheoirí i bhfeidhm ar a dtionscnamh féin, lasmuigh de raon feidhme na n-oibleagáidí dlíthiúla, agus go háirithe ar bhealaí idir an Iodáil agus an Chorsaic. Dá réir sin, déanann na cuideachtaí loingseoireachta féin idirdhealú idir paisinéirí cónaitheacha agus paisinéirí neamhchónaitheacha;

— tá iompraíochtaí agus roghanna éagsúla ag paisinéirí cónaitheacha, mar a dheimhnítear, de réir údaráis na Fraince, le torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí. Leantar den éileamh ar mhuiriompar ó chónaitheoirí i gcaitheamh na bliana: Feictear 30-39 % den trácht paisinéirí cónaitheacha idir mí na Samhna agus mí an Mhárta, arb é an séasúr ciúin é, ach is le linn an tséasúir turasóireachta go príomha a thaistealaíonn neamhchónaitheoirí (80-94 % den trácht paisinéirí neamhchónaitheacha). Chomh maith leis sin, is fearr le beagnach gach cónaitheoir imeacht um thráthnóna, ach ní fearr sin ach le dhá thrian de neamhchónaitheoirí ([89]).

(134) Ar na cúiseanna sin, ar an iomlán, tá an t-éileamh ar mhuiriompar ó chónaitheoirí den Chorsaic éagsúil leis an éileamh ó neamhchónaitheoirí.

([86]) De réir thuarascáil Gecodia, déantar 82 % de na seirbhísí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince a oibriú istoíche, agus tá am seoltóireachta 10-12 uair an chloig acu. I gcás turais farraige lae, ar eisceacht iad i gcás Toulon agus an riail i gcás Nice, bíonn amanna seoltóireachta idir 5 agus 8 uair an chloig de ghnáth.

([87]) De réir thuarascáil Gecodia, tá trí eitilt fillte in aghaidh an lae ó Marseille go Ajaccio agus Bastia, agus dhá eitilt ó Nice (suas le trí eitilt san ardséasúr). Tá dhá eitilt fillte in aghaidh an lae ó Marseille go Calvi agus Figari, agus ceann amháin ó Nice. A mhéid a bhaineann le muiriompar, san ardséasúr agus sa séasúr ciúin, is ar chalafoirt Ajaccio agus Bastia amháin a dhéantar freastal ar bhonn laethúil ar a laghad ó Marseille nó Toulon.

([88]) Deir údaráis na Fraince gur fhreastail tabhairt isteach scéim PSO 2019 ar riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithin CdC roimhe sin i measc úsáideoirí (cónaitheoirí den Chorsaic) nach raibh an margadh in ann freastal air in éagmais oibleagáidí seirbhíse poiblí.

([89]) De réir thuarascáil Gecodia, níl feidhm ag an gconclúid sin ach amháin maidir leis na bealaí idir Toulon agus calafoirt na Corsaice: Taistealaíonn 91 % de na cónaitheoirí um thráthnóna idir Toulon agus calafoirt na Corsaice, i gcomparáid le 67 % de phaisinéirí neamhchónaitheacha. Ag calafort Marseille, tá na himeachtaí socraithe agus tarlaíonn siad ar 7 p.m. amháin, mar sin níl aon imeacht ann le linn an lae. Ag calafort Nice, taistealaíonn 19 % de chónaitheoirí um thráthnóna, i gcomparáid le 15 % de neamhchónaitheoirí.

(135) Thairis sin, meastar i dtuarascáil Gecodia gurb amhlaidh an méid seo a leanas ó thaobh na geografaíochta de:

— ní dhéanann paisinéirí *neamhchónaitheacha* aon idirdhealú idir calafoirt Marseille, Nice agus Toulon ar an mórthír nuair a roghnaíonn siad turas farraige idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Measann paisinéirí neamhchónaitheacha, dá bhrí sin, go bhfuil na trí chalafort sin inionadaithe a mhéid a bhaineann lena riachtanais iompair mhuirí;

— measann paisinéirí *cónaitheacha* go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe a mhéid a bhaineann lena riachtanais iompair mhuirí, mar a mheasann i gcás chalafoirt Toulon agus Nice freisin. Níl calafoirt Marseille agus Nice inionadaithe dar leo, áfach, ós rud é go bhfuil an fad eatarthu níos mó ná 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Éileamh sonrach ar mhuiriompar ó phaisinéirí leighis

(136) Chuir údaráis na Fraince ceistneoir sonrach chuig paisinéirí leighis chun aon saintréith éilimh ón gcatagóir úsáideoirí sin a shainaithint. Ní bhfuair siad ach beagán freagraí ar an gceistneoir sin (aithris 111). D'iarr údaráis na Fraince ar Gecodia anailís fhorlíontach a dhéanamh dá bhrí sin chun a fhíorú an raibh éileamh sonrach ó phaisinéirí leighis.

(137) Tagraíonn tuarascáil Gecodia ar dtús don chreat dlíthiúil lena rialaítear taisteal leighis idir an Chorsaic agus an mhórthír. Mínítear ann go bhfuil iompar leighis idir an Chorsaic agus an mhórthír faoi réir beartas comhordaithe ag údaráis phoiblí. Rinne CdC, an stát (trí ghníomhaireacht sláinte réigiúnach na Corsaice) agus comhlachtaí árachais sláinte (trí na cistí príomhúla árachais sláinte Corse-du-Sud (2A) agus Haute-Corse (2B) – '**CPAM**') gníomhaíocht chomhordaithe chun bacainní ar rochtain ar chúram sláinte a laghdú do mhuintir na Corsaice ar gá dóibh cóireáil a fháil nó leanúint de chóireáil nach bhfuil ar fáil sa Chorsaic.

(138) De réir thuarascáil Gecodia, tá na rialacha lena rialaítear cumhdach costas iompair bunaithe ar Airteagail R. 322-10 go R. 322-10-9 den Chód Slándála Sóisialta ('**CSS**'). Liostaítear in Airteagal R. 322-10 CSS na cásanna ina bhféadfadh na costais a bhaineann le hiompar duine árachaithe a bhfuil sé d'oibleagáid air taisteal chun cóireáil a fháil nó dul faoi scrúduithe atá oiriúnach dá riocht a bheith cumhdaithe faoin scéim árachais sláinte ([90]). Áirítear orthu sin cásanna ina n-úsáideann an duine árachaithe iompar chun taisteal chuig láthair atá níos faide ná 150 km ar shiúl, rud is amhlaidh i gcás duine árachaithe a thaistealaíonn ón gCorsaic go dtí an mhórthír chun cóireáil a fháil. Luaitear in Airteagal R. 322-10-2 CSS, i ngach cás, go bhfuil cumhdach costas iompair ag an scéim árachais sláinte 'faoi réir oideas liachta le haghaidh iompair agus sonrasc arna eisiúint ag an iompróir nó cruthúnas ar iompar a bheith tíolactha ag an duine árachaithe. Ní mór a shonrú ar an oideas liachta an chúis atá leis an iompar agus an modh iompair a úsáidtear...'

([90]) Luaitear in Airteagal R. 310-10 CSS 'go gcumhdaítear costais iompair duine árachaithe nó tairbhí a bhfuil sé d'oibleagáid air taisteal:
1. Chun cóireáil a fháil nó chun dul faoi scrúduithe atá oiriúnach dá riocht sna cásanna seo a leanas:
   (a) Iompar i ndáil le hospidéalú;
   (b) Iompar i ndáil le cóireáil nó scrúduithe a ordaítear de bhun Airteagal L. 324-1 d'othair a n-aithnítear go bhfuil riocht fadtéarmach orthu agus a bhfuil ceann de na laguithe nó na héagumais a leagtar amach sna treoirlínte oidis dá dtagraítear in Airteagal R. 322-10-1 ag baint leo;
   (c) Iompar d'otharcharr a bhfuil údar leis i ngeall ar riocht an othair faoi na coinníollacha a leagtar síos san ordú dá dtagraítear in Airteagal R. 322-10-1;
   (d) Iompar chuig suíomh atá níos mó ná 150 ciliméadar ar shiúl faoi na coinníollacha a leagtar síos in Airteagail R. 322-10-4 agus R. 322-10-5;
   (e) Turais iomadúla, i gcás ina n-ordaítear ceithre thuras ar a laghad le haghaidh na cóireála céanna le linn thréimhse 2 mhí agus ina ndéantar gach turas go dtí áit is faide ná 50 ciliméadar ar shiúl;
   (f) Iompar i dtaca le cúram nó cóireáil sna hionaid dá dtagraítear i mír I(3) d'Airteagal L. 312-1 den Chód um Ghníomhaíocht Shóisialta agus Teaghlaigh nó sna hionaid leighis/síceolaíochta/oideolaíochta dá dtagraítear in Uimh. 19 d'Airteagal L. 160-14 den Chód sin. [...]'

(139) Is é conclúid thuarascáil Gecodia gurb é an dochtúir a chinneann an modh iompair is oiriúnaí don othar, ag brath ar a staid sláinte agus a leibhéal neamhspleáchais (Airteagal L. 322-5 CSS), agus go bhfuil an rogha sin féin faoi réir údarú a fháil roimh ré ó CPAM. Thairis sin, ceanglaítear le hAirteagal R. 322-10-4 CSS go ndéanfar scrúdú leighis chun a fhíorú nach féidir an chóireáil a chur ar fáil i saoráid nach faide ná 150 km ar shiúl. Is é sin le rá, de réir thuarascáil Gecodia, ní chumhdaítear ach costais iompair le haghaidh speisialtachtaí nó cóireála nach bhfuil ar fáil sa Chorsaic. Ar deireadh, luaitear in Airteagal R. 322-10-5 CSS go ríomhtar aisíocaíocht costas iompair ar bhonn an achair idir ionad cúraim tosaigh an othair agus an tsaoráid cóireála ordaithe is gaire.

(140) Ar bhonn na faisnéise sin, tháinig údaráis na Fraince ar dhá chonclúid.

(141) *Ar an gcéad dul síos*, tá an modh iompair a úsáidtear, i.e. bád nó eitleán, ordaithe ag an dochtúir agus faoi réir chomhaontú CPAManna chun costais iompair a aisíoc. Dá bhrí sin, ní féidir le paisinéirí leighis an modh iompair a roghnú más mian leo go n-aisíocfaí a gcostais iompair.

(142) Measann údaráis na Fraince go léiríonn sé sin nach bhfuil aon inionadaitheacht idir aeriompar agus muiriompar ó thaobh paisinéirí leighis de. An rogha idir modh iompair amháin nó modh iompair eile, forordaítear orthu í faoin gcreat dlíthiúil náisiúnta lena rialaítear aisíocaíocht speansas leighis.

(143) *Ar an dara dul síos*, baineann taisteal leighis a chumhdaítear le hárachas sláinte le hothair nach bhfuil in ann teacht ar chóireáil iomchuí sa Chorsaic, agus dá bhrí sin a bhfuil géarghá acu taisteal go dtí an mhórthír chun cóireáil iomchuí a fháil ansin. Luaitear i dtuarascáil Gecodia nach mór cóireáil iomchuí a sholáthar, de réir an dlí, ag an ionad leighis is gaire go geografach don áit ina bhfaigheann an t-othar cúram leighis sa Chorsaic. Dá réir sin, glactar leis i dtuarascáil Gecodia go bhfuil paisinéirí leighis thar a bheith íogair i leith achair agus gur fearr leo de ghnáth calafoirt sna háiteanna ina bhfuil an t-ionad cóireála ordaithe is gaire, chun go seachnóidh siad cás nach n-aisíocfadh CPAManna a gcostais taistil, nó nach n-aisíocfaidís ach cuid díobh.

(144) Luaitear i dtuarascáil Gecodia nach bhfuil roinnt seirbhísí cúraim leighis a bhaineann le gníomhaíochtaí ospidéil ar fáil sa Chorsaic, is iad sin cúraim mhíochaine, mháinliachta agus chnáimhseachais (‘**MCO**’), cúram leantach agus athshlánú (‘**SSR**’) agus cúram síciatrach (‘**PSY**’). Ar bhonn na sonraí a bhailigh an ghníomhaireacht theicniúil um fhaisnéis maidir le hospidéalú (‘**ATIH**’) le haghaidh na tréimhse 2015-2020, dheimhnigh údaráis na Fraince gur i dtreo na mórthíre a shreabhann othair a bhfuil cónaí orthu sa Chorsaic agus a bhfuil cúram den sórt sin á fháil acu. Léiríonn na sonraí a sholáthraítear i dtuarascáil Gecodia go mbaineann beagnach 15 000 tréimhse fanachta in ospidéal (MCO) in aghaidh na bliana ar an meán ar mhórthír na Fraince le cónaitheoirí den Chorsaic, a bhfuil dhá thrian díobh i roinn Bouches-du-Rhône (Marseille); Chaith cónaitheoirí den Chorsaic beagnach 34 000 lá in aghaidh na bliana faoi chóireáil SSR ar mhórthír na Fraince, leath díobh i roinn Bouches-du-Rhône; agus fuair siad beagnach 1 700 cóireáil PSY in aghaidh na bliana, beagnach leath díobh i roinn Bouches-du-Rhône.

(145) Ar an mbonn sin, thángthas ar an gconclúid i dtuarascáil Gecodia go bhfuil éileamh sonrach ó phaisinéirí leighis ar mhuiriompar idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, agus na coinníollacha maidir le haisíoc costas iompair agus suíomh ionad iomchuí cóireála nach bhfuil ar fáil sa Chorsaic, go háirithe, á gcur san áireamh.

(146) Le tuarascáil Gecodia, breathnaíodh freisin ar riachtanais paisinéirí leighis ó thaobh cinn scríbe de ar mhórthír na Fraince.

(147) Sa chomhthéacs sin, d’iarr údaráis na Fraince ar CPAManna sonraí a sholáthar dóibh maidir leis an líon iarrataí ar fhormheas roimh ré ar ghlac siad leo i ndáil le cumhdach costas iompair ag an scéim árachais sláinte. De réir sonraí a fuarthas ó CPAM 2A (deonaíodh níos mó ná 15 000 údarú), ([91]) bhain níos mó ná 80 % díobh le turas amháin nó níos mó go Marseille, i gcomparáid le níos lú ná 14 % go Nice, 1,1 % go Páras agus níos lú ná 0,3 % go Toulon ([92]).

([91]) Murab ionann agus an méid a luaigh an Coimisiún in aithris 79 den chinneadh tosaigh, chuir CPAM 2A in iúl d’údaráis na Fraince gur bhailíochtaigh sé 15 237 iarraidh ar fhormheas roimh ré idir an 17 Meán Fómhair 2020 agus an 31 Nollaig 2021 (ní 8 000).

([92]) Tagraíonn tuarascáil Gecodia freisin do shonraí a fuarthas ó CPAM 2B a bailíodh ó [...] (*) ((*): faisnéis rúnda), lena dtugtar le fios go ndearnadh níos mó ná 75 % de na turais leighis d’aer chuig Marseille, i gcomparáid le níos lú ná 25 % chuig Nice.

(148) Dá bhrí sin, thángthas ar an gconclúid i dtuarascáil Gecodia gur dócha gur leis na calafoirt ar an mórthír atá gar dá gceann scríbe deiridh ar an mórthír (saoráidí cúraim ordaithe) agus leo sin amháin a bhaineann an t-éileamh ó phaisinéirí leighis. Taistealaíonn formhór mór na bpaisinéirí leighis go Marseille.

3.4.2.1.2. An t-éileamh cainníochtúil ó phaisinéirí ar mhuiriompar a shainaithint

3.4.2.1.2.1. An t-éileamh cainníochtúil a shainaithint ó phaisinéirí ar cónaitheoirí den Chorsaic iad agus ó phaisinéirí neamhchónaitheacha

(149) Chun éileamh ó phaisinéirí (cónaitheoirí den Chorsaic agus neamhchónaitheoirí) a chainníochtú, bhí údaráis na Fraince ag brath ar shonraí stairiúla agus ar réamh-mheastacháin araon le haghaidh na tréimhse 2023-2030.

(150) Rinne údaráis na Fraince anailís ar an éileamh stairiúil ó phaisinéirí ar cónaitheoirí den Chorsaic iad agus ó phaisinéirí neamhchónaitheacha ar bhonn na sonraí a bhí ar fáil ó 2016 go 2021. A mhéid a bhaineann leis an éileamh lena bhfuil coinne le haghaidh na tréimhse 2023-2030, rinne údaráis na Fraince réamh-mheastacháin bunaithe ar an éileamh a breathnaíodh in 2019 (ba bhlianta iad 2020 agus 2021 a ndearna géarchéim COVID-19 difear dóibh). Rinne siad meastachán ar an athrú ar an éileamh ar mhuiriompar ó phaisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha ar bhonn mheánráta fáis bliantúil an éilimh ar iompar san fhadtéarma (2015-2030) a d'fhoilsigh an Aireacht um Aistriú Éiceolaíoch i mí Iúil 2016, ([93]) agus a tugadh cothrom le dáta i mí Dheireadh Fómhair 2021 ([94]).

(151) Cuirtear an t-éileamh lena bhfuil coinne ar mhuiriompar in 2030 i láthair in Table 14.

Tábla 14

Éileamh ó phaisinéirí de réir bealaigh in 2030

	2030 Paisinéirí neamhchónaitheacha (limistéar Marseille, Toulon agus Nice)	2030 Paisinéirí cónaitheacha (limistéar Marseille agus Toulon)	2030 Iomlán
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Foinse: Tuarascáil Gecodia, táblaí 43-44.

3.4.2.1.2.2. An t-éileamh cainníochtúil ó phaisinéirí leighis a shainaithint

(152) A mhéid a bhaineann le paisinéirí leighis, ní raibh sonraí díreacha ag údaráis na Fraince faoin líon othar agus daoine tionlacain a iompraíodh, faoina gceann scríbe ná faoin modh iompair a úsáideadh. I ndáil leis sin, luaitear i dtuarascáil Gecodia gur cuireadh ceist ar ghníomhaireacht sláinte réigiúnach na Corsaice agus ar CPAManna faoi na sonraí sin. Dúirt gníomhaireacht sláinte réigiúnach na Corsaice nach raibh an fhaisnéis sin aici. Shoiléirigh CPAManna nár sholáthair a gcóras faisnéise sonraí iontaofa iomlána.

([93]) Féach an staidéar a rinne an Aireacht um Aistriú Éiceolaíoch i mí Iúil 2016 maidir leis an éileamh fadtéarmach réamh-mheasta ar iompar, atá le fáil ag: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la % 20demande %20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). Luaitear sa staidéar, maidir le torthaí foriomlána na n-athruithe ar éileamh iompair agus ar thrácht a ríomhadh, go bhfuil sé beartaithe go mbeidh siad ina mbonn do réamh-mheastacháin tráchta áitiúla a bheidh le tarraingt suas ag ranna dílárathe na hAireachta nó ag bainisteoirí bonneagair, chun anailís a dhéanamh ar an todhchaí sna réigiúin, agus chun meastóireacht a dhéanamh ar bheartais phoiblí agus ar thionscadail bonneagair iompair. Soláthraítear réamh-mheastacháin sa staidéar le haghaidh 2030 agus 2050.

([94]) Féach staidéar mhí Dheireadh Fómhair 2021 lena dtugtar staidéar 2016 cothrom le dáta, agus an tionchar a imríonn glacadh reachtaíochta nua comhshaoil á chur san áireamh go háirithe. Tá an nuashonrú le fáil ag: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

(153) Dá bhrí sin, d'athchruthaigh údaráis na Fraince meastachán ar na turais sin agus úsáid á baint as sonraí indíreacha.

(154) Bhí údaráis na Fraince ag brath ar dtús ar shonraí ATIH (aithris 144) maidir leis an líon cóireálacha leighis nó tréimhsí fanachta (le haghaidh cóireáil nach bhfuil ar fáil sa Chorsaic) a cláraíodh do chónaitheoirí den Chorsaic ar mhórthír na Fraince (agus, go sonrach, i réigiún Provence-Alpes-Côte-d'Azur, mar a bhfuil cathracha Marseille, Toulon agus Nice). Rinne údaráis na Fraince meastachán ar an líon paisinéirí leighis agus daoine tionlacain ar bhonn an líon cóireálacha leighis nó tréimhsí fanachta a cláraíodh i gcás gníomhaíochtaí SSR, MCO agus PSY do chónaitheoirí den Chorsaic ar fud réigiún Provence-Alpes-Côte-d'Azur ([95]). San iomlán, tháinig siad ar mheastachán 65 000 paisinéir leighis in aghaidh na bliana ar an meán le haghaidh gach cóireála leighis a bhaineann le gníomhaíochtaí SSR, MCO agus PSY. Is le roinn Bouches-du-Rhône (Marseille) amháin a bhaineann thart ar 53 000 paisinéir in aghaidh na bliana ar an meán le linn na tréimhse 2015-2019.

(155) Áirítear daoine tionlacain sa mheastachán sin freisin. Mheas údaráis na Fraince go raibh duine tionlacain amháin i láthair go córasach i gcás paisinéirí leighis faoi bhun 19 mbliana d'aois agus os cionn 75 bliana d'aois, agus go raibh duine i dtionlacan duine as gach beirt sna haoisghrúpaí eile. Dá thoradh sin, shuigh siad go gcruthaíonn turas leighis (fillte) ag othar Corsaiceach gá *de facto* le 1,4 paisinéir a iompar (turas fillte), agus an gá le daoine tionlacain á chur san áireamh. De réir na Fraince, bhí an toimhde sin comhsheasmhach leis na sonraí eimpíreacha a bailíodh ó CPAM 2A, ós rud é go raibh duine tionlacain i gceist le 41,5 % (6 318) de na 15 237 n-iarraidh ar fhormheas roimh ré ar ghlac CPAM 2A leo, agus go raibh an dara duine tionlacain i gceist le 7,5 % de na 6 318 n-iarraidh sin.

(156) Rinne údaráis na Fraince meastachán ar dhá bhealach ansin ar an líon turas ar muir.

(157) Ba é an chéad chur chuige an líon paisinéirí leighis a fháil tríd an líon paisinéirí leighis a thaistil ar eitleán a bhaint den líon iomlán measta paisinéirí leighis. Léiríonn na sonraí maidir le paisinéirí leighis a thaistil ar eitleán idir an Chorsaic agus roinn Bouches-du-Rhône (Marseille), atá ar fáil d'údaráis na Fraince le haghaidh na tréimhse 2016-2019, ([96]) go raibh aerthaisteal i gceist le thart ar 38 000 paisinéir in aghaidh na bliana ar an meán (thart ar 70 % den líon iomlán measta 53 000 paisinéir leighis, aithris 154). Ar bhonn na ríomhanna sin, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go bhféadfadh muiriompar a bheith i gceist le suas le 30 % de thurais paisinéirí leighis chuig roinn Bouches-du-Rhône.

(158) Ba é an dara cur chuige anailís a dhéanamh ar na 15 237 n-iarraidh ar fhormheas roimh ré a sheol cónaitheoirí den Chorsaic chuig CPAM 2A idir 2020 agus 2021 chun go n-aisíocfaí costais iompair a bhaineann le taisteal leighis. Leis an anailís ar na hiarrataí sin ar fhormheas roimh ré, nach mór an t-oideas leighis a bheith iontu a léiríonn an modh iompair a d'ordaigh an dochtúir de réir riocht sláinte an othair (aithrisí 136 go 148), léirítear gur bhain thart ar 4 % díobh le muiriompar.

(159) Ar bhonn an dá chur chuige sin, as an líon iomlán paisinéirí leighis a thaistealaíonn go Marseille taistealaíonn idir 4 % agus 30 % díobh ar bhád. Chun an dá chur chuige a réiteach agus chun a áirithiú go ndearnadh measúnú coimeádach ar an méid éilimh ó na paisinéirí sin, mheas údaráis na Fraince ar deireadh gur thaistil 10 % de phaisinéirí leighis ar bhád (thart ar 5 400 paisinéir leighis in aghaidh na bliana as an líon iomlán 53 000 paisinéir leighis in aghaidh na bliana a mheas údaráis na Fraince le haghaidh roinn Bouches-du-Rhône in 2019).

([95]) A mhéid a bhaineann le gníomhaíocht MCO, rinneadh measúnú ar an éileamh ar thaisteal ó othair sa Chorsaic (turas fillte, gan duine tionlacain san áireamh) i ndáil leis an líon tréimhsí fanachta cláraithe (1 tréimhse fanachta = 1 phaisinéir fillte = 2 thuras). A mhéid a bhaineann le gníomhaíochtaí SSR, arna sloinneadh mar laethanta caite san ospidéal, rinne údaráis na Fraince meastachán ar an líon turas i ndáil leis an líon tréimhse fanachta cláraithe (1 tréimhse fanachta = 1 phaisinéir fillte = 2 thuras), agus é á chur san áireamh, gan beann ar an áit chúraim, gur chomhfhreagair tréimhse fanachta do 45 lá san ospidéal ar an meán. Ar deireadh, a mhéid a bhaineann le gníomhaíochtaí PSY, ríomhadh an líon paisinéirí ar bhonn an líon cóireálacha a taifeadadh (1 chóireáil = 1 phaisinéir fillte = 2 thuras).

([96]) Faightear na sonraí a bhailigh údaráis na Fraince ó chomhaontuithe iompair a tugadh i gcrích [...] [le] CPAManna.

(160) Ar deireadh, shann údaráis na Fraince an líon paisinéirí leighis do chalafoirt éagsúla na Corsaice ar bhonn gníomhaíochtaí MCO a bheith miondealaithe de réir réigiúin (a bhfuil léarscáil de le fáil ar shuíomh ATIH).

(161) Chun meastachán a dhéanamh ar an éileamh bliantúil ó phaisinéirí leighis a mbeifear le freastal air idir 2023 agus 2030, mheas údaráis na Fraince, chun an méadú a bhfuil coinne leis ar an daonra agus an daonra a bheith ag dul in aois, ar thaobh amháin, agus forbairt an tsoláthair cúraim sláinte sa Chorsaic, ar an taobh eile, a chur san áireamh, go bhfanfadh an t-éileamh réamh-mheasta idir 2023 agus 2030 cobhsaí ar bhonn na dturas paisinéirí leighis a measadh le haghaidh 2019. Léirítear le Table 15 an meastachán ar thurais leighis ar bhád idir calafoirt na Corsaice agus calafort Marseille.

Tábla 15

Turais leighis mheasta ar bhád ag othair atá ina gcónaí sa Chorsaic agus ag daoine tionlacain (paisinéirí bliantúla) idir an Chorsaic agus Marseille

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Iúil 2023.

3.4.2.2. Cumas an mhargaidh freastal ar an éileamh ó úsáideoirí a chinneadh

(162) Tar éis meastachán a dhéanamh ar an éileamh cáilíochtúil agus cainníochtúil ó na catagóirí éagsúla úsáideoirí muiriompair do phaisinéirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, rinne údaráis na Fraince iarracht a chinneadh a mhéad a d'fhéadfadh an soláthar margaidh freastal ar an éileamh sin.

3.4.2.2.1. An comhairliúchán le hoibreoirí

3.4.2.2.1.1. Ceisteanna a cuireadh

(163) Is éard a bhí sa chomhairliúchán le hoibreoirí ar dtús ceistneoir ina raibh ceithre cheist ghinearálta maidir le hiompar paisinéirí:

— sa chéad cheist, iarradh ar iompróirí muirí barúil a thabhairt ar shaintréithe an éilimh ó úsáideoirí a sainaithníodh agus a cuireadh i láthair sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 95);

— leis an dara ceist, iarradh ar oibreoirí tuairisc a thabhairt ar an gcabhlach is dócha a d'úsáidfidís le haghaidh seirbhísí muirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince;

— leis an tríú ceist, iarradh an bhfuil sé beartaithe ag oibreoirí, faoi scéim PSO 2019, seirbhís a thabhairt isteach ar cheann amháin nó níos mó de na bealaí ó 2023 ar aghaidh. Moladh sa cheist sin freisin liosta de bhealaí lena gcumhdaítear na naisc mhuirí uile idir calafoirt Marseille agus calafoirt na Corsaice, idir Toulon agus calafoirt na Corsaice, agus idir Nice agus calafoirt na Corsaice. I gcás gach bealaigh, bhí ar oibreoirí a chur in iúl an n-oibreoidís an bealach faoi scéim PSO 2019. Leis an gceistneoir, bhí oibreoirí in ann aon bharúil a thabhairt freisin maidir le hoibriú an bhealaigh atá i gceist.

(164) Má freagraíodh 'tá' ar an tríú ceist i gcás ceann amháin nó níos mó de na bealaí, mhol an ceistneoir ansin liosta de cheisteanna níos sonraí maidir leis an tseirbhís a thabharfadh an t-oibreoir isteach. Bhí ar oibreoirí an fhaisnéis sin a sholáthar le haghaidh gach bealaigh a ndúirt siad ina leith go raibh siad in ann seirbhís tráchtála a mholadh faoi scéim PSO 2019.

(165) Mar shampla, má luaigh oibreoir go raibh sé in ann seirbhís tráchtála a sholáthar ar bhealach Marseille-Ajaccio, bhí air na ceisteanna seo a leanas a fhreagairt:

— ar sholáthair sé seirbhís muiriompair cheana féin le haghaidh na tréimhse 2015-2022 ar an mbealach atá i gceist ([97])?

— cén tráth den bhliain a sholáthródh an t-oibreoir a sheirbhís ([98])?

— cén cineál soithí a d'úsáidfeadh an t-oibreoir chun a sheirbhís tráchtála a sholáthar ([99])?

3.4.2.2.1.2. Achoimre ar na freagraí a fuarthas

(166) Thug trí oibreoir freagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí: Corsica Linea, La Méridionale agus Corsica Ferries.

(167) Dúirt Corsica Linea agus La Méridionale nach gcuirfidís aon seirbhís tráchtála ar fáil idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince faoi scéim PSO 2019.

(168) Chuir Corsica Ferries isteach an tseirbhís tráchtála a d'úsáidfeadh sé in éagmais conradh seirbhíse poiblí le haghaidh iompar paisinéirí. Mar thaca lena fhreagraí ar an gceistneoir, chuir Corsica Ferries roinnt comhad Excel isteach lenar sonraíodh, *inter alia*, acmhainn iompair a chuid soithí agus an tseirbhís tráchtála a sholáthródh sé.

(169) Mar fhreagra ar cheist 1 den chomhairliúchán le hoibreoirí, thug Corsica Ferries le fios gur tarraingíodh suas a fhreagraí ar an gceistneoir, chomh maith leis an gcomhad Excel de shonraí a bhaineann lena sheirbhís iompair, in éagmais aon léiriú sna doiciméid a sholáthair CdC maidir leis na riachtanais leanúnachais críche agus na ceanglais ina leith. I bhfianaise na n-éiginnteachtaí sin, níor shamhaltaigh Corsica Ferries, ina chomhad Excel maidir le hacmhainn iompair a chuid soithí, aon mhéadú ná aon laghdú ar an acmhainn iompair a chuirfí ar fáil i gcaitheamh na tréimhse 2023-2028: dá bhrí sin, bhí an acmhainn iompair a tuairiscíodh comhionann le linn na tréimhse faoi anailís.

(170) Mar fhreagra ar cheist 4, luaigh Corsica Ferries go n-oibreodh sé, in éagmais conradh seirbhíse poiblí, ón 1 Eanáir 2023, seirbhísí iompair paisinéirí idir calafoirt uile na mórthíre (Marseille, Nice, Toulon) agus calafoirt uile na Corsaice seachas calafort Propriano. Go sonrach, chuirfeadh sé seirbhísí tráchtála lae agus oíche (lasta agus paisinéirí) ar fáil, lena gcuimseofaí:

— dé-aistear laethúil idir mórthír na Fraince (cúig huaire sa tseachtain ar a laghad ó Toulon agus dhá uair sa tseachtain ó Marseille) agus calafoirt Ajaccio agus Bastia araon;

— dhá dhé-aistear mhíosúla ó Marseille, agus ar a laghad trí dhé-aistear sheachtainiúla ó Toulon, chuig gach ceann de chalafoirt Porto-Vecchio agus L'Île-Rousse;

— gan aon seirbhís tráchtála chuig Propriano ós rud é go raibh an calafort sin inionadaithe le Ajaccio, de réir Corsica Ferries, a raibh sé beartaithe aige cheana féin freastal air uair amháin sa lá ar a laghad ó Marseille agus Toulon;

— seirbhísí muiriompair breise idir calafort Nice agus calafort na Corsaice ó mhí Iúil go mí Mheán Fómhair.

(171) Chuir Corsica Ferries in iúl d'údaráis na Fraince go raibh cabhlach 13 shoitheach aici, nár sannadh do bhealach ar leith. Dúirt an chuideachta freisin go ndéanfaí 15 % dá dturais farraige, ar gach bealach, le linn an lae (imeacht idir 6 a.m. agus 4 p.m. chun teacht isteach idir 2 p.m. agus meán oíche sa dá threo).

([97]) Más 'sholáthair' an freagra, b'éigean don oibreoir an chúis leis an easpa seirbhíse a lua.

([98]) Bhí ar an oibreoir an méid seo a leanas a shonrú freisin: (i) in éagmais seirbhís ó cheann ceann na bliana, cén tréimhse shonrach den bhliain atá beartaithe; (ii) cibé acu a bhí nó nach raibh an tseirbhís bheartaithe ina seirbhís dhíreach; (iii) minicíocht na dturas farraige; (iv) na hamanna imeachta agus teachta atá beartaithe; agus (v) an líon iomlán turas farraige díreach atá beartaithe gach bliain.

([99]) Bhí ar an oibreoir a shonrú (i) conas ba chosúil gur chomhlíon an soitheach riachtanais leanúnachais críche; (ii) an líon soithí atá beartaithe; (iii) acmhainn iompair na soithí; (iv) a saintréithe; (v) na bearta comhshaoil a cuireadh chun feidhme; agus (vi) na seirbhísí a chuirtear ar fáil ar bord na soithí.

(172) A mhéid a bhaineann le hacmhainn iompair a chuid soithí i gcás seirbhísí iompair paisinéirí, chuir Corsica Ferries an fhaisnéis a leagtar amach in Table 16 ar fáil d'údaráis na Fraince.

Tábla 16

Seirbhís ionchasach Corsica Ferries faoi scéim PSO 2019 (paisinéirí bliantúla) in éagmais conarthaí seirbhíse poiblí

	2023-2028 Paisinéirí neamhchónaitheacha (limistéar Marseille, Toulon agus Nice)	2023-2028 Paisinéirí cónaitheacha (limistéar Marseille agus Toulon)	2023-2028 Iomlán
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Foinse: An freagra a thug Corsica Ferries ar an tástáil margaidh ar sheirbhísí muirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (an 22 Feabhra 2022).

(173) Dúirt Corsica Ferries freisin nach mbeadh a thairiscint (ó chalafort Marseille) bailí ach amháin in éagmais conradh seirbhíse poiblí idir an Chorsaic agus an mhórthír.

3.4.2.2.2. Anailís ar theip mhargaidh

(174) Tar éis anailís a dhéanamh ar an acmhainn iompair a chuirfeadh Corsica Ferries in úsáid, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go bhféadfadh an margadh, in éagmais conarthaí seirbhíse poiblí, freastal ar an éileamh réamh-mheasta sa tréimhse 2023-2028 ó phaisinéirí cónaitheacha (seachas paisinéirí leighis) agus ó neamhchónaitheoirí ar sheirbhísí muirí idir calafoirt Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio agus calafoirt mhórthír na Fraince.

(175) Tugann údaráis na Fraince dá n-aire, áfach, nach bhfreastalódh Corsica Ferries ar chalafort Propriano. Dá bhrí sin, tagann siad ar an gconclúid go bhfuil teip mhargaidh iomlán ann maidir le muiriompar idir calafort Propriano agus calafoirt mhórthír na Fraince, i gcás paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha araon.

(176) Thairis sin, a mhéid a bhaineann leis an éileamh ó phaisinéirí leighis, measann údaráis na Fraince nach bhfreastalódh Corsica Ferries ar chalafort Marseille ach dhá uair sa tseachtain ó chalafoirt Ajaccio agus Bastia, agus trí huaire in aghaidh na míosa ó chalafoirt Porto-Vecchio agus L'Île-Rousse. Ina theannta sin, mar a léirítear in aithris 170, ní fhreastalódh Corsica Ferries ar chalafort Propriano. Measann siad, dá bhrí sin, nach tráthrialta go leordhóthanach í an tseirbhís chuig calafort Marseille, arb é an calafort is fearr le haghaidh paisinéirí leighis é, a chuireann Corsica Ferries ar fáil.

3.4.2.3. Conclúid maidir le riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann i ndáil le muiriompar paisinéirí

(177) I bhfianaise teip mhargaidh a bheith idir calafort Propriano agus calafoirt mhórthír na Fraince i ndáil le muiriompar paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go raibh riachtanas seirbhíse poiblí ann lena gcumhdaítear an t-éileamh cainníochtúil measta iomlán idir 2023 agus 2030 ó chalafort Propriano agus chuige, mar a léirítear in Table 14.

(178) I bhfianaise teip mhargaidh a bheith idir gach ceann de chalafoirt na Corsaice agus calafort Marseille i ndáil le muiriompar paisinéirí leighis, ar teip í a eascraíonn as na seirbhísí iompair a sholáthródh Corsica Ferries a bheith neamhleor, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go raibh riachtanas seirbhíse poiblí ann lena gcumhdófaí an t-éileamh iomlán ó phaisinéirí leighis a thaistealaíonn go Marseille idir 2023 agus 2030, mar a léirítear in Table 15.

3.4.3. *Riachtanas seirbhíse poiblí a shaintréithriú i ndáil le muiriompar lasta*

(179) Tugtar tuairisc san fhoroinn seo ar na conclúidí ar tháinig údaráis na Fraince orthu maidir le (i) éileamh a bheith ann ó úsáideoirí muiriompair lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír agus maidir leis (ii) an tuairisc ar theip an mhargaidh freastal ar an éileamh sin.

3.4.3.1. Éileamh ó úsáideoirí a shainaithint

(180) Tugtar tuairisc sna foranna seo a leanas ar na hanailísí a rinne údaráis na Fraince a bhaineann leis an éileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí muiriompair lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír agus leis an éileamh cainníochtúil ó na húsáideoirí sin.

3.4.3.1.1. An t-éileamh cáilíochtúil a shainaithint

(181) Cuirtear torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí i láthair san fhoroinn seo ar dtús; cuirtear torthaí an chomhairliúcháin le calafoirt i láthair ina dhiaidh sin; ar deireadh, cuirtear i láthair conclúidí thuarascáil Gecodia lena bhforlíontar torthaí na gcomhairliúchán poiblí.

3.4.3.1.1.1. Torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí

3.4.3.1.1.1.1. Ceisteanna a cuireadh

(182) Sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 95), rinne údaráis na Fraince réamh-idirdhealú idir iompar lasta tharraingthe agus iompar lasta neamhtharraingthe ([100]).

(183) Áiríodh sa chomhairliúchán le húsáideoirí ceistneoir a bhí dírithe ar gach úsáideoir muiriompair lasta. Bhí liosta de thart ar 20 ceist sa cheistneoir, a raibh freagraí molta ag gabháil leo (d'fhéadfadh úsáideoirí tic a chur le níos mó ná freagra amháin i gcásanna áirithe) agus ar measadh go dtógfadh sé 5 nóiméad iad a chur i gcrích.

(184) Leis na chéad trí cheist, lorgaíodh faisnéis ghinearálta maidir le próifílí úsáideoirí. Leis an gcéad cheist, iarradh ar úsáideoirí faisnéis a sholáthar maidir leis an mbealach (na bealaí) muirí chuig an gCorsaic a d'úsáid siad idir calafort Marseille agus cúig chalafort na Corsaice ([101]). Leis an dara ceist, lorgaíodh faisnéis maidir le hearnáil gníomhaíochta na n-úsáideoirí agus cód poist a gceannoifige. Leis an tríú ceist, iarradh ar úsáideoirí a dtuairim a thabhairt maidir leis an idirdhealú idir iompar lasta tharraingthe agus iompar lasta neamhtharraingthe, agus iarradh orthu faisnéis a sholáthar maidir leis an méid lasta tharraingthe agus/nó neamhtharraingthe a iompraíodh ar an mbealach atá i gceist in 2019.

(185) Le ceisteanna 4 go 13, iarradh ar úsáideoirí a chur in iúl a shásta atá siad leis na seirbhísí muiriompair a chuirtear ar fáil ar an mbealach (na bealaí) lena mbaineann. Iarradh orthu go sonrach:

— a chur in iúl an mbíonn an tseirbhís a chuirtear ar fáil ar an mbealach i gceist ag freastal ar riachtanais an úsáideora (freagra: bíonn nó ní bhíonn);

— a chur in iúl an mbíonn deacrachtaí ag úsáideoirí ó thaobh na hacmhainne iompair atá ar fáil ([102]);

— a shonrú cén cineál lasta a raibh na deacrachtaí sin ag úsáideoirí ina leith agus a chur in iúl ar aistrigh siad a gcuid lasta chuig bealaí eile mar thoradh ar na deacrachtaí sin ([103]);

— an raibh úsáideoirí sásta leis na hamanna imeachta agus teachta leis an gCorsaic (sásta nó míshásta; más míshásta, an raibh paisinéirí ag iarraidh imeacht nó teacht isteach níos luaithe nó níos déanaí?) agus le minicíocht na seirbhísí muiriompair a chuirtear ar fáil ar na bealaí muirí a úsáidtear;

— cibé acu ba cheart nó nár cheart athrú a dhéanamh ar an uastáille lasta faoi scéim PSO 2019.

([100]) Mínítear sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí go bhfuil láimhseáil calafoirt (trealamh calafoirt, saothar) nach beag ag teastáil le haghaidh lasta neamhtharraingthe, murab ionann agus i gcás lasta tarraingthe.

([101]) Má d'úsáid úsáideoirí roinnt bealaí, b'éigean dóibh ceistneoir a líonadh isteach le haghaidh gach ceann acu.

([102]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: bíonn go córasach; bíonn go tráthrialta; bíonn ó am go chéile; ní bhíonn riamh.

([103]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: an bealach céanna; bealaí eile trí Marseille; bealaí eile trí Toulon; bealaí eile trí Nice; cúis eile (le sonrú).

(186) Le ceisteanna 14 go 20, iarradh ar úsáideoirí measúnú a dhéanamh ar rogha an chalafoirt mórthíre le haghaidh na seirbhíse. Leis na ceisteanna sin, fiafraíodh go sonrach:

— an mbíonn úsáideoirí ag breathnú freisin ar thurais farraige atá ar fáil ag na calafoirt eile ar an mórthír, tráth a chuirtear ceann de na bealaí ó Marseille in áirithe ([104]);

— cén phríomhchúis le calafort Marseille a roghnú i gcomparáid leis na calafoirt eile ar an mórthír ([105]);

— an mbeadh an t-úsáideoir sásta seirbhísí muiriompair a úsáid ag calafort eile ar an mórthír (Toulon, Nice nó an dá cheann) chun taisteal go dtí an Chorsaic nó uaithi dá dtiocfadh méadú hipitéiseach 5-10 % ar tháillí muiriompair ag calafort Marseille;

— cibé acu a bhí nó nach raibh bealaí ó Toulon nó Nice go dtí an Chorsaic úsáidte cheana féin ag an úsáideoir ó bhí 2019 ann (d'úsáid nó níor úsáid) agus, má d'úsáid, bhí air a shonrú cén phríomhchúis a bhí aige le calafort eile ar an mórthír (Toulon nó Nice) a roghnú in ionad chalafort Marseille ([106]).

(187) Ar deireadh, le ceist 21 iarradh ar úsáideoirí a chur in iúl a oiriúnaí a bheadh seirbhís iompair a úsáideann soithí atá tiomnaithe go hiomlán do lasta (róró) i gcomparáid leis an tseirbhís atá ann faoi láthair (Ro-Pax).

3.4.3.1.1.1.2. Achoimre ar na freagraí a fuarthas

(188) Ní bhfuair údaráis na Fraince ach cúig fhreagra ar an gceistneoir faoi dheireadh na tréimhse comhairliúcháin. I bhfianaise an lín ísil sin, rinne Gecodia teagmháil dhíreach le roinnt cuideachtaí iompair agus lóistíochta a úsáideann seirbhísí lasta muirí idir an Chorsaic agus an mhórthír, chun dul tríd an gceistneoir go díreach leo ar an teileafón.

(189) Deir údaráis na Fraince go ndeachaigh Gecodia i dteagmháil le 21 chuideachta iompair ar leo a bhaineann thart ar 90 % den trácht lasta neamhtharraingthe iomlán agus 70 % den trácht lasta tharraingthe iomlán idir an Chorsaic agus an mhórthír. Na tarlóirí a ndearnadh suirbhé orthu, baineann siad úsáid as bealaí ó Marseille go príomha, agus baineann níos mó ná leath díobh úsáid as bealaí ó Toulon freisin. Thug na tarlóirí freagra i gcás gach ceann de na bealaí a úsáideann siad idir an Chorsaic (gach ceann de chalafoirt na Corsaice) agus an mhórthír (gach ceann de na calafoirt ar an mórthír), agus i gcás gach cineál lasta (lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe).

(190) A mhéid a bhaineann le lasta neamhtharraingthe, ([107]) is féidir achoimre a dhéanamh ar na freagraí ar an gceistneoir mar a leanas:

— measann beagán os cionn leath de na freagróirí nach bhfreastalaíonn an tseirbhís muiriompair atá ann faoi láthair ar a riachtanais de ghnáth. Athraíonn na torthaí sin de réir an bhealaigh: cé go bhfuil beagnach gach úsáideoir a úsáideann seirbhísí iompair idir an mhórthír agus Propriano agus L'Île-Rousse sásta leis na seirbhísí a chuirtear ar fáil faoi láthair, tá beagnach gach úsáideoir a úsáideann seirbhísí iompair chuig Ajaccio agus Bastia míshásta ([108]);

— bíonn deacrachtaí ag formhór na n-úsáideoirí ó thaobh na hacmhainne iompair atá ar fáil, go háirithe ar bhealaí idir an mhórthír agus Bastia (bíonn deacrachtaí ag 100 % go tráthrialta nó go córasach), Ajaccio agus Porto-Vecchio (bíonn deacrachtaí ag níos mó ná 50 % díobh go tráthrialta nó go córasach);

— tá na freagróirí sásta tríd is tríd leis na hamanna imeachta agus teachta sa Chorsaic agus le minicíochtaí na ndé-aistear a bhí i bhfeidhm tráth an chomhairliúcháin le húsáideoirí;

([104]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: Níl an dara rogha agam (forchuireadh áirithint); bíonn go córasach; ní bhíonn ach i gcás sreabha áirithe (sreabh nach ndéantar aon chomparáid ina leith le sonrú); ní bhíonn riamh.

([105]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: an táille is ísle; bonneagar calafoirt; tráthchlár; cáilíocht seirbhíse níos fearr; gaireacht an chalafoirt do mo cheann scríbe; an cineál turais; cúis eile (le sonrú).

([106]) Ba iad seo a leanas na freagraí a moladh: an táille is ísle; tráthchlár níos oiriúnaí; bhí mo cheann scríbe níos gaire don chalafort a roghnaigh mé; bhí seirbhísí ag Marseille curtha in áirithe go hiomlán; cúis eile (le sonrú).

([107]) Mar achoimre, aistrítear lasta neamhtharraingthe go heisiach idir calafoirt na Corsaice agus calafort Marseille.

([108]) Tá an staid níos measctha i gcás Porto-Vecchio, ar ina leith a mheas 64 % de na freagróirí go raibh an tseirbhís míshásúil.

— ní chuireann aon duine de na freagróirí na turais farraige atá ar fáil ag calafort Marseille i gcomparáid leis na turais farraige atá ar fáil i gcalafoirt eile. Is é a ghaireacht atá calafort Marseille an t-aon chúis amháin, nach mór, leis an gcalafort sin a roghnú. Fiú dá dtiocfadh méadú hipitéiseach ar phraghsanna muiriompair ó Marseille, ní aistreodh aon duine de na freagróirí go calafoirt eile ar an mórthír;

— b'fhearr le beagnach gach freagróir seirbhís ina n-úsáidtear soithí lasta amháin (róró) seachas seirbhís lasta paisinéirí.

(191) A mhéid a bhaineann le lasta tarraingthe, is féidir achoimre a dhéanamh ar na freagraí ar an gceistneoir mar a leanas:

— deir díreach os cionn leath de na freagraí go bhfreastalaíonn an tseirbhís muiriompair atá ann faoi láthair ó Marseille agus chuige ar na riachtanais go ginearálta, agus meastar go bhfuil an tseirbhís ó Toulon míshásúil (77 % de na freagraí). Athraíonn na torthaí sin de réir an bhealaigh: déanann beagnach gach úsáideoir gearán faoin mbealach chuig Bastia agus uaidh (i gcás freagróirí a úsáideann Marseille agus Toulon). Tá leath díobh míshásta freisin leis an tseirbhís chuig Ajaccio agus Porto-Vecchio agus uathu (i gcás freagróirí a úsáideann Marseille agus Toulon), agus cuireann siad in iúl go bhfuil siad sásta ar an iomlán leis na bealaí chuig Propriano agus L'Île-Rousse agus uathu;

— bíonn deacrachtaí ag formhór na n-úsáideoirí ó thaobh na hacmhainne iompair atá ar fáil, go háirithe ar bhealaí chuig Bastia (bíonn deacrachtaí ag 100 % díobh go tráthrialta nó go córasach, in Marseille agus Toulon araon) agus chuig Ajaccio agus Porto-Vecchio (bíonn deacrachtaí ag 50 % díobh go tráthrialta nó go córasach ó Marseille agus ag 100 % díobh ó Toulon);

— tá na freagróirí sásta tríd is tríd leis na hamanna imeachta agus teachta agus le minicíocht na ndé-aistear a bhí i bhfeidhm tráth an chomhairliúcháin le húsáideoirí in Toulon agus in Marseille araon;

— ní chuireann aon duine de na freagróirí, nach mór, na turais farraige atá ar fáil ag calafort Marseille i gcomparáid leis na turais farraige atá ar fáil sna calafoirt eile. Is é a ghaireacht atá calafort Marseille an t-aon chúis amháin, nach mór, leis an gcalafort sin a roghnú. Fiú dá dtiocfadh méadú ar phraghsanna muiriompair ó Marseille, ní aistreodh aon duine de na freagróirí go calafoirt eile ar an mórthír;

— bhain níos lú ná 40 % de na freagróirí úsáid as calafoirt eile ar an mórthír seachas Marseille in 2019. Athraíonn na torthaí de réir an bhealaigh: bhain 80 % agus 50 % (faoi seach) de na freagróirí a thaistealaíonn chuig Bastia agus Ajaccio úsáid as Toulon, i gcomparáid le duine ar bith, nach mór, a thaistealaíonn chuig calafoirt eile na Corsaice nó uathu. An t-aon chúis atá le calafort Toulon a úsáid is ea go mbíonn seirbhísí curtha in áirithe go hiomlán ag calafort Marseille. Fiú dá dtiocfadh méadú ar phraghsanna muiriompair ó Marseille, ní aistreodh aon duine de na freagróirí go dtí na calafoirt eile ar an mórthír;

— b'fhearr le tromlach na bhfreagróirí seirbhís ina n-úsáidtear soithí lasta amháin (róró) seachas seirbhís atá bunaithe ar Ro-Pax.

3.4.3.1.1.2. Comhairliúchán le calafoirt

3.4.3.1.1.2.1. Ceisteanna a cuireadh

(192) Bhí trí chuid maidir le trácht lasta sa cheistneoir a ghabhann leis an gcomhairliúchán le calafoirt.

(193) Sa chéad chuid den cheistneoir, iarradh ar údaráis chalafoirt barúil a thabhairt ar shaintréithe an éilimh ó úsáideoirí a sainaithníodh agus a cuireadh i láthair sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 95). Go sonrach, sa chéad chuid, iarradh ar na húdaráis chalafoirt an méid seo a leanas a dhéanamh:

— barúil a thabhairt ar an idirdhealú idir lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe;

— méid cheantar seirbhíse a gcalafoirt a léiriú, bunaithe ar a gcuid eolais ar an margadh;

— a léiriú cé acu a mheasann nó nach measann siad go bhfuil bonneagar a gcalafoirt neamh-inionadaithe le calafoirt eile i ndáil leis an trácht lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe uile idir an Chorsaic agus an mhórthír nó cuid de;

— barúil a thabhairt ar an leibhéal iomaíochta idir calafoirt le haghaidh iompar lasta, don tréimhse atá ann faoi láthair agus do thréimhse 7 mbliana araon.

(194) Sa dara cuid den cheistneoir, iarradh ar na húdaráis chalafoirt tuairisc iomlán a thabhairt ar an mbonneagar calafoirt is dócha a d'úsáidfidís le haghaidh seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

(195) Go bunúsach, leis an tríú cuid (ceisteanna 5.1 agus 5.8 i gcás lasta neamhtharraingthe agus ceisteanna 6.1 agus 6.8 i gcás lasta tarraingthe), fiafraíodh de na húdaráis chalafoirt maidir le hacmhainn láimhseála a mbonneagair i ndáil le trácht lasta. Go sonrach, iarradh orthu an méid seo a leanas a shonrú:

— an n-áirítear limistéir láimhseála le haghaidh lasta neamhtharraingthe agus tarraingthe ina mbonneagar (freagra: áirítear nó ní áirítear) ([109]);

— an cineál soithí a bhféadfaidís freastal orthu ([110]);

— an láimhseáiltear lasta tarraingthe agus/nó neamhtharraingthe lena mbonneagar faoi láthair ([111]);

— an féidir lena mbonneagar freastal ar dhé-aistir laethúla ([112]) agus neamhlaethúla ([113]) i gcás trácht lasta (freagra: is féidir nó ní féidir);

— an bhfuil na húdaráis chalafoirt in ann roinnt dé-aistir laethúla agus/nó seachtainiúla a ráthú i gcás seirbhísí lasta chuig an gCorsaic (freagra: tá nó níl) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Achoimre ar na freagraí a fuarthas

(196) Mar a léirítear in aithris 120, bhailigh údaráis na Fraince aighneachtaí ó údaráis chalafoirt Toulon, Marseille agus Nice.

(197) A mhéid a bhaineann leis an gcéad chuid den cheistneoir, measann na trí chalafort gurb iomchuí an cur chuige a ghlac údaráis na Fraince chun idirdhealú a dhéanamh idir lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe. A mhéid a bhaineann lena gceantar seirbhíse le haghaidh iompar lasta, measann calafoirt Nice agus Toulon nach bhfuil a gceantar seirbhíse ach áitiúil agus teoranta don chúlchríoch láithreach, ach measann calafort Marseille go meallann sé iompar earraí ó gach cearn den Fhrainc, agus go háirithe iompar earraí a théann trí ghleann na Róine.

(198) A mhéid a bhaineann leis na dálaí iomaíochta, measann calafort Nice go bhfágann a bhonneagar, atá suite i lár na cathrach, agus an chreatlach lag thionsclaíoch agus tráchtála timpeall Nice nach bhfreastalaíonn an bonneagar sin ar an éileamh ar iompar lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír, agus nach bhfreastalóidh ar feadh thréimhse 7 mbliana. Deir calafort Toulon freisin nach bhfuil aon amhras ach gurb é calafort Marseille an ceannaire sa mhargadh lasta, agus nach féidir leis é féin a chur chun cinn ach mar chalafort a chomhlánaíonn calafort Marseille. Tugann calafort Toulon le fios go bhfuil an leibhéal iomaíochta idir Marseille agus Toulon '*sláintiúil, d'ainneoin thoilleadh íseal Toulon, rud a fhágann nach féidir leis dul san iomaíocht i ndáiríre sa mhargadh sin*'. Measann calafort Marseille go bhfuil mórbhuntáiste aige i ndáil le hiompar lasta de thairbhe a shuímh gheografaigh, atá i gcroílár acomhal mótarbhealaigh agus iarnróid agus gar do na príomh-mhoil lóistíochta agus iompair, agus de bharr rochtain an-éasca a bheith ar a bhonneagar ó thrí cinn de mhótarbhealaí.

([109]) Leis an gceistneoir, iarradh ar na calafoirt méid na limistéar láimhseála, a n-infhaighteacht i ndáil leis an trácht chuig an gCorsaic agus an toilleadh atá iontu chun freastal ar earraí contúirteacha d'aicme 1 agus d'aicme 2 a shonrú.

([110]) Bhí ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú freisin: (i) an líon céanna atá ar fáil; (ii) uasacmhainn iompair na soithí ar féidir freastal orthu, i méadair líneacha; (iii) na bearta comhshaoil a cuireadh chun feidhme.

([111]) Bhí ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú freisin: (i) an uasacmhainn iompair in aghaidh an lae chun freastal ar leathleantóirí/leoraithe; (ii) uaireanta glactha leathleantóirí/leoraithe; (iii) an meán-am páirceála do leathleantóirí/leoraithe; (iv) an líon leathleantóirí/leoraithe is féidir a phróiseáil in aghaidh na huaire le haghaidh bordála nó díbhordála.

([112]) Bhí ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú freisin: (i) an líon bristeacha turais féideartha in aghaidh an lae; (ii) fad íosta agus uasta bristeacha turais; (iii) na rialacha maidir le bearta a leithdháileadh.

([113]) Bhí ar na húdaráis chalafoirt na nithe seo a leanas a shonrú freisin: (i) an líon bristeacha turais féideartha in aghaidh na seachtaine; (ii) fad íosta agus uasta na mbristeacha turais sin agus (iii) na rialacha maidir le bearta a leithdháileadh.

([114]) Leis na ceisteanna, iarradh ar na húdaráis chalafoirt an líon bristeacha turais ráthaithe a shonrú.

(199) Maidir leis an tríú cuid den cheistneoir:

— Dearbhaíonn *údarás chalafort Marseille* go bhfuil 13 bheart aige atá in ann glacadh le trácht lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe chuig an gCorsaic. Tá cúig cinn acu tiomnaithe go hiomlán cheana féin do thrácht chuig an gCorsaic faoi chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022, agus is féidir ocht gcinn eile a leithdháileadh ina dteannta sin. Tá 120 000 m² de limistéir láimhseála ag calafort Marseille, is féidir a thiomnú go hiomlán do thrácht lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe chuig an gCorsaic. Is féidir beagnach 30 000 m² de spás breise a chur ar fáil ag brath ar dhálaí aimsire nó chun déileáil le hearraí contúirteacha. Ar deireadh, is éard atá i gceist le tionscadal leathnaithe críochfoirt níos mó ná 60 000 m² de limistéir láimhseála bhreise a chruthú, ar féidir leis an gcalafort úsáid a bhaint astu le haghaidh seirbhísí muirí chuig an gCorsaic. Ina theannta sin, deir calafort Marseille ina aighneacht go bhfuil sé éasca do leoraithe rochtain a fháil ar shoithí ([115]). Tá calafort Marseille in ann 35 leantóir a bhordáil/a dhíbhordáil in aghaidh na huaire ar an meán, agus beagnach 240 leantóir in aghaidh an lae a láimhseáil. Ar deireadh, deir calafort Marseille go bhfuil sé in ann seirbhís deisithe long a sholáthar do Ro-Pax chun idirghabháil theicniúil láithreach a áirithiú.

— Deir *údarás chalafort Toulon* gur féidir lena bhonneagar calafoirt trácht lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe a láimhseáil. Tugann sé le fios go bhfuil limistéir láimhseála ag Toulon-Port de Commerce (3 400 m²) agus trí bheart le haghaidh soithí Ro-Pax, lenar féidir dhá dhé-aistear in aghaidh an lae a áirithiú ([116]). Deir an t-údarás calafoirt gur féidir leis déileáil le bordáil nó díbhordáil 80 leantóir in aghaidh an lae (ach gan ach thart ar deich gcinn sa samhradh) ag an gcríochfort sin. Mar sin féin, tugann an t-údarás calafoirt rabhadh, i bhfianaise leibhéal áitíochta na limistéar tiomnaithe sin ag Corsica Ferries faoi láthair (80 %), nach féidir leis a ráthú gur féidir iad a leithdháileadh ar bhonn laethúil ar thrácht sceidealaithe leis an gCorsaic ([117]). Is féidir le Toulon-Port de Commerce freastal ar lasta tarraingthe, cé is moite d'earraí contúirteacha. Óna thaobh féin de, tá 30 000 m² de limistéir láimhseála ag Toulon-Brégaillon is féidir leis a úsáid le haghaidh trácht lasta neamhtharraingthe, lena n-áirítear earraí contúirteacha. Níl ach beart amháin aige, áfach, agus is le haghaidh longa róró amháin é. Is féidir leis 120 leantóir a láimhseáil in aghaidh an lae. Deir CCI Var gur fearr Toulon-Brégaillon a úsáid le haghaidh trácht ar trácht lasta go huile agus go hiomlán é, ó tharla nach féidir leis freastal ar thrácht paisinéirí toisc go bhfuil an críochfort i gcrios ina láimhseáiltear pléascáin.

— Deir *údarás chalafort Nice* nach féidir lena bhonneagar calafoirt freastal ar thrácht lasta neamhtharraingthe. Is féidir lasta tarraingthe a láimhseáil, áfach. Tá limistéar láimhseála 25 900 m² ag an mbonneagar sin, ach sonraíonn an calafort go dtugtar tosaíocht do thrácht paisinéirí thar aon ghníomhaíocht eile. Tá ceithre bheart ar fáil. Maíonn an t-údarás calafoirt go bhfuil sé in ann suas le ceithre dhé-aistear laethúla a ráthú le haghaidh seirbhísí lasta tharraingthe chuig an gCorsaic.

(200) Mar a léirítear in aithris 124, sholáthair CCI na Corsaice aighneacht saorthéacs freisin le linn an chomhairliúcháin le húsáideoirí. Sholáthair CCI na Corsaice roinnt píosaí faisnéise maidir le hiompar earraí i gcalafoirt na Corsaice.

(201) Go ginearálta, cuireann CCI na Corsaice i dtábhacht na fadhbanna maidir le toilleadh a bhíonn ag calafoirt uile na Corsaice, cé is moite de chalafort Propriano. Fágann an staid sin gur gá díolúintí maorachta a thabhairt go tráthrialta le linn thréimhse an tsamhraidh chun ligean d'fheithiclí earraí troma tiomáint laethanta a bhíonn trácht trom ar bhóithre (laethanta 'dearga'). Go sonrach, tugann CCI na Corsaice an méid seo a leanas faoi deara:

— tá méadú an-ghéar tagtha ar thrácht earraí i *gcalafort Bastia* ó bhí 2010 ann, rud nár mhoilligh mar gheall ar phaindéim COVID-19. Mar sin féin, sroicheadh lántoilleadh chalafort Bastia agus tá na limistéir láimhseála róphlódaithe, ní mór oibríochtaí láimhseála a dhéanamh laistigh de shliotáin ama agus de spás atá ag éirí níos teoranta, agus fágann plódú feithiclí nach féidir le tarlóirí a seachadtaí a dhéanamh in am go tráthrialta.

([115]) Deir údarás chalafort Marseille go dtógann sé níos lú ná 5 nóiméad ar leoraí aistriú ó bhealach isteach an chalafoirt go dtí an críochfort muirí. Thairis sin, deir an calafort go bhfuil nósanna imeachta idirthurais agus clárúcháin calafoirt digitithe go hiomlán, rud a áirithíonn sreabhadh rianúil an tráchta.

([116]) Deir údarás chalafort Toulon go dtugtar tosaíocht do longa cúrsála idir 8.30 a.m. agus 6.30 p.m ag ceann de na trí bheart, is é sin cé Fournel.

([117]) Deir CCI Var ina fhreagra 'Ós rud é go láimhseálann Corsica Ferries níos mó ná 1,3 milliún paisinéir le haghaidh na Corsaice cheana féin trína sheirbhís nach seirbhís faoi chonradh seirbhíse poiblí í agus níos mó ná 400 000 paisinéir le haghaidh cinn scríbe oileánacha Eorpacha eile (an tSairdín, Mionarca, Mallarca) trína chuid seirbhísí eile ag an gcríochfort [Toulon-Port de Commerce] amháin, agus ós rud é gur iarr ionadaithe tofa áitiúla go mbeadh na figiúirí sin teoranta do na méideanna a láimhseáladh idir 2019 agus 2021 (i.e. 2 mhilliún paisinéir ar a mhéad), is rí-dheacair a shamhlú go gcuirfí tuilleadh gníomhaíochta leis an ngníomhaíocht sin atá ann cheana agus atá seanbhunaithe i gcomhréir le hoibleagáidí faoi chonarthaí seirbhíse poiblí (agus go háirithe an fhéidearthacht go láimhseálfaí lasta i gcaitheamh na bliana)'.

Cé go bhfuil ocht mbeart ag calafort Bastia, ní féidir leis freastal ar ocht soitheach go comhuaineach, go háirithe i ngeall ar shaintréithe teicniúla a bheart (fad agus doimhneacht theoranta). Ina aighneacht, iarrann CCI na Corsaice dá bhrí sin go gcoinneofaí dé-aistir laethúla ar bun idir Bastia agus Marseille, agus go gcuirfí dé-aistir bhreise leo chun an trácht a chéimniú agus brú tráchta a sheachaint/chun nach bhfágfar earraí cois cé;

— tá méadú géar ag teacht freisin ar an trácht lasta i *gcalafoirt Ajaccio agus Porto-Vecchio*, agus tá méadú ag teacht ar an líon earraí a fhágtar cois cé de dheasca easpa spáis ar bord long. Iarrann CCI na Corsaice go gcoinneofaí dé-aistir laethúla agus sheachtainiúla ar bun ag an dá chalafort, agus go gcuirfí dé-aistir bhreise leo chun an trácht a chéimniú agus chun plódú a sheachaint/chun nach bhfágfar earraí cois cé;

— de réir CCI na Corsaice, tá *calafort L'Île-Rousse* éagothrom le calafoirt eile na Corsaice, a mhéid atá ceann amháin as gach trí dhé-aistear sheachtainiúla tiomnaithe d'iompar earraí contúirteacha, rud a chruthaíonn fadhb i dtéarmaí bheocht eacnamaíoch cheantar seirbhíse an chalafoirt (Balagne), arb é an dara ceann scríbe turasóireachta is mó a bhfuil tóir air tar éis Porto-Vecchio. Thairis sin, tá dhá bheart ag calafort L'Île-Rousse nach féidir a áitiú go comhuaineach i bhfianaise leithead an aon mhuirmhúir amháin atá ann agus a úsáidtear le haghaidh an dá bheart agus i bhfianaise fhad na gcéanna. De réir CCI na Corsaice, ba cheart dé-aistir sheachtainiúla a mhéadú go trí cinn móide dé-aistear sonrach chun earraí contúirteacha a iompar;

— níl aon phlódú mór i *gcalafort Propriano*.

3.4.3.1.1.3. Conclúidí thuarascáil Gecodia maidir le héileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí iompair lasta

(202) I dteannta na gcomhairliúchán poiblí, d'iarr údaráis na Fraince ar Gecodia freisin anailísí breise a dhéanamh ar éileamh ó úsáideoirí iompair lasta ar sheirbhísí muirí chuig an gCorsaic.

(203) Mar a léirítear in aithris 95, thug údaráis na Fraince le fios sa doiciméad tacaíochta maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí gur gá idirdhealú a dhéanamh idir iompar lasta tharraingthe agus iompar lasta neamhtharraingthe, go háirithe i ngeall ar na srianta éagsúla láimhseála a bhaineann leis an trácht sin.

(204) Leis an staidéar a rinne Gecodia, deimhnítear an t-idirdhealú sin idir lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe. Rinne Gecodia anailís freisin ar raon feidhme geografach an éilimh ó úsáideoirí ar iompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe ar muir, chun a chinneadh an raibh éileamh ó úsáideoirí ar chalafort mórthíre amháin nó níos mó chun a gcuid lasta a iompar idir an Chorsaic agus an mhórthír. Go sonrach, cuireadh na paraiméadair seo a leanas san áireamh agus an anailís sin á déanamh:

— toilleadh na gcalafort chun glacadh le trácht;

— barúlacha a bailíodh le linn na gcomhairliúchán poiblí;

— an costas breise a bhaineann le dul trí chalafort amháin nó calafort eile ag brath ar phointe imeachta an lasta ón mórthír go dtí an Chorsaic nó ar phointe cinn scríbe an lasta ón gCorsaic go dtí an mhórthír; agus

— suaitheadh mór buan a bheith ar phraghsanna (i gcás lasta tarraingthe amháin).

3.4.3.1.1.3.1. Éileamh ar leithligh ó úsáideoirí de réir an chineáil iompair lasta (lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe)

(205) Meastar i dtuarascáil Gecodia go bhfuil difríocht shubstaintiúil idir lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe.Ar an gcéad dul síos, fágann lasta neamhtharraingthe nach mór an leathleantóir a dhícheangal ón leoraí atá le luchtú ar an soitheach, a bhfuil trealamh speisialaithe agus idirghabháil ó dhugairí ag teastáil lena aghaidh. Ar an dara dul síos, ní mór toilleadh leordhóthanach (limistéir láimhseála) a bheith ag an gcalafort chun leathleantóirí a stóráil roimh luchtú.Ar deireadh, ní féidir leathleantóirí a luchtú an tráth céanna le bordáil paisinéirí agus leoraithe, rud a fhágann nach mór don long briseadh fada turais a ghlacadh. Cuireann briseadh fada turais teorainn le húsáid cé, áfach, agus ní mór roinnt céanna a bheith ag an gcalafort mar sin chun freastal ar roinnt cinn scríbe go comhuaineach. Baineann tuarascáil Gecodia leas as torthaí na gcomhairliúchán le húsáideoirí agus le calafoirt chun tacú le hoiriúnacht an idirdhealaithe sin.

(206) Thairis sin, tugtar le fios i dtuarascáil Gecodia, ó thaobh tarlóirí de, go bhfuil saintréithe éagsúla ag baint le lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe. Cé go bhfuil flít mór tarracóirí leathleantóra ag teastáil i gcás iompar lasta tharraingthe chun a áirithiú go n-iomprófar roinnt leantóirí go laethúil ([118]), le hiompar lasta neamhtharraingthe is féidir an flít tarracóirí a bharrfheabhsú i ndáil leis an líon leathleantóirí, rud a thugann caoi don tarlóir roinnt dé-aistear a dhéanamh le tarracóir amháin idir an calafort agus a bhunáit lóistíochta in aon lá amháin. Luaitear i dtuarascáil Gecodia go ndúirt tarlóirí go ginearálta, le linn an chomhairliúcháin le húsáideoirí, go ndéanann siad idir ceithre agus sé cinn de dhé-aistir in aon lá amháin le tarracóir i gcás lasta neamhtharraingthe.

(207) Dá bhrí sin, tagtar ar an gconclúid i dtuarascáil Gecodia, i gcás tarlóra, go bhfuil costais mhóra ag baint le haistriú ó lasta neamhtharraingthe go lasta tarraingthe i dtéarmaí foirne agus tarracóirí leathleantóra breise a cheannach. Dá bhrí sin, tá dhá chineál éilimh éagsúla i gceist le hiompar lasta tharraingthe agus lasta neamhtharraingthe.

(208) Mar sin féin, tugtar le fios i dtuarascáil Gecodia go bhfuil roinnt nithe i gcoitinne ag lasta tarraingthe agus lasta neamhtharraingthe.Go sonrach, luaitear i dtuarascáil Gecodia nach mór seachadtaí (lasta tarraingthe nó neamhtharraingthe) a dhéanamh ar maidin roimh am a fhorchuireann custaiméir an tarlóra, faoi réir pionóis má bhíonn an seachadadh déanach nó más gá é a athsceidealú.Dá bhrí sin, leagtar béim i dtuarascáil Gecodia ar a thábhachtaí atá glacadh calafoirt a luaithe is féidir (idir 6 a.m. agus 7 a.m.) chun bheith in ann seachadtaí a dhéanamh le faighteoirí in am, gan beann ar an seoltóir (ollmhargaí, tógáil, cúiréirí nó bulciompróirí). I gcás lasta neamhtharraingthe, is gá freisin glacadh an-luath ag an gcalafort le leathleantóirí neamhualaithe (ag filleadh ar an mórthír), mar gheall ar an am is gá chun leathleantóirí díbhordáilte a chur ar ais chuig bunáiteanna lóistíochta (miondíoltóirí nó tarlóirí), iad a lódáil agus iad a chur ar ais chuig an gcalafort arís. Ina theannta sin, sa dá chás, ní mór seirbhísí muirí tráthrialta a áirithiú chun an soláthar earraí don Chorsaic agus tabhairt ar ais leathleantóirí/leoraithe chuig an mórthír a ráthú.

3.4.3.1.1.3.2. Éileamh ar mhuiriompar lasta neamhtharraingthe go heisiach ag calafort Marseille

(209) Meastar i dtuarascáil Gecodia go n-úsáideann úsáideoirí iompair lasta neamhtharraingthe calafort Marseille go heisiach agus dá bhrí sin nach féidir an calafort sin a ionadú le calafoirt eile ar an mórthír, is iad sin Toulon agus Nice.

(210) *Ar an gcéad dul síos*, luaitear i dtuarascáil Gecodia nach bhfuil an bonneagar is gá ach ag calafoirt Marseille ([119]) agus Toulon-Brégaillon chun freastal ar an gcineál tráchta sin, rud nach amhlaidh i gcás chalafoirt Toulon-Port de Commerce agus Nice. Chomh maith leis sin, tá an toilleadh ag Toulon-Brégaillon teoranta do bheart aonair, rud a d'fhágfadh nach mbeadh sé in ann níos mó ná turas farraige amháin in aghaidh an lae a sholáthar go dtí an Chorsaic, i bhfianaise na srianta a bhaineann le fad an bhriste turais agus leis an am imeachta i gcás lasta neamhtharraingthe ([120]). Dá bhrí sin, i gcás an chineáil sin tráchta, ní fhéadfadh inionadaitheacht a bheith idir calafoirt Marseille agus Toulon-Brégaillon ach ar bhealach amháin ar a mhéad.

(211) *Ar an dara dul síos*, de réir thuarascáil Gecodia, deimhníonn an comhairliúchán le húsáideoirí nach mbreithníonn tarlóirí riamh nó nach mbreithníonn siad ach go han-annamh, tríd is tríd, rogha mhalartach ar chalafort Marseille a úsáid agus a dturais á bpleanáil acu i gcás lasta neamhtharraingthe. Níor thug aon cheann de na freagróirí le fios go n-aistreoidís chuig calafoirt Toulon dá n-ardófaí praghsanna 5-10 % ag calafort Marseille, toisc nach mbeidís in ann a n-oibríochtaí laethúla a bharrfheabhsú dá rachaidís trí Toulon.

([118]) Mar achoimre, is éard atá i gceist le lasta tarraingthe an leoraí a iompar ina iomláine (tarracóir móide leathleantóir) in éineacht leis an tiománaí, ach is é an leathleantóir amháin atá i gceist le lasta neamhtharraingthe.

([119]) Tugtar faoi deara i dtuarascáil Gecodia go ndeir calafort Marseille ina aighneacht go bhfuil beagnach 210 000 méadar cearnach d'achar dromchla ar fáil ann, agus 13 bheart is féidir a thiomnú don trácht idir an Chorsaic agus an mhórthír agus iad uile feistithe le saoráidí nua-aimseartha digitithe chun sreabh rianúil tráchta a áirithiú.

([120]) Le tuarascáil Gecodia, léirítear gurb é meánráta luchtaithe leantóirí ar shoithí ag calafort Toulon-Brégaillon idir 15 agus 20 leantóir in aghaidh na huaire, go mór faoi bhun ráta Marseille (35 leantóir), agus meastar gurb é 120 leantóir in aghaidh an lae an toilleadh atá ar fáil. I gcomparáid leis sin, is é 237 an meánlíon leantóirí a bhí ag triall ar chalafoirt na Corsaice a luchtaíodh ag calafort Marseille in 2021, i.e. dhá oiread an lín sin.

(212) A mhéid a bhaineann leis na húdaráis chalafoirt, luaigh CCI Nice Côte d'Azur gurb é an limistéar áitiúil amháin ceantar seirbhíse an chalafoirt agus '*go bhfuil calafort Nice, a bhfuil a bhonneagar suite sa chathair agus a bhfuil creatlach lag thionsclaíoch agus tráchtála ina thimpeall, faoi mhíbhuntáiste agus nach mbeidh sé in ann freastal riamh ar an éileamh ar lasta go dtí an Chorsaic, ós fearr atá Toulon agus Marseille oiriúnaithe do na riachtanais*'. Thairis sin, cuirtear i dtábhacht i dtuarascáil Gecodia an ráiteas a rinne calafort Toulon le linn an chomhairliúcháin le calafoirt, ar dá réir nach féidir le calafort Toulon é féin a chur chun cinn ach mar chalafort a chomhlánaíonn calafort Marseille, i bhfianaise a cheantair seirbhíse theoranta i gcúlchríoch Toulon agus thoilleadh teoranta a chríochfort muirí.

(213) *Ar an tríú dul síos*, tugtar faoi deara i dtuarascáil Gecodia, chun seachadtaí chuig siopaí a áirithiú, go mbíonn aonaid mhóra dáileacháin ag brath go príomha ar thrádstórais réigiúnacha nó náisiúnta. I gcás na Corsaice, is trí na bunáiteanna lóistíochta sin a sheoltar níos mó ná 90 % de na soláthairtí chuig siopaí ilrannacha na Corsaice, sa chaoi gur de thionscnamh na n-ionad lóistíochta i réigiún PACA iad formhór na n-earraí a allmhairítear isteach sa Chorsaic ([121]). Mínítear i dtuarascáil Gecodia go bhfuil trádstórais agus ardáin lóistíochta comhchruinnithe go príomha san iarthuaisceart agus timpeall Marseille, agus i gconair na Róine chomh maith. I ndáil leis sin, tagraíonn údaráis na Fraince don staidéar comhpháirteach a rinne gníomhaireacht pleanála uirbí limistéar cathrach Marseille agus gníomhaireacht pleanála uirbí réigiún Aix-Durance i mí Dheireadh Fómhair 2021, ina leagtar amach suíomh geografach na dtrádstóras agus na n-ardán sin ([122]). Leis an staidéar sin, léirítear comhchruinniú an-ard sreabh lóistíochta i dtreo Marseille. Dá bhrí sin, meastar i dtuarascáil Gecodia go bhfuil údar tríd is tríd le calafort Marseille a roghnú i ngeall ar a ghaireacht atá an calafort do na láithreáin luchtaithe agus de bharr go bhfuil an bonneagar iomchuí ann.

(214) De réir thuarascáil Gecodia, tá dhá impleacht ag baint le formhór na mbunáiteanna lóistíochta agus na dtrádstóras a bheith gar do chalafort Marseille. Ar an gcéad dul síos, ar bhonn an ionsamhlóra costais a d'fhoilsigh an coiste bóithre náisiúnta, dá mbainfeadh gach tarlóir atá bunaithe timpeall Marseille nó i gconair na Róine úsáid as calafort Toulon-Brégaillon bheadh meánchostas breise EUR 11/LM orthu in aghaidh an turais leathleantóra i gcomparáid le calafort Marseille ([123]). Ar an dara dul síos, i dteannta an chostais breise bóthair sin, thiocfadh méadú ar an gcostas táirgthe do tharlóirí. Is amhlaidh sin toisc go mbeadh ar tharlóirí an líon dé-aistear in aghaidh an tarracóra a d'fhéadfaidís a dhéanamh in 1 lá amháin idir a mbonn lóistíochta agus an calafort imeachta/teachta a laghdú faoina leath i bhfianaise an achair níos faide a bheadh le cumhdach, rud a d'fhágfadh go mbeadh orthu tarracóirí breise a fháil chun an méid céanna gníomhaíochta a choinneáil ar bun.

(215) Is é conclúid thuarascáil Gecodia, ó thaobh úsáideoirí muiriompair lasta neamhtharraingthe de, nach bhfuil calafort Marseille inionadaithe le calafoirt Toulon nó Nice a mhéid a bhaineann le seirbhísí muirí chuig an gCorsaic.

3.4.3.1.1.3.3. Éileamh sonrach ar mhuiriompar lasta tharraingthe ag calafort Marseille

(216) Meastar i dtuarascáil Gecodia, ó thaobh úsáideoirí muiriompair lasta tharraingthe de, nach bhfuil calafort Marseille inionadaithe ach amháin le críochfort Toulon-Port de Commerce (níl sé inionadaithe le calafort Nice ná le críochfoirt eile Toulon), agus ní hamhlaidh sin ach go páirteach a mhéid nach measann roinnt úsáideoirí muiriompair lasta tharraingthe gur rogha mhalartach é an críochfort sin ar chalafort Marseille.

([121]) De réir thuarascáil Gecodia, deimhnítear an pointe sin freisin leis an tuairim ó údarás iomaíochta na Fraince (tuairim Uimh. 20-A-11, míreanna 337-345), ina luaitear 'go bhfuil calafort Marseille gar do na príomhionaid lóistíochta i ndeisceart na Fraince, rud a fhágann go bhfuil sé níos tarraingtí do mhuiriompar lasta chuig an gCorsaic, go háirithe i gcomparáid le Toulon, atá níos faide ó na hionaid sin'.

([122]) Staidéar ar na naisc idir limistéar cathrach Aix-Marseille-Provence agus limistéir chomharsanachta, mí Dheireadh Fómhair 2021, lgh. 32-35, le fáil *inter alia* ag: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([123]) Mar achoimre, tá Toulon thart ar 70 km ó Marseille.

(217) *Ar an gcéad dul síos*, luaitear i dtuarascáil Gecodia nach bhfuil aon bhonneagar calafoirt ar leith ag teastáil le haghaidh lasta tarraingthe, ós rud é gurb é tiománaí an leathleantóra a luchtaíonn é go díreach ar an soitheach mar fheithicil aonair. Dá bhrí sin, is féidir le gach ceann de na trí chalafort ar an mórthír freastal ar lasta tarraingthe gan srianta ar leith ([124]). Mar sin féin, tugtar faoi deara i dtuarascáil Gecodia gur luaigh calafort Toulon, le linn an chomhairliúcháin le calafoirt, go mbeadh sé deacair freastal ar níos mó trácht lasta tharraingthe i gcaitheamh na bliana, ós rud é go bhfuil 80 % de thoilleadh an chalafoirt líonta cheana féin le trácht Corsica Ferries, agus dúirt calafort Nice gur mian leis tosaíocht a thabhairt do thrácht paisinéirí.

(218) *Ar an dara dul síos*, tugtar faoi deara i dtuarascáil Gecodia nár thug aon cheann de na freagróirí ar an gcomhairliúchán le húsáideoirí le fios go n-atreoróidís a gcuid lasta tharraingthe chuig Toulon dá dtiocfadh méadú 5-10 % ar phraghsanna ag Marseille (agus is lú fós a dúirt go n-atreoróidís chuig Nice é). Is léir ón gcomhairliúchán sin, dá réir, nach mbreithníonn tarlóirí bealach malartach agus a dturais á bpleanáil acu. Is é a ghaireacht atá calafort Marseille do láithreáin luchtaithe na dtarlóirí agus an bonneagar calafoirt atá ar fáil is mó a thugann údar le calafort Marseille a roghnú.

(219) *Ar an tríú dul síos*, ar an mbealach céanna le lasta neamhtharraingthe, mínítear i dtuarascáil Gecodia, i bhfianaise a ghaireacht atá bunáiteanna lóistíochta fhormhór na dtarlóirí do chalafort Marseille (aithris 213), go mbeadh achair níos faide agus costais bhreise iompair (EUR 4,5/LM) i gceist dá ndéanfaí roinnt úsáideoirí, a bhfuil a mbunáiteanna lóistíochta gar do Marseille, a aistriú chuig calafort Toulon. D'fhéadfadh na costais bhreise sin costais táirgthe tarlóra a mhéadú suas le 17 % ([125]). Luaitear i dtuarascáil Gecodia go bhfuil na torthaí sin comhsheasmhach leis na ráitis a rinne calafoirt Nice agus Toulon le linn an chomhairliúcháin le calafoirt, ar dá réir nach meallann an dá chalafort sin ach trácht áitiúil, atá teoranta don chúlchríoch díreach máguaird. Cuireann údaráis na Fraince in iúl freisin go gcuirtear an táille mhuiriompair a íocann tarlóirí ar aghaidh ina iomláine chuig a gcustaiméirí agus, dá thoradh sin, nach n-imríonn an éagsúlacht sa táille mhuiriompair idir calafort amháin ar an mórthír agus calafort eile aon tionchar ar an gcostas táirgthe do na tarlóirí.

(220) *Ar deireadh*, cuirtear anailís chainníochtúil i láthair i dtuarascáil Gecodia a léiríonn nár aistríodh trácht lasta tharraingthe chuig calafoirt Toulon mar thoradh ar mhéadú ar an táille mhíosúil in aghaidh an mhéadair línigh de lasta tarraingthe in Marseille. Go sonrach, rinneadh imscrúdú le tuarascáil Gecodia ar dhá chás de shuaitheadh leanúnach praghais ar bhealaí Marseille a tharla le déanaí ([126]), tráth a d'fhan an táille mhíosúil in aghaidh an mhéadair línigh cobhsaí den chuid is mó in Toulon ([127]). Mínítear le tuarascáil Gecodia nár fhreagair tarlóirí don suaitheadh praghais aníos idir mí Iúil 2018 agus mí na Bealtaine 2019, toisc gur fhan sciar calafoirt Toulon den mhargadh cobhsaí i gcaitheamh na tréimhse sin.

(221) Thángthas ar an gconclúid i dtuarascáil Gecodia dá réir sin nach bhfuil calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe ach go páirteach a mhéid a bhaineann le muiriompar lasta tharraingthe idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

([124]) Mar sin féin, tá eisceacht ann maidir le hiompar ábhar contúirteach d'aicme 1 (pléascáin) agus le hiompar ábhar contúirteacha d'aicme 2 (gáis chomhbhrúite, leachtaithe nó tuaslagtha), a bhfuil toirmeasc orthu ag críochfort Toulon-Port de Commerce agus ag calafort Nice.

([125]) Tagarmharc costais táirgthe le haghaidh iompar de bhóthar (iompar réigiúnach, sonraí náisiúnta ó mhí na Nollag 2021 bunaithe ar thuras 360 km, arb é an meánfhad laethúil a thaistealaítear d'iompar réigiúnach, agus turais chuig an áit luchtaithe agus turais ar ais chuig bunáit an tarlóra á gcur san áireamh). Cuirtear san áireamh sna costais bhreise sin na costais in aghaidh an chiliméadair agus dolaí ann, an ráta in aghaidh na huaire agus an ráta laethúil (costais úinéireachta feithiclí, cáin in aghaidh an lae, árachas in aghaidh an lae, etc.). Cuireann údaráis na Fraince in iúl go bhfuil an meánchostas breise lóistíochta i gcomhréir go hinbhéartach le fad iomlán bóthair an turais. Dá ghaireacht an túsphointe do Marseille, is ea is airde an costas breise lóistíochta iomlán.

([126]) Comhfhreagraíonn an dá chás do na tréimhsí seo a leanas:
- idir mí Dheireadh Fómhair 2017 agus mí Dheireadh Fómhair 2018, meánmhéadú bliantúil 6 % ar an táille mhíosúil in aghaidh an mhéadair línigh de lasta tarraingthe;
- idir mí Dheireadh Fómhair 2019 agus mí Dheireadh Fómhair 2020, meánlaghdú bliantúil 16 % ar an táille mhíosúil in aghaidh an mhéadair línigh de lasta tarraingthe.

([127]) Bunaithe ar fhaisnéis maidir leis na táillí a ghearr Corsica Ferries a bailíodh le haghaidh thuarascáil Gecodia ó shuíomh gréasáin Corsica Ferries in 2020.

3.4.3.1.2. An t-éileamh cainníochtúil ar mhuiriompar lasta a shainaithint

3.4.3.1.2.1. An t-éileamh cainníochtúil ar mhuiriompar lasta neamhtharraingthe

(222) Le tuarascáil Gecodia, rinneadh meastachán ar an éileamh bliantúil a bheidh ann amach anseo ar mhuiriompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe le linn na tréimhse 2023-2030 i gcás gach ceann de na bealaí idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice.

(223) Rinneadh an t-éileamh stairiúil ar lasta neamhtharraingthe a shuí ar bhonn sonraí a bailíodh ó chuideachtaí loingseoireachta. Chun measúnú a dhéanamh ar an éileamh réamh-mheasta le haghaidh 2023-2030, cuireadh an fás bliantúil a breathnaíodh idir 2010 agus 2019 (2,3 % in aghaidh na bliana) i bhfeidhm maidir le trácht in 2019. Suíodh an t-éileamh réamh-mheasta mar a leanas:

Tábla 17

An t-éileamh ar iompar lasta neamhtharraingthe de réir an bhealaigh mhuirí (in ML) ó Marseille, a breathnaíodh le haghaidh na tréimhse 2018-2020 agus a mheastar le haghaidh na tréimhse 2023-2030

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023 (tuarascáil Gecodia, tábla 56).

3.4.3.1.2.2. An t-éileamh cainníochtúil ar mhuiriompar lasta tharraingthe

(224) Rinneadh meastachán ar an éileamh cainníochtúil ar mhuiriompar lasta tharraingthe ar bhonn na bparaiméadar céanna leis an éileamh cainníochtúil ar mhuiriompar lasta neamhtharraingthe (aithrisí 222 agus 223).

(225) Mar a mhínítear i Roinn 3.4.2.1.1.3.3, thángthas ar an gconclúid i dtuarascáil Gecodia nach bhfuil calafort Marseille agus calafort Nice inionadaithe a mhéid a bhaineann le muiriompar lasta tharraingthe agus nach bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe ach go páirteach ina leith sin.

(226) Mheas údaráis na Fraince, ar bhonn thuarascáil Gecodia, gurb é sciar an éilimh ó úsáideoirí iompair lasta tharraingthe a mheasann nach bhfuil calafort Marseille inionadaithe le calafort Toulon 80 % den éileamh stairiúil ar iompar lasta tharraingthe idir Marseille agus an Chorsaic in 2019, agus go measann an 20 % eile gur rogha mhalartach é Toulon ar chalafort Marseille.

(227) Mhínigh údaráis na Fraince gur tháinig an meastachán sin 80 % ó ráitis ó cheardchumann tarlóirí na Corsaice agus ó Corsica Linea, a rinneadh i gcomhthéacs comhairliúcháin mhargaidh in 2020. Go sonrach, thug an ceardchumann (ar leis a bhaineann [20-50] % de mhéid ML an lasta tharraingthe a iompraítear idir an Chorsaic agus an mhórthír) agus Corsica Linea le fios, faoi seach, go raibh 84 %/85 % den lasta tarraingthe de thionscnamh roinn Bouches-du-Rhône (arb é Marseille an príomhchalafort baile lena haghaidh) nó gurbh í an roinn sin ceann scríbe an lasta sin.

(228) Tar éis d'údaráis na Fraince an t-éileamh sonrach measta ar iompar lasta tharraingthe ag calafort Marseille a chinneadh, rinne siad cainníochtú ar an éileamh sin le haghaidh na mblianta amach romhainn. An t-éileamh cainníochtúil ar iompar lasta tharraingthe ón ngrúpa úsáideoirí nach mbreithníonn aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille (i.e. 80 % den éileamh measta le haghaidh 2023-2030 idir Marseille agus an Chorsaic), cuirtear é i láthair in Table 18.

Tábla 18

An t-éileamh ar iompar lasta tarraingthe de réir an bhealaigh mhuirí (in ML) ó Marseille, a breathnaíodh le haghaidh na tréimhse 2018-2020 agus a mheastar le haghaidh na tréimhse 2023-2030

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023 (tuarascáil Gecodia, tábla 57 le haghaidh 2018-2020 agus tábla 60 le haghaidh 2023, 2025 agus 2030).

(229) Thairis sin, ós rud é nach mór tiománaithe (ar catagóir paisinéirí iad) a iompar in éineacht le lasta tarraingthe, shainaithin údaráis na Fraince an t-éileamh ar iompar tiománaithe freisin. Mheas údaráis na Fraince go raibh an t-éileamh ó thiománaithe comhréireach leis an méid lasta tharraingthe a iompraíodh, agus go raibh an cion sin seasmhach le himeacht ama.

(230) Chun measachán a dhéanamh, i gcás gach bealaigh mhuirí, ar an gcóimheas idir tiománaithe agus méadair líneacha de lasta tarraingthe, bhí údaráis na Fraince ag brath ar an meánluach a breathnaíodh le haghaidh na tréimhse 2018-2021. Cuireadh an cóimheas sin i bhfeidhm maidir leis an éileamh measta ar iompar lasta tarraingthe le haghaidh 2030. Dá thoradh sin, de réir údaráis na Fraince, is mar a leanas an t-éileamh ar iompar tiománaithe:

Tábla 19

Trácht tiománaithe muirí (an líon tiománaithe) ó Marseille, a breathnaíodh le haghaidh na tréimhse 2018-2021 agus a mheastar le haghaidh na tréimhse 2023-2030

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Iúil 2023.

3.4.3.2. Cumas an mhargaidh freastal ar an éileamh ó úsáideoirí a chinneadh

(231) Tar éis measachán a dhéanamh ar an éileamh cáilíochtúil agus cainníochtúil ó na catagóirí éagsúla úsáideoirí muiriompair lasta idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, d'fhéach údaráis na Fraince lena chinneadh a mhéid a d'fhéadfadh an soláthar margaidh freastal ar an éileamh sin.

3.4.3.2.1. Torthaí an chomhairliúcháin le hoibreoirí

3.4.3.2.1.1. Ceisteanna a cuireadh

(232) Bhí ar oibreoirí muiriompair na ceisteanna céanna a leagtar amach in aithrisí 163 go 165 a fhreagairt a mhéid a bhaineann leis an tseirbhís lasta a d'úsáidfidís in éagmais conradh seirbhíse poiblí. Go sonrach, iarradh ar oibreoirí muiriompair comhad Excel a chomhlánú lena gcuirfí faisnéis ar leithligh ar fáil maidir leis na méideanna lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe a bheadh á n-iompar acu.

3.4.3.2.1.2. Achoimre ar na freagraí a fuarthas

(233) Thug trí oibreoir freagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí: Corsica Linea, La Méridionale agus Corsica Ferries.

(234) Dúirt Corsica Linea agus La Méridionale, in éagmais conradh seirbhíse poiblí, nach gcuirfidís aon seirbhís tráchtála ar fáil idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince.

(235) Chuir Corsica Ferries isteach an tairiscint tráchtála a dhéanfadh sé in éagmais conradh seirbhíse poiblí le haghaidh iompar lasta. Mar thaca lena fhreagraí ar an gceistneoir, chuir Corsica Ferries roinnt comhad Excel isteach lenar sonraíodh, *inter alia*, acmhainn iompair a chuid soithí agus an tairiscint tráchtála a sholáthródh sé.

(236) Mar fhreagra ar cheist 2 den chomhairliúchán le hoibreoirí, lenar iarradh ar oibreoirí a dtuairimí a thabhairt maidir le hoiriúnacht an idirdhealaithe idir lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe, chuir Corsica Ferries in iúl gur rud saorga neamhéifeachtach é an t-idirdhealú córasach a dhéanann OTC idir lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe, rud a bhí ag brath ar mhéid, eagrú agus roghanna gach tarlóra seachas ar an tseirbhís a sholáthraíonn na cuideachtaí loingseoireachta. Chuir Corsica Ferries i dtábhacht freisin nach mór tiománaí a bheith ar bord an tsoithigh i gcás lasta tarraingthe, de réir údaráis na Fraince, ach go ndearnadh idirdhealú i gcás lasta tarraingthe idir lasta tarraingthe thionlactha (le tiománaí) agus lasta tarraingthe neamhthionlactha (gan tiománaí).

(237) Dúirt Corsica Ferries ina fhreagra go gcuirfeadh sé an acmhainn iompair chéanna ar fáil leis an tseirbhís a sholáthródh sé in éagmais conradh seirbhíse poiblí, gan beann ar an gcineál lasta atá beartaithe. Dá réir sin, léirigh an comhad sonraí Excel a chuir sé isteach acmhainn iompair charnach na cuideachta ó thaobh lasta de, i.e. áiríodh ann lasta neamhtharraingthe agus tarraingthe araon, gan idirdhealú a dhéanamh idir an dá cheann.

(238) Rinne Corsica Ferries an cáineadh céanna a luaitear in aithris (169) freisin.

(239) Mar fhreagra ar cheist 4, luaigh Corsica Ferries go n-oibreodh sé seirbhísí iompair lasta idir calafoirt uile na mórthíre (Marseille, Ajaccio, Toulon) agus calafoirt uile na Corsaice, cé is moite de chalafort Propriano, in éagmais conradh seirbhíse poiblí ón 1 Eanáir 2023. Go sonrach, chuirfeadh sé seirbhísí tráchtála lae agus oíche (lasta agus paisinéirí) ar fáil, lena gcuimseofaí:

— dé-aistear laethúil idir mórthír na Fraince (ar a laghad cúig huaire sa tseachtain ó Toulon agus dhá uair sa tseachtain ó Marseille) agus calafoirt Ajaccio agus Bastia araon;

— dhá dhé-aistear mhíosúla ó Marseille, agus ar a laghad trí dhé-aistear sheachtainiúla ó Toulon, chuig calafoirt Porto-Vecchio agus L'Île-Rousse araon;

— gan aon seirbhís tráchtála chuig Propriano, ar calafort é nach bhfuil inionadaithe, de réir Corsica Ferries, le calafort Ajaccio, a bhfuil sé beartaithe aige freastal air uair amháin sa lá ar a laghad ó Marseille agus Toulon;

— seirbhísí muiriompair breise idir calafort Nice agus calafort na Corsaice ó mhí Iúil go mí Mheán Fómhair.

(240) Chuir Corsica Ferries in iúl d'údaráis na Fraince go raibh cabhlach 13 shoitheach aici, nach sanntar do bhealach ar leith. Dúirt an chuideachta freisin go ndéanfaí 15 % dá dturais farraige, ar gach bealach, le linn an lae (imeacht idir 6 a.m. agus 4 p.m. chun teacht isteach idir 2 p.m. agus meán oíche sa dá threo).

(241) A mhéid a bhaineann le hacmhainn iompair a chuid soithí i gcás seirbhísí iompair lasta, chuir Corsica Ferries an fhaisnéis a leagtar amach in Table 20 ar fáil d'údaráis na Fraince.

Tábla 20

Iompar lasta muirí Corsica Ferries de réir an bhealaigh mhuirí (in ML) ó Marseille agus Toulon, a breathnaíodh le haghaidh na tréimhse 2016-2019 agus a mheastar le haghaidh na tréimhse 2023-2028 in éagmais conarthaí seirbhíse poiblí

Marseille	**Meán bliantúil (2016-2019, ML)**	**Meán bliantúil (2023-2028, ML)**	**Méadú (%)**
Ajaccio	-	232 566	N/B
Bastia	-	270 297	N/B
Porto-Vecchio	-	47 371	N/B
Propriano	-	-	N/B
L'Île-Rousse	-	51 123	N/B
Iomlán Marseille	-	**601 357**	**N/B**
Toulon	**Meán bliantúil (2016-2019, ML)**	**Meán bliantúil (2023-2028, ML)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	-	-	N/B
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Iomlán Toulon	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Iomlán Marseille agus Toulon	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Foinse: An freagra a thug Corsica Ferries ar an tástáil margaidh ar sheirbhísí muirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (an 22 Feabhra 2022).

(242) Dúirt Corsica Ferries freisin nach mbeadh an tairiscint mholta bailí ach amháin in éagmais aon chonradh seirbhíse poiblí idir an Chorsaic agus an mhórthír.

3.4.3.2.2. Anailís ar an teip mhargaidh

(243) Tar éis anailís a dhéanamh ar an acmhainn iompair (cúlghabhálach agus ionchasach) a chuireann Corsica Ferries in úsáid, thángthas ar an gconclúid sa tuarascáil chríochnaitheach, in éagmais conarthaí seirbhíse poiblí, nach bhfreastalódh an soláthar margaidh ar an éileamh iomlán ó úsáideoirí ar iompar lasta neamhtharraingthe agus tharraingthe.

(244) *A mhéid a bhaineann le lasta neamhtharraingthe,* meastar le tuarascáil Gecodia go dtagann tairiscint Corsica Ferries salach ar chonclúidí áirithe ar thángthas orthu sa tuarascáil, a mhéid a mhol Corsica Ferries lasta neamhtharraingthe a iompar ar shoithí lasta paisinéirí (Ro-Pax) ó chalafort Toulon cúig huaire sa tseachtain ar bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Bastia, agus trí huaire sa tseachtain chuig calafoirt thánaisteacha na Corsaice. Mar sin féin, (i) is ag Toulon-Brégaillon amháin (agus ní Toulon-Port de Commerce) atá an bonneagar is gá chun lasta neamhtharraingthe a láimhseáil, agus (ii) ní féidir le Toulon-Brégaillon freastal ach ar shoithí róró amháin, agus le haghaidh bealach aonair ar a mhéad (aithris 210).

(245) Ina theannta sin, ba é an tuairim a cuireadh in iúl i dtuarascáil Gecodia nach raibh an tairiscint a mhol Corsica Ferries leordhóthanach chun freastal ar an éileamh ó úsáideoirí ar mhuiriompar lasta neamhtharraingthe mar gheall ar an líon neamhleor minicíochtaí seachtainiúla a chuirtear ar fáil idir Marseille agus an Chorsaic. De réir thuarascáil Gecodia, rinne Corsica Ferries é féin a theorannú ar dtús do dhá dhé-aistear sheachtainiúla a chur ar fáil idir calafort Marseille agus calafoirt Ajaccio agus Bastia, cé go raibh dé-aistir laethúla, nach mór, ag teastáil ó úsáideoirí chun a gcuid lasta neamhtharraingthe a iompar. Thairis sin, tugadh faoi deara i dtuarascáil Gecodia go raibh na minicíochtaí molta idir calafort Marseille agus calafoirt L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio teoranta do thrí dhé-aistear mhíosúla, cé go raibh muiriompar seachtainiúil ag teastáil ó úsáideoirí. Ar deireadh, cinneadh i dtuarascáil Gecodia nár mhol Corsica Ferries aon seirbhís tráchtála idir calafort Marseille agus calafort Propriano, d'ainneoin go raibh muiriompar seachtainiúil ag teastáil ó úsáideoirí.

(246) *A mhéid a bhaineann le lasta tarraingthe*, measadh i dtuarascáil Gecodia, ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithrisí 244 agus 245, gur mhol Corsica Ferries minicíochtaí idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice nár leor chun freastal ar an éileamh ar iompar lasta tharraingthe agus nár breithníodh aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille ina leith (i.e. 80 % den trácht lasta tharraingthe iomlán idir Marseille agus an Chorsaic). Thug údaráis na Fraince le fios freisin, i bhfianaise ráitis CCI Var maidir le lántoilleadh a bhonneagair agus lena dheacra atá sé do chríochfort Toulon-Port de Commerce an trácht lasta tharraingthe atá aige faoi láthair a mhéadú, gur chosúil nach raibh tairiscint Corsica Ferries, lena ndearnadh foráil freisin maidir le méadú ar a acmhainn iompair ó Toulon, ina tairiscint réalaíoch.

3.4.3.3. Conclúid maidir le riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann i ndáil le muiriompar lasta

(247) Ar bhonn a bhfuil thuas, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go bhfuil gá le seirbhís phoiblí i ndáil le muiriompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe a chomhfhreagraíonn don éileamh measta idir 2023 agus 2030 idir Marseille agus gach ceann de chúig chalafort na Corsaice, mar a chuirtear i láthair in Table 21.

Tábla 21

An riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le muiriompar lasta (in ML) ó Marseille, a mheastar le haghaidh na tréimhse 2023-2030

	Lasta neamhtharraingthe (ML in aghaidh na bliana)		Lasta tarraingthe - Limistéar Marseille (ní inionadaithe) (ML in aghaidh na bliana)		Lasta iomlán (ML in aghaidh na bliana)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Iomlán	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

3.5. **Riachtanas agus comhréireacht na gconarthaí seirbhíse poiblí**

(248) Tar éis d'údaráis na Fraince a shuí gur ann do roinnt riachtanais seirbhíse poiblí i réimse an mhuiriompair lasta agus paisinéirí, d'fhéach siad leis an ionstraim dlí is gá agus na hoibleagáidí seirbhíse poiblí iomchuí a chinneadh chun freastal ar na riachtanais sin a dhéanfadh an difear is lú do na saoirsí atá fíor-riachtanach le haghaidh fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh (aithris 92).

3.5.1. *Riachtanas agus comhréireacht an chonartha seirbhíse poiblí*

(249) Rinne údaráis na Fraince scrúdú ar dtús ar an bhféidearthacht go neartófaí scéim PSO 2019 (aithris 62) le haghaidh bealaí nó úsáideoirí ar sainaithníodh gá le seirbhís muiriompair phoiblí ina leith. Mheas siad, áfach, go raibh roinnt teorainneacha ag baint le cur chuige den sórt sin.

(250) *Ar an gcéad dul síos*, ba é tuairim údaráis na Fraince nár chúitigh scéim PSO 2019 an easpa soláthair phríobháidigh chun freastal ar an éileamh sainaitheanta. Mheas siad, in éagmais conradh seirbhíse poiblí, go raibh an tairiscint a mhol Corsica Ferries faoi scéim PSO 2019 ó chalafort Marseille neamhleor cheana féin chun freastal ar na riachtanais uile a shainaithin an Fhrainc (Ranna 3.4.2.3 agus 3.4.3.3) agus dá bhrí sin nach mbeadh aon éifeacht ag neartú scéim PSO 2019.

(251) *Ar an dara dul síos*, chinn údaráis na Fraince go raibh amanna imeachta agus teachta soithí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic ina saintréithe tábhachtacha den éileamh ar mhuiriompar lasta agus paisinéirí (aithrisí 112, 190, 191 agus 208). De réir na Fraince, níor ceadaíodh leis an Rialachán Cabatáiste do na Ballstáit amanna teachta agus imeachta soithí a shocrú i scéim PSO. De réir Airteagal 4(2) den Rialachán, agus oibleagáidí seirbhíse poiblí á bhforchur, tá na Ballstáit teoranta do cheanglais a bhaineann leis na calafoirt a bhfreastalófar orthu agus le tráthrialtacht, leanúnachas, minicíocht, cumas an tseirbhís a sholáthar, rátaí le gearradh agus leithdháileadh foirne an tsoithigh.

(252) *Ar deireadh*, mheas údaráis na Fraince nach dtabharfadh scéim den sórt sin, dá mbeadh cúiteamh ag gabháil léi, caoi do CdC na costais a bhaineann leis an tseirbhís phoiblí a rialú, ós rud é nach mbeifí in ann meastachán a dhéanamh ar na costais sin léi (a chúitítear tar éis an tseirbhís a sholáthar) i ngeall ar an líon éiginnte turas farraige a dhéanfaí.

(253) Ar na cúiseanna sin uile, mheas údaráis na Fraince gur cosúil gur gá conarthaí seirbhíse poiblí a thabhairt i gcrích chun na ceanglais iomchuí maidir le seirbhís muiriompair phoiblí a bhunú chun freastal ar na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh i ndáil le gach bealach muirí idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice.

3.5.2. *Riachtanas agus comhréireacht na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorchuirtear i gcomhthéacs na gconarthaí seirbhíse poiblí*

(254) Mheas údaráis na Fraince gur ceanglaíodh leis na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh go dtabharfaí conarthaí seirbhíse poiblí i gcrích lena leagfaí síos na hoibleagáidí seirbhíse poiblí seo a leanas.

(255) *Ar an gcéad dul síos*, chinn údaráis na Fraince conradh seirbhíse poiblí a dhámhachtain le haghaidh gach bealaigh mhuirí a chumhdaítear le riachtanas seirbhíse poiblí sainaitheanta. Ba ghá oibleagáid a bheith i ngach conradh seirbhíse poiblí go n-oibreofaí seirbhísí muiriompair lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe, chomh maith le hiompar paisinéirí (tiománaithe agus paisinéirí leighis) idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice, gan bristeacha turais iontu. Thairis sin, ba ghá a áireamh freisin sa chonradh seirbhíse poiblí i ndáil le bealach Marseille-L'Île-Rousse an oibleagáid go n-iomprófaí earraí contúirteacha (is é L'Île-Rousse an t-aon chalafort de chuid na Corsaice atá údaraithe chun na hearraí sin a fháil), agus ba ghá a áireamh sa chonradh seirbhíse poiblí i ndáil le bealach Marseille-Propriano an oibleagáid go n-iomprófaí paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha, chomh maith le paisinéirí leighis agus tiománaithe. Mhínigh údaráis na Fraince gur eascair na hoibleagáidí sin as na teipeanna margaidh a sainaithníodh le linn an chomhairliúcháin le hoibreoirí agus astu sin amháin.

(256) *Ar an dara dul síos*, mheas údaráis na Fraince gur gá tráthchláir shonracha a fhorchur i ngach conradh seirbhíse poiblí, lena gcuimseofaí imeacht um thráthnóna chuig calafoirt na Corsaice agus uathu agus teacht isteach go moch ar maidin sa Chorsaic nó in Marseille. Bheadh na tráthchláir sin go hiomlán i gcomhréir leis an éileamh ó úsáideoirí a suíodh tríd an gcomhairliúchán le húsáideoirí (paisinéirí/lasta) agus le conclúidí thuarascáil Gecodia maidir le heagrú an tslabhra lóistíochta idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (aithris 208). Cuirtear na hoibleagáidí sin i láthair i ndáil le gach bealach in Table 22.

Tábla 22

Oibleagáidí tráthchláir i ndáil le trácht lasta agus paisinéirí sna conarthaí seirbhíse poiblí sa dá threo (Marseille-an Chorsaic agus an Chorsaic-Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Am imeachta	Idir 6:30 p.m. agus 8 p.m.				
Am teachta (an chéad lá eile)	Idir 6 a.m. agus 8 a.m.	Idir 6 a.m. agus 8 a.m.	Idir 7 a.m. agus 8 a.m.	Idir 7 a.m. agus 8 a.m.	Idir 6 a.m. agus 8 a.m.

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh 2023.

(257) *Ar an tríú dul síos*, mheas údaráis na Fraince gur gá oibleagáidí minicíochta a leagan síos, arb é is aidhm dóibh a áirithiú go ndéanfar seirbhísí go tráthrialta i gcomhréir leis na riachtanais a sainaithníodh (aithrisí 112 agus 208) agus go mbeidh solúbthacht leordhóthanach i soláthar na seirbhíse poiblí i bhfianaise luaineachtaí móra san éileamh. Mheas údaráis na Fraince gur cheart trí oibleagáid minicíochta a áireamh sna conarthaí seirbhíse poiblí i ndáil le gach bealach muirí lena mbaineann:

— oibleagáid íoslíon dé-aistear seachtainiúil a áirithiú;

— oibleagáid íoslíon dé-aistear bliantúil a áirithiú;

— oibleagáid, i gcásanna áirithe agus i ndáil le bealaí muirí áirithe, dé-aistir bhreise a áirithiú laistigh de theorainn arna leagan amach ag na conarthaí seirbhíse poiblí.

(258) Leagtar amach na hoibleagáidí minicíochta sin i ndáil le gach conradh seirbhíse poiblí in Table 23. Tá na minicíochtaí sin níos airde, go háirithe, i ndáil le bealaí muirí Bastia agus Ajaccio, ós ag an dá chalafort sin atá sciar nach beag den trácht paisinéirí agus lasta chuig an gCorsaic (aithrisí 54, 55 agus 59).

Tábla 23

Oibleagáidí minicíochta i ndáil le trácht lasta agus paisinéirí sna conarthaí seirbhíse poiblí

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
An t-íoslíon dé-aistear seachtainiúil sa séasúr ciúin ([1]) (buntrácht)	6	6	2-3	2-3	3
An t-íoslíon dé-aistear seachtainiúil san ardséasúr ([2]) (buntrácht)	7	7	3	3	3
An t-íoslíon dé-aistear bliantúil (buntrácht)	365	365	156	156	156
An líon dé-aistear bliantúil breise	10	30	-	-	10

([1]) A shainmhínítear mar an séasúr ó mhí na Samhna go mí an Mhárta.
([2]) A shainmhínítear mar an séasúr ó mhí Aibreáin go mí Dheireadh Fómhair.
Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh 2023.

(259) Is féidir an chaoi a bhfeidhmíonn na hoibleagáidí minicíochta sin a léiriú leis an sampla seo a leanas. Mar a léirítear in Table 23, ceanglaítear ar an lamháltóir sé dhé-aistear sheachtainiúla a oibriú ar bhealach Marseille-Ajaccio sa séasúr ciúin agus seacht gcinn san ardséasúr. Dá réir sin, bíonn 130 dé-aistear sa séasúr ciúin agus 214 dhé-aistear san ardséasúr i gceist leis an íosmhinicíocht dé-aistear seachtainiúil atá le comhlíonadh, rud a fhágann 344 dhé-aistear san iomlán. Ceanglaítear ar an oibreoir 365 dhé-aistear a dhéanamh in aghaidh na bliana: is é an difríocht idir na 365 dhé-aistear is gá a dhéanamh in aghaidh na bliana agus na 344 dhé-aistear is gá a dhéanamh ar bhonn seachtainiúil an líon dé-aistear (19 ndé-aistear) a dhéanfaidh an t-oibreoir le linn na bliana (sa bhreis ar an íoslíon dé-aistear seachtainiúil is gá) ach a mbeidh sé de shaoirse ag an oibreoir a sceidealú ar na laethanta den bhliain is mian leis. Is éard is gné speisialta de na 19 ndé-aistear sin, áfach, gur féidir iad a athsceidealú arna iarraidh sin d'údaráis na Fraince (‘**dé-aistir in-athsceidealaithe**’). D'fhéadfaí athsceidealú a dhéanamh, mar shampla, dá gcinnfeadh na húdaráis go bhfuil an t-éileamh, lá áirithe, an-íseal agus gurbh iomchuí an tseirbhís a chur siar go lá eile. Dá réir sin, saintréith de na dé-aistir in-athsceidealaithe sin is ea a solúbthacht agus cuireann siad uirlis sholúbtha ar fáil d'údaráis na Fraince chun an soláthar seirbhíse poiblí a oiriúnú do luaineachtaí san éileamh nó do theagmhais gan choinne.

(260) Is é sin le rá, leag údaráis na Fraince amach an t-íoslíon dé-aistear bliantúil a bheidh le déanamh chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí cainníochtúil agus cáilíochtúil atá ann (i gcás paisinéirí agus lasta araon), lena n-áirítear an oibleagáid ar an oibreoir (i) íoslíon dé-aistear seachtainiúil seasta a dhéanamh chun tráthrialtacht seirbhísí muiriompair a áirithiú agus (ii) dé-aistir in-athsceidealaithe a dhéanamh chun solúbthacht seirbhísí a áirithiú chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí.

(261) Ina theannta sin, chun an córas a chur i gcrích, mheas údaráis na Fraince gur gá oibleagáidí breise dé-aistir a thabhairt isteach i ndáil le bealaí muirí áirithe. Comhfhreagraíonn na dé-aistir sin don líon dé-aistear a d'fhéadfaí a dhéanamh sa bhreis ar an íoslíon dé-aistir bliantúil. Is é is cuspóir do dhé-aistir bhreise freagairt do bhuaicphointe tráchta eisceachtúil. D'eagrófaí iad arna iarraidh sin d'údaráis na Fraince amháin má chinnfidh siad go bhfuil an t-éileamh ar lasta lá áirithe (agus lasta amháin – ní bhaineann dé-aistir bhreise le paisinéirí) níos mó ná uasacmhainn iompair na soithí a chuirtear ar fáil an lá sin. Dá réir sin, is é is cuspóir do na dé-aistir bhreise fágáil earraí cois cé a sheachaint, rud a d'fhágfadh go mbeadh moill ar sheachadadh chuig an gCorsaic. Mar a léirítear in Table 23, bheartaigh údaráis na Fraince dé-aistir bhreise ar thrí bhealach (Ajaccio, Bastia agus L'Île-Rousse), ar ina leith is mó is dócha go n-eagrófaí dé-aistir den sórt sin.

(262) *Ar deireadh,* mheas údaráis na Fraince gur gá íosacmhainn iompair a fhorchur ar shoithí in aghaidh an turas farraige. Comhfhreagraíonn na hoibleagáidí sin don íosacmhainn iompair in aghaidh an turais farraige nach mór don oibreoir a bhaint amach chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí cainníochtúil laethúil arna mheas ag údaráis na Fraince maidir le hiompar paisinéirí (cónaitheoirí agus neamhchónaitheoirí i gcás bhealach muirí Marseille-Propriano, agus paisinéirí leighis i gcás na mbealaí uile) agus lasta (tarraingthe agus neamhtharraingthe, lena n-áirítear tiománaithe).

(263) Chun an íosacmhainn iompair paisinéirí a fháil in aghaidh an turais farraige, bhí údaráis na Fraince ag brath ar an éileamh bliantúil réamh-mheasta a bhfuil coinne leis in 2030 i gcás gach catagóire paisinéirí agus bealaigh (Table 14 agus Table 19), agus an líon turas farraige in aghaidh na bliana is gá á chur san áireamh (Table 23). Ina theannta sin, chun paisinéirí leighis agus tiománaithe a iompar, mheas údaráis na Fraince go ndéantar an turas gach lá seachas ag an deireadh seachtaine i gcás phríomhchalafoirt Ajaccio agus Bastia, agus 3 lá sa tseachtain i gcás chalafoirt eile na Corsaice. Cuirtear an toradh deiridh (an líon paisinéirí in aghaidh an turais farraige) i láthair in Table 24.

Tábla 24

Oibleagáidí i leith íosacmhainn iompair tráchta paisinéirí sna conarthaí seirbhíse poiblí

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Iomlán
Paisinéirí leighis in aghaidh an turais farraige (buntrácht)	4	5	1	1	2	**13**
Tiománaithe in aghaidh an turais farraige (buntrácht)	14	19	10	4	7	**54**
Paisinéirí (gan paisinéirí leighis ná tiománaithe a áireamh) in aghaidh an turais farraige (buntrácht)	-	-	-	186	-	**186**

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh agus an 28 Iúil 2023.

(264) Ar deireadh, chun an t-éileamh a fháil ó phaisinéirí leighis in aghaidh an turais farraige (lena n-áirítear daoine tionlacain), mheas siad go ndearnadh an turas gach lá seachas ag an deireadh seachtaine i gcás phríomhchalafoirt Ajaccio agus Bastia, agus 3 lá sa tseachtain i gcás chalafoirt eile na Corsaice. Déantar an leibhéal a roghnaítear a choigeartú le haghaidh slánú. Cuirtear an toradh deiridh (an líon paisinéirí leighis in aghaidh an turais farraige agus an bhealaigh mhuirí) i láthair in Table 25.

Tábla 25

An t-éileamh measta ó phaisinéirí leighis agus óna ndaoine tionlacain a thaistealaíonn ar bhád idir an Chorsaic agus Marseille (paisinéirí in aghaidh an turais farraige)

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

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Iúil 2023.

(265) A mhéid a bhaineann leis an íosacmhainn iompair *lasta* in aghaidh an turais farraige, luaigh údaráis na Fraince gur shocraigh siad mar a leanas í.

(266) Chun an acmhainn iompair lasta is gá in aghaidh na seachtaine a ríomh, ghlac údaráis na Fraince mar thagairt an riachtanas seirbhíse poiblí seachtainiúil measta i ndáil le hiompar lasta i mí Iúil 2030 (arb é atá ann an bhuaic sa riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh le linn na tréimhse a chumhdaítear leis na bearta atá i gceist). I gcás na mbealaí chuig Ajaccio agus Bastia, ghlac údaráis na Fraince leis go ndéantar 90 % den iompar lasta ar laethanta oibre le linn na seachtaine, agus go n-ardaítear an figiúr sin go 100 % i gcás na mbealaí chuig na trí chalafort eile sa Chorsaic. Tríd an méid lasta seachtainiúil is gá a chomhcheangal leis an íoslíon dé-aistear seachtainiúil a fhorchuirtear (i.e. sé dhé-aistear in aghaidh na seachtaine le linn thréimhse an gheimhridh ar bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Bastia, agus trí dhé-aistear sheachtainiúla chuig na calafoirt eile), suíodh údaráis na Fraince an íosacmhainn iompair lasta ba ghá in aghaidh an turais farraige, mar a léirítear in Table 26.

Tábla 26

Oibleagáidí i leith íosacmhainn iompair tráchta lasta sna conarthaí seirbhíse poiblí

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
An t-íosmhéid lasta (LM) in aghaidh an turais farraige (buntrácht)	1 470	1 860	1 040	520	700

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh agus an 28 Iúil 2023.

3.6. An nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí

3.6.1. *Rún Uimh. 22/050 an 28 Aibreán 2022*

(267) Tar éis riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithint agus ós rud é gur gá conradh seirbhíse poiblí a úsáid freastal i gceart air, sheol CdC an nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí an 28 Aibreán 2022.

(268) Sa chás seo, le Rún Uimh. 22/050 ó Thionól na Corsaice an 28 Aibreán 2022, chinn CdC conarthaí seirbhíse poiblí 'bealach ar bhealach' a úsáid chun seirbhísí muiriompair a oibriú le haghaidh lasta (lena n-áirítear earraí contúirteacha) agus paisinéirí idir calafort Marseille agus calafoirt Ajaccio (Luchtóg 1), Bastia (Luchtóg 2), Porto-Vecchio (Luchtóg 3), Propriano (Luchtóg 4) agus L'Île-Rousse (Luchtóg 5) ar feadh tréimhse 7 mbliana (agus an rogha ann uasmhéid 12 mhí bhreise a chur léi, i.e. uastréimhse 8 mbliana) idir an 1 Eanáir 2023 agus an 31 Nollaig 2030.

(269) Áiríodh i raon feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí na hoibleagáidí seirbhíse poiblí uile a leagtar amach i Roinn 3.5.2 den chinneadh seo.

(270) Sonraíodh le hAirteagal 2.4 de na rialacha tairisceana ([128]) '[gurb] iad seo a leanas saintréithe íosta gach conartha: na huastáillí is infheidhme maidir le cónaitheoirí den Chorsaic agus iompar earraí, acmhainn iompair soithí, tráthchláir agus minicíochtaí seirbhíse, ré an chonartha, an t-uasmhéid cúitimh airgeadais arna íoc ag OTC'.

(271) Foráladh le hAirteagal 9.2 de na rialacha tairisceana 'go ndéanfar scrúdú ar gach tairiscint ar bhonn critéar lena bhféadfar an tairiscint is fearr a chinneadh i dtéarmaí an leasa eacnamaíoch fhoriomláin do [CdC]. Déanfar measúnú ar an acmhainn iompair sin ina hiomláine i gcás cuibhreannas.

Critéir	Anailís de réir critéir	Ualú
Critéar 1: Luach teicniúil na tairisceana		60 %
Fo-chritéar 1	Cáilíocht theicniúil soithí: oiriúnacht an chabhlaigh arna mholadh ag an iarrthóir maidir leis na nithe seo a leanas: — léiriú an chabhlaigh (líon, sannadh, deimhniú agus rialú long, aicmiú, stát brataí, comhlíonadh na gcód agus na gcoinbhinsiún éagsúil). Ní mór fógra a thabhairt faoi aon chonradh cairtfhostaithe; — oiriúnacht do dhálaí farraige agus seoltóireachta agus do shrianta calafoirt (bliain seachadta, cineál, an líon droichead agus inneall, cumhacht aonaid, luas, luas i mód atá slán i gcás teipe).	20 %

([128]) Bhí na rialacha tairisceana ina gcuid den doiciméadacht le haghaidh an ghlao phoiblí ar thairiscintí a foilsíodh an 6 Bealtaine 2022 (aithris 272).

Critéir	Anailís de réir critéir	Ualú
Fo-chritéar 2	Minicíochtaí agus tráthchláir: oiriúnacht chabhlach an iarrthóra do mhinicíochtaí agus do thráthchláir maidir leis na sonraíochtaí in Iarscríbhinn 1: — íosmhinicíochtaí (paisinéirí, tiománaithe, lasta) — dé-aistir bhreise — amanna imeachta agus teachta	15 %
Fo-chritéar 3	Oiriúnú an chabhlaigh do riachtanais úsáideoirí (méadair líneacha lasta, fad, airde, neart droichid, an líon asraonta le haghaidh coimeádáin teochtrialaithe i gcás gach bealaigh agus an líon cábán agus suíochán), cábáin agus ardaitheoirí le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta	15 %
Fo-chritéar 4	Cáilíocht na seirbhísí d'úsáideoirí gairmiúla agus príobháideacha: — seirbhísí úsáideoirí (lónadóireacht, seirbhísí óstáin, saoráidí fóillíochta, dálaí do dhaoine atá faoi mhíchumas luaineachta agus, ar bhonn níos ginearálta, do dhaoine a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis, seirbhís faisnéise d'úsáideoirí, etc.) — seirbhísí lasta (próiseáil agus bainistiú, cumarsáid) — sábháilteacht ar bord an chabhlaigh (treoracha sábháilteachta, éigeandálaí) — leanúnachas na seirbhíse poiblí (lena n-áirítear an tseirbhís shóisialta agus dlúthpháirtíochta [(1)]): plean faisnéise i gcás cur isteach, bainistiú gearán, socruithe cúitimh, etc.)	10 %
Critéar 2: An méid cúitimh airgeadais agus stóinseacht an phlean gnó		30 %
Fo-chritéar 1: An méid iomlán cúitimh airgeadais	Déantar anailís ar an bhfo-chritéar sin i dtéarmaí an mhéid iomláin cúitimh airgeadais a mholann an t-iarrthóir chun an tseirbhís a sholáthar i gcaitheamh ré an chonartha. Roinntear an cúiteamh sin ina chomhpháirt le haghaidh costais oibriúcháin, ina chomhpháirt le haghaidh costais infheistíochta agus ina chomhpháirt le haghaidh costais bhreosla.	20 %
Fo-chritéar 2: Stóinseacht phlean gnó sealadach an iarrthóra	Comhsheasmhacht na gcostas agus an ioncaim a chuirtear i láthair sa chuntas trádála sealadach (Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis an dréachtchonradh) leis na toimhdí oibriúcháin a úsáideann an t-iarrthóir, ar toimhdí iad a mhíneoidh siad sa ráiteas airgeadais.	10 %
Critéar 3: freagracht shóisialta chorparáideach (FSC) Déanfar gníomhaíochtaí agus leibhéal tiomantais an iarrthóra, chomh maith leis na modhanna chun faireachán a dhéanamh orthu, a chur i láthair i dtéarmaí freagrachta sóisialta corparáidí: feidhmíocht eiticiúil, shóisialta agus chomhshaoil.		10 %

(1) Maidir leis an tseirbhís shóisialta agus dlúthpháirtíochta, a bhaineann leis an mbealach chuig Bastia, sainítear in Airteagal 25.3 den chonradh seirbhíse poiblí a bhaineann leis an mbealach sin gur seirbhís í lena ráthaítear 'go n-iomprófar suas le 1 300 méadar líneach d'earraí ar muir in aghaidh an lae' agus in aghaidh an turais farraige aonair (barúlacha ó údaráis na Fraince an 7 Meitheamh 2022).

3.6.2. *Nós imeachta um dhámhachtain*

(272) Foilsíodh an glao poiblí ar thairiscintí an 6 Bealtaine 2022 ([129]), agus ba é an 25 Iúil 2022 an sprioc-am chun iarratais agus tairiscintí a fháil.

(273) Roimh an sprioc-am chun tairiscintí a chur isteach, chuir Corsica Ferries roinnt ceisteanna ar CdC d'fhonn soiléiriú a fháil ar roinnt pointí de na rialacha tairisceana. Ós rud é nár fhreagair CdC a cheisteanna, nó nár fhreagair sé go leormhaith iad, chuir Corsica Ferries iarraidh ar fhaoiseamh eatramhach réamhchonarthach faoi bhráid an bhreithimh ag Cúirt Riaracháin Bastia lenar iarradh go gcuirfí an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí ar neamhní i ngeall ar shárú CdC ar na hoibleagáidí poiblíochta agus tairisceana iomaíche a forchuireadh ar an údarás conarthach ([130]).

(274) Le hOrdú Uimh. 2200797 an 20 Iúil 2022, mheas an breitheamh um fhaoiseamh eatramhach ag Cúirt Riaracháin Bastia, maidir leis na deacrachtaí a tharraing Corsica Ferries anuas, nach dtagann siad faoi shainchúram na cúirte ar an mórgóir. Maidir leis an gcuid eile, dhíbh an breitheamh na sáruithe a tharraing Corsica Ferries anuas ar an bhforas gurbh fhéidir le hiarrthóirí leasmhara, dar leis an mbreitheamh, tairiscint a chur isteach a chomhlíonann na ceanglais theicniúla uile a leagtar síos sna doiciméid tairisceana. Rinne Corsica Ferries achomharc ina dhiaidh sin chuig an gComhairle Stáit in aghaidh an bhreithiúnais atá i gceist. I mbreithiúnas an 25 Samhain 2022, dhearbhaigh an Chomhairle Stáit go raibh an t-achomharc neamh-inghlactha (*Société Corsica Ferries*, Uimh. 466415).

(275) Chinn Corsica Ferries ar deireadh gan bheith rannpháirteach sa nós imeachta tairisceana conartha seirbhíse poiblí, tar éis dó a mheas go háirithe nach raibh soithí aici a chomhlíon na ceanglais theicniúla uile a leag CdC síos sna conarthaí seirbhíse poiblí

(276) Fuair CdC trí iarratas:

— cuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale: Luchtóg 1;

— Corsica Linea: Luchtóga 2, 3, 4 agus 5;

— La Méridionale: Luchtóga 3 agus 4.

(277) D'oscail coiste thoscaireacht na seirbhíse poiblí na tairiscintí an 26 Iúil 2022. Tar éis tuairim a fháil ón gcoiste sin, dar dáta an 2 Lúnasa 2022, ligeadh isteach an triúr iarrthóirí chun tairiscint a chur isteach. An 31 Lúnasa 2022, tar éis anailís a dhéanamh ar a dtairiscintí, mhol an coiste go n-osclófaí an nós imeachta idirbheartaithe leis na hiarrthóirí sin.

(278) De réir na Fraince, rinne CdC idirbheartaíocht leis na hiarrthóirí mar a leanas:

— bhí an chéad bhabhta idirbheartaíochta ar siúl an 6 agus an 7 Meán Fómhair 2022: iarradh ar na hiarrthóirí ansin feabhas cuimsitheach a chur ar ghnéithe airgeadais a dtairiscintí;

— bhí an dara babhta ar siúl an 4, an 5 agus an 6 Deireadh Fómhair 2022: iarradh ar na hiarrthóirí ansin bealaí breise a shainaithint chun na gnéithe airgeadais a bharrfheabhsú;

— reáchtáladh an tríú babhta an 18 agus an 19 Deireadh Fómhair 2022 agus bhí sé d'aidhm aige tairiscint airgeadais na n-iarrthóirí a chomhdhlúthú agus athbhreithniú a dhéanamh ar a dtograí le haghaidh leasuithe ar an gconradh;

— reáchtáladh an ceathrú babhta an 7 Samhain 2022 agus bhí sé d'aidhm aige an dréachtchonradh a thabhairt chun críche agus an dul chun cinn airgeadais a chomhdhlúthú d'fhonn go gcuirfeadh na hiarrthóirí tairiscintí deiridh isteach;

— an 10 Samhain 2022, chuir na hiarrthóirí a dtairiscintí deiridh isteach.

([129]) Fógra Uimh. 22-63447 i bhFeasachán Oifigiúil na bhFógraí Soláthair Phoiblí (BOAMP), a foilsíodh an 6 Bealtaine 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22 agus in TED faoin tagairt 2022/S 089-246001 an dáta céanna, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:FR:HTML.

([130]) D'áitigh Corsica Ferries go háirithe go raibh roinnt mhaith míchruinnis agus contrárthachtaí sna doiciméid tairisceana maidir le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí, cineál na n-infheistíochtaí atá le híoc ag an lamháltóir amach anseo agus cineál beacht na soithí arna sannadh ag na hiarrthóirí. Cháin Corsica Ferries freisin dothuarthacht agus easpa cothromaíochta eacnamaíche na ndé-aistear in-athsceidealaithe agus na ndé-aistear breise, rud a d'fhág gur ghá dó nó trí de shoithigh a shlógadh in aghaidh an bhealaigh gan údar cuí. Ar deireadh, líomhain sé go raibh na critéir a úsáideadh chun tairiscintí a roghnú neamhbheacht agus neamhábhartha.

(279) Tháinig coiste thoscaireacht na seirbhíse poiblí atá freagrach as cur isteach na dtairiscintí deiridh le chéile an 23 Samhain 2022.

3.6.3. *Rún Uimh. 22/188 an 20 Nollaig 2022*

(280) Le Rún Uimh. 22/188 an 20 Nollaig 2022, d'fhormheas Tionól na Corsaice rogha chuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale le haghaidh Luchtóg 1, Corsica Linea le haghaidh Luchtóga 2, 4 agus 5, agus La Méridionale le haghaidh Luchtóg 3. Cuirtear an méid cúitimh airgeadais in aghaidh na luchtóige i láthair in Table 27.

Tábla 27

An méid iomlán cúitimh airgeadais in aghaidh na luchtóige den chonradh seirbhíse poiblí (EUR milliúin)

Calafoirt na Corsaice	Cúiteamh airgeadais le haghaidh 2023-2030	Cúiteamh airgeadais bliantúil (meán)
Luchtóg 1: Ajaccio	245,9	30,7
Luchtóg 2: Bastia	251,1	31,4
Luchtóg 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Luchtóg 4: Propriano	122,6	15,3
Luchtóg 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Iomlán	**853,6**	**106,6**

Foinse: Fógra ó údaráis na Fraince an 27 Nollaig 2022.

3.7. **Forálacha ábhartha na gconarthaí seirbhíse poiblí**

(281) Is é is cuspóir don roinn seo tuairisc a thabhairt ar chlásail chonarthacha na gconarthaí seirbhíse poiblí. Tá na clásail sin i gcoiteann, tríd is tríd, ag na cúig chonradh seirbhíse poiblí.

3.7.1. *Forálacha maidir leis na hoibleagáidí seirbhíse poiblí agus ré na n-oibleagáidí sin*

3.7.1.1. Ábhar na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí

(282) Sonraítear le hAirteagail 1 agus 2 de na cúig chonradh seirbhíse poiblí, mar chuid den leanúnachas críche idir calafoirt na Corsaice agus calafort Marseille, go gcuirtear ar iontaoibh an lamháltóra oibleagáidí seirbhíse lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ('**SLEG**') a chomhlíonadh a bhaineann leis an méid seo a leanas:

— iompar earraí (lena n-áirítear earraí contúirteacha i gcás an bhealaigh chuig L'Île-Rousse) i bhfoirm lasta neamhtharraingthe agus tharraingthe; agus

— iompar (i) paisinéirí a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis, [131] (ii) paisinéirí a thaistealaíonn mar thiománaithe lasta tharraingthe, agus (iii) i gcás an bhealaigh idir Marseille agus Propriano amháin, paisinéirí ar cónaitheoirí den Chorsaic iad agus paisinéirí neamhchónaitheacha.

(283) Foráiltear le hAirteagal 1, maidir le haon seirbhís iompair lasta nó paisinéirí arna soláthar ag an lamháltóir nach dtagann faoi raon feidhme SLEG, go dtagann sí faoi raon feidhme na 'seirbhíse tráchtála nó na seirbhíse nach ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta léi'.

(284) Sonraítear le hAirteagal 4 gurb iad an conradh agus na hiarscríbhinní a ghabhann leis (agus, ar bhonn Airteagal 1, aon leasú air) iad na doiciméid chonarthacha atá ina gceangal ar na páirtithe. I gcás ina mbeidh contrárthacht ann, tá tosaíocht ag an gconradh ar na hiarscríbhinní.

([131]) Sonraítear le hAirteagal 26.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí gur cónaitheoirí den Chorsaic iad na paisinéirí sin a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis.

3.7.1.2. Socruithe maidir le cur chun feidhme na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí

(285) Sonraítear le hIarscríbhinn 1 a ghabhann leis na cúig chonradh seirbhíse poiblí saintréithe na seirbhísí muirí bainteacha. Tugtar tuairisc orthu sin i Roinn 3.5.2 den chinneadh seo.

(286) Luaitear in Airteagal 17 de na conarthaí seirbhíse poiblí, a mhéid a bhaineann le hiompar earraí agus i gcás gach turais farraige, nach mór don lamháltóir gan leantóirí a fhágáil cois cé, ach amháin má iarrann an tarlóir amhlaidh nó má bhíonn lánacmhainn iompair na loinge sroichte, chun a áirithiú go bhfreastalófar ar an éileamh ó úsáideoirí gairmiúla agus chun leanúnachas críche a ráthú. Cuirtear an méid seo a leanas leis an bhforáil sin: 'chun eagrú an tráchta a bharrfheabhsú, féadfaidh an t-údarás conarthach dé-aistir a athsceidealú, i gcomhréir leis an líon iomlán dé-aistear in aghaidh na bliana a leagtar amach in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an gconradh. Déanfar an t-athsceidealú sin i gcomhthéacs an choiste theicniúil dá dtagraítear in Airteagal 10.2' (féach freisin aithris 290).

(287) Foráiltear le hAirteagal 18 de na conarthaí le haghaidh na mbealaí chuig Ajaccio, Bastia agus L'Île-Rousse go '[bh] féadfaidh an t-údarás conarthach a iarraidh ar an lamháltóir, i bhfianaise gur gá seirbhís phoiblí a sholáthar, dé-aistir bhreise a dhéanamh ar bhonn *ad hoc*, a leagtar síos uaslíon agus coinníollacha na dturas sin in Iarscríbhinn 1. Déanfaidh an coiste teicniúil dá bhforáiltear in Airteagal 10.2 scrúdú ar chur chun feidhme na ndé-aistear breise sin'. Sa chleachtas, de réir údaráis na Fraince, ní eagrófar na dé-aistir sin ach amháin má chinnfidh údarás na Fraince, ag an gcruinniú seachtainiúil den choiste teicniúil, go bhfuil lánacmhainn iompair na soithí sroichte agus go bhfuil éileamh breise ar 40 leantóir ar a laghad. Tar éis an chruinnithe den choiste teicniúil, déanfaidh an lamháltóir a thograí le haghaidh dé-aistir bhreise a chur ar bhonn foirmiúil le litir i gcomhréir leis an ngá a chuir an t-údarás conarthach in iúl agus gheobhaidh sé deimhniú tríd an bpost maidir le haon dé-aistear breise a comhaontaíodh. An íostréimhse fógra a thugann an t-údarás conarthach don chonraitheoir, meastar 'i seachtainí' í chun go mbeidh sí chomh gar is féidir do phatrúin ghealltanais; thug údaráis na Fraince le fios go mbíonn an t-éileamh ar iompar lasta ar eolas, sa chleachtas, 15 lá roimh ré ar a laghad go ginearálta.

(288) Luaitear in Airteagal 20 de na conarthaí seirbhíse poiblí go bhféadfaidh an lamháltóir, faoi réir ghlacadh an údaráis chonarthaigh, soitheach amháin arna chur ar fáil ag an lamháltóir chun an conradh a chomhlíonadh a chur in ionad soithigh eile, ar choinníoll, go háirithe, go gcomhlíonann an soitheach athsholáthair na forálacha a leagtar amach in Iarscríbhinn 1.

(289) Ceanglaítear le hAirteagal 22 de na conarthaí seirbhíse poiblí go gcomhlíonfaidh na soithí a úsáidtear chun an conradh a chur chun feidhme, chomh maith leis na seirbhísí a sholáthraíonn an lamháltóir, caighdeáin inrochtaineachta maidir le daoine faoi mhíchumas luaineachta. Leagtar amach dálaí glactha na ndaoine sin in Iarscríbhinn 5 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí.

3.7.1.3. Faireachán a dhéanamh ar chomhlíonadh oibleagáidí seirbhíse poiblí

(290) Foráiltear le hAirteagal 10.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí go dtagann coiste faireacháin teicniúil, ar a bhfuil *inter alia* ionadaithe OTC, an lamháltóir, an bainisteoir bonneagair calafoirt agus iompróirí lasta, le chéile gach seachtain chun faireachán a dhéanamh ar fheidhmíocht na seirbhíse agus ar aon choigeartú a d'fhéadfadh a bheith ag teastáil.

(291) Foráiltear le hAirteagal 11.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí, i gcás *force majeure* nó teagmhais gan choinne, go n-oibreoidh na páirtithe le chéile chun bearta a shainaithint atá beartaithe cothromaíocht eacnamaíoch na gconarthaí seirbhíse poiblí a athbhunú.

3.7.1.4. Ré na gconarthaí seirbhíse poiblí

(292) Luaitear in Airteagal 3 de na conarthaí seirbhíse poiblí go dtagann an conradh i bhfeidhm an 1 Eanáir 2023 agus go rachaidh sé in éag an 31 Nollaig 2029. Luaitear ann freisin go bhféadfaidh na páirtithe teacht ar chomhaontú maidir le síneadh féideartha 12 mhí ar a mhéad, go háirithe mura ndéanfar conradh lamháltais nua a dhámhachtain ag deireadh an chonartha. Dá bhrí sin, is é 8 mbliana an ré uasta is féidir a bheith ag an gconradh.

3.7.2. *Forálacha a bhaineann leis an gcúiteamh a dheonaítear do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí*

3.7.2.1. Paraiméadair ghinearálta

(293) Leagtar síos in Airteagal 30 de na conarthaí seirbhíse poiblí na prionsabail ghinearálta a bhaineann le cúiteamh as oibleagáidí SLEG. Luaitear an méid seo a leanas ann go háirithe:

— íoctar an lamháltóir ón ioncam a ghintear de bharr SLEG a oibriú agus íocann sé na costais ina leith. Tá sé údaraithe chun seirbhísí muiriompair lasta nó paisinéirí a chur ar fáil ar bhonn tráchtála a mhéid a chomhlíontar na coinníollacha maidir le feidhmíocht SLEG. Coinníonn an lamháltóir an t-ioncam ó oibriú na seirbhíse tráchtála;

— an cúiteamh airgeadais uasta a íocann OTC leis an lamháltóir as a oibleagáidí SLEG, ní mór gan é a bheith níos mó ná an méid is gá chun go gcumhdófar an glanchostas a bhaineann leis an SLEG a sholáthar, agus brabús réasúnta á chur san áireamh (i gcomhréir le rialacha Chreat an Aontais Eorpaigh maidir le státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí ([132]) (‘**Creat SLEG**’));

— ríomhtar an cúiteamh airgeadais ar bhonn na modheolaíochta leithdháilte costas, agus léirítear leis an difríocht idir costais ionchasacha an lamháltóra agus an t-ioncam a bhaineann le feidhmíocht SLEG (mar a leagtar amach in Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí ina bhfuil cuntas trádála réamh-mheasta an lamháltóra), faoi réir fhorálacha Airteagail 35.1, 37.1 agus 40 maidir le haon róchúiteamh a fhíorú;

— costais SLEG atá le cur san áireamh chun an cúiteamh a ríomh, áirítear orthu na costais dhíreacha uile is gá chun SLEG a dhéanamh agus ranníocaíocht iomchuí leis na costais indíreacha atá i gcoiteann ag gníomhaíochtaí SLEG agus na gníomhaíochtaí tráchtála araon;

— tá na costais agus an t-ioncam measta bunaithe ar pharaiméadair inchreidte inbhraite;

— na costais agus an t-ioncam a bhaineann leis an SLEG agus iad siúd a bhaineann leis na seirbhísí eile, ní mór iad a thaispeáint ar leithligh i gcuntais inmheánacha an lamháltóra. Is gá úsáid a bhaint as eochracha cuntasaíochta costála agus leithdháilte chun na nithe seo a leanas a shainaithint:

  — na costais a bhaineann le gníomhaíocht SLEG agus na costais a bhaineann leis an ngníomhaíocht tráchtála;

  — ós rud é nach bhfágann cineál na tráchta go bhfuil úsáid soithí Ro-Pax as an áireamh, an miondealú, laistigh de ghníomhaíocht SLEG, idir gníomhaíochtaí iompair lasta agus paisinéirí i gcás na mbealaí lena mbaineann.

(294) Ceanglaítear le hAirteagal 31 de na conarthaí seirbhíse poiblí cothromaíocht eacnamaíoch gach bealaigh a leagan amach in Iarscríbhinn 9 arna cur isteach ag an lamháltóir, lena gcinntear feidhmíocht réamhaisnéise na gconarthaí seirbhíse poiblí, ar riosca an lamháltóra féin.

3.7.2.2. Paraiméadair a bhaineann leis an ioncam agus na costais atá bainteach le feidhmíocht SLEG

3.7.2.2.1. Ioncam

(295) Foráiltear le hAirteagal 32 de na conarthaí seirbhíse poiblí go bhfaigheann an lamháltóir go díreach an t-ioncam uile a eascraíonn as feidhmíocht SLEG, go háirithe:

— ioncam ó iompar earraí i gcomhréir leis an sceideal táillí a leagtar amach in Airteagal 33.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí;

([132]) Teachtaireacht ón gCoimisiún – Creat an Aontais Eorpaigh maidir le státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí (2011), (IO C 8, 11.1.2012, lch. 15).

— ioncam a bhaineann le hiompar paisinéirí ar cónaitheoirí den Chorsaic iad a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis i gcomhréir leis an sceideal táillí a leagtar amach in Airteagal 33.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí ([133]);

— ioncam coimhdeach ó, *inter alia*, na seirbhísí speisialta a sholáthraíonn an lamháltóir ar a thionscnamh féin do thiománaithe lasta nó do chónaitheoirí den Chorsaic a thaistealaíonn ar chúiseanna leighis (lónadóireacht, bagáiste, cluichí, etc.).

(296) Thairis sin, foráiltear le hAirteagal 32 de na conarthaí seirbhíse poiblí freisin, le haghaidh na tréimhse 2023-2028, nach mór don lamháltóir barrachas an toraidh tráchtála neamh-SLEG i gcomparáid le hIarscríbhinn 9 a úsáid mar ábhar tosaíochta chun infheistíochtaí a mhaoiniú lena gcuidítear le réitigh theicniúla chun astaíochtaí gás ceaptha teasa a laghdú agus, ar bhonn níos ginearálta, chun go saothrófar an cuspóir go gcuirfí feabhas ar cháilíocht chomhshaoil SLEG, dá bhforáiltear in Airteagal 11.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí. Déanfar barrachas nach n-úsáidtear i mbliain airgeadais shonrach a chaipitliú go dtí go ndéanfar na hinfheistíochtaí nó go dtí deireadh an chonartha. Déanfar barrachas nach n-úsáidtear a aisíoc ina iomláine leis an údarás conarthach ar ghnáthdhul in éag nó ar dhul in éag luath an chonartha. Déanfaidh an coiste comhshaoil, eacnamaíoch agus dlíthiúil dá dtagraítear in Airteagal 10.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí athbhreithniú ar úsáid an bharrachais sin.

(297) Sonraítear le hAirteagal 33.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí go leagtar amach in Iarscríbhinn 8 an sceideal táillí chun earraí a iompar faoi SLEG, lena leagtar síos na táillí seo a leanas agus lena bhforáiltear, i gcás lasta tarraingthe, go n-áirítear turas farraige an chéad tiománaí sa sceideal táillí:

Tábla 28

Na huastáillí is infheidhme maidir le hiompar earraí faoi na conarthaí seirbhíse poiblí

I gcás aistear aonair	Táillí lasta (in euro, gan cánacha a áireamh)
Méadair líneacha de lasta róró nó gnáthlasta	40
Méadair líneacha de chineál 'Onnmhairiú' nó 'Amhábhar'	20
Méadair líneacha de chineál 'Onnmhairiú +'	15
Cineál eile lasta	Tá sé de shaoirse ag an lamháltóir an táille a chinneadh i gcomhréir le scéim PSO 2 019.

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh 2023.

(298) Foráiltear le hAirteagal 33.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí gurb é an sceideal táillí chun cónaitheoirí den Chorsaic a iompar faoi SLEG an sceideal a eascraíonn as cur i bhfeidhm scéim PSO 2019. Ina theannta sin, na táillí a chuirtear i bhfeidhm maidir le paisinéirí nach cónaitheoirí den Chorsaic iad faoi SLEG, is é an lamháltóir a chinneann iad gan dul thar na huastáillí a leagtar síos sa scéim sin.

([133]) Mar sin féin, ina mbarúlacha an 28 Iúil 2023, luaigh údaráis na Fraince, mar a dúradh, go n-áirítear cónaitheoirí den Chorsaic agus neamhchónaitheoirí freisin i raon feidhme na seirbhíse poiblí i gcás bhealach Propriano. Dá réir sin, faigheann an conraitheoir ioncam freisin ó sheirbhísí a bhaineann le hiompar na bpaisinéirí sin. Ina theannta sin, faigheann an conraitheoir ioncam freisin ó sheirbhísí a bhaineann le hiompar tiománaithe lasta tharraingthe.

Tábla 29

Táillí is infheidhme maidir le hiompar paisinéirí faoi na conarthaí seirbhíse poiblí

Turas aonair in aghaidh an duine (nó an aonaid)	Uastáillí do chónaitheoirí den Chorsaic (in euro, gan cánacha a áireamh)		Táillí do phaisinéirí nach cónaitheoirí den Chorsaic iad
Paisinéir	Duine fásta Leanbh	35 20	Tá sé de shaoirse ag an lamháltóir na táillí a chinneadh (ach ní fhéadfaidh siad a bheith níos mó ná na huastáillí a leagtar síos i Rún Uimh. 19/128) ([1]).
Cóiríocht	Cábán lasmuigh Cábán laistigh Cathaoir uilleach	51 46 7	
Feithicil	Níos lú ná 4,5 m nó cothrom leis Idir 4,5 m agus 5 m Níos mó ná 5 m.	46 51 56	

([1]) Cf. fonóta 138.
Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh 2023.

3.7.2.2.2. Costais agus cúiteamh airgeadais

(299) Foráiltear le hAirteagal 34.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí go n-íocann an lamháltóir na costais oibriúcháin neamhbhreosla uile (lena n-áirítear pearsanra, muirir chalafoirt, bia-ábhar atá le díol) agus go bhfuil corrlach le cur i bhfeidhm maidir leis na costais oibriúcháin sin mar a leagtar amach in Iarscríbhinn 9.

(300) Foráiltear le hAirteagal 34.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí go mbunaítear na costais infheistíochta a bhaineann leis na soithí ar bhonn an chabhlaigh arna shannadh ag an lamháltóir chun na bealaí a chumhdaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí a oibriú.

(301) Foráiltear le hAirteagal 35.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí go bhfuil dhá chomhpháirt sa chúiteamh airgeadais as oibriú agus infheistíocht (‘**CFEI**’) a íocann OTC go bliantúil leis an lamháltóir:

— comhpháirt i leith costais oibriúcháin (‘**CFE**’), a chomhfhreagraíonn do na costais oibriúcháin a leanann as SLEG a sholáthar (gan costais bhreosla agus infheistíochta a áireamh), glan ar an ioncam a ghintear de bharr SLEG a sholáthar a leagtar amach in Airteagal 31 agus in Iarscríbhinn 9. Cuirtear san áireamh in CFE na gnóthachain éifeachtúlachta a bhfuil ag an lamháltóir leo i gcaitheamh ré an chonartha. Sa chleachtas, áirithítear leis an sásra éifeachtúlachta go ríomhtar méid CFE ar bhealach nach gcúitítear go hiomlán méaduithe ar chostais i ngeall ar bhoilsciú réadach;

— comhpháirt i leith costais infheistíochta (‘**CFI**’) a chomhfhreagraíonn do dhímheas agus/nó muirir léasaithe agus/nó costas cairtfhostaithe an tsoithigh a shanntar chun SLEG a dhéanamh, mar a ríomhtar in Iarscríbhinn 9.

(302) Foráiltear le hAirteagal 35.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí go dtugtar Iarscríbhinn 9 cothrom le dáta go bliantúil chun athruithe ar bhoilsciú réadach a chur san áireamh agus tugtar tuairisc leis ar an modh chun an nuashonrú sin a ríomh, agus gnóthachain éifeachtúlachta á gcur san áireamh go háirithe.

(303) Foráiltear le hAirteagal 36.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí go bhfuil costas an bhreosla is gá chun seirbhísí muiriompair a sholáthar (gan dé-aistir bhreise a áireamh) faoi réir sásra fálaithe breosla ar feadh tréimhse suas le 24 mhí. Tar éis na tréimhse sin, beidh an lamháltóir freagrach as conradh fálaithe nua a chaibidliú trí thrí luachan ar a laghad a iarraidh. Seolfaidh an lamháltóir na luachana chuig an údarás conarthach agus léireoidh sé cén soláthraí seirbhíse is mian leis a úsáid. De mhaolú air sin, féadfaidh OTC, ar dhul in éag don chonradh fálaithe breosla tosaigh, cinneadh a dhéanamh sásra a chur chun feidhme lena gceadaítear costais bhreosla a chomhroinnt (faoi na coinníollacha dá dtagraítear in Airteagal 11.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí). Gabhfaidh an sásra sin in ionad an chonartha fálaithe nua a bheidh le tabhairt i gcrích ag an lamháltóir. Ina theannta sin, ní thugtar léiriú sna sceidil táillí ar éagsúlachtaí i gcostais bhreosla. Tugtar tuairisc in Iarscríbhinn 10 ar an gcostas aonaid breosla a áirítear sa chuntas trádála sealadach (Iarscríbhinn 9) le haghaidh na tréimhse comhfhreagraí agus ar an sásra a bhaineann leis.

(304) Sonraítear le hAirteagal 37.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí nach mór do OTC cúiteamh airgeadais a íoc gach bliain leis an lamháltóir as na costais bhreosla a bhaineann leis an SLEG a sholáthar (‘**CFC**’). Leagtar amach an cúiteamh airgeadais uasta as CFC in Iarscríbhinn 9.

(305) Le hAirteagal 38.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí, déantar foráil maidir leis an gcúiteamh uasta ar ráta comhréidh as dé-aistir bhreise (‘**CFsup**’). Tá trí chomhpháirt sa chúiteamh sin:

— comhpháirt costais oibriúcháin (‘**CFEsup**’), a chomhfhreagraíonn do na costais oibriúcháin a leanann as dé-aistear breise a dhéanamh (gan muirir bhreosla a áireamh), glan ón ioncam a ghineann dé-aistear breise. Cuirtear san áireamh ann costais oibriúcháin agus ioncam laistigh de raon feidhme SLEG, agus brabús réasúnta mar a leagtar amach in Iarscríbhinn 9 á chur san áireamh;

— comhpháirt costais infheistíochta (‘**CFIsup**’), a chomhfhreagraíonn do dhímheas agus/nó muirir léasaithe agus/nó costas cairtfhostaithe an tsoithigh a úsáidtear chun na dé-aistir bhreise a dhéanamh (mar a ríomhtar in Iarscríbhinn 9);

— comhpháirt costais breosla (‘**CFCsup**’), a chomhfhreagraíonn do na costais bhreosla a íocann an lamháltóir as dé-aistear breise a dhéanamh (leagtar amach méid CFCsup in Iarscríbhinn 9 le haghaidh 2023, agus coigeartófar le haghaidh na mblianta ina dhiaidh sin é i gcomhréir le praghas an bhreosla).

(306) Ina theannta sin, sonraítear le hAirteagal 38.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí gurb é atá sa chúiteamh as dé-aistear breise a dhéanamh, má dhéantar é, an ceann is ísle (i) den méid cúitimh ionchasach in aghaidh an dé-aistir a shonraítear in Iarscríbhinn 9 (cuntas trádála sealadach), agus (ii) den méid a leanann as an gcuntas trádála nuashonraithe, lena n-áirítear na glanchostais iarbhír a thabhaítear as dé-aistear breise a oibriú agus ar cuid den tuarascáil bhliantúil é a chuireann na conraitheoirí faoi bhráid OTC (dá dtagraítear in Airteagal 46 de na conarthaí seirbhíse poiblí).

3.7.2.3. Paraiméadair a bhaineann le leithdháileadh costas atá bainteach leis an SLEG a sholáthar

(307) Foráiltear le hAirteagail 35.1 agus 37.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí freisin, a mhéid a úsáideann an lamháltóir na soithí chun gníomhaíochtaí tráchtála a chur ar fáil lasmuigh de SLEG, go n-úsáidtear an eochair leithdháilte dá dtagraítear in Iarscríbhinn 9 chun an chuntasaíocht chostála a shuí agus chun an méid cúitimh airgeadais ar ráta comhréidh a shocrú. Socraítear an eochair leithdháilte sin ar feadh ré an chonartha agus tá sí ceangailteach ar na páirtithe.

(308) De réir na faisnéise a sholáthair údaráis na Fraince, ([134]) is ar bhonn na bprionsabal seo a leanas, ar prionsabail iad a d’aithin an Coimisiún cheana féin, de réir na Fraince, i gcásanna roimhe seo ([135]), a rinneadh an leithdháileadh costas ar SLEG agus ar an tseirbhís tráchtála (agus a cuireadh é i láthair tairgeoirí mar chuid den nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí):

— déantar costais atá nasctha go díreach le hiompar paisinéirí nó lasta a leithdháileadh ar SLEG ar bhonn an lín paisinéirí nó an toillte lasta (in ML) a cheanglaítear ar na lamháltóirí a ráthú faoi na hoibleagáidí i leith acmhainn iompair a leagtar síos sna conarthaí seirbhíse poiblí;

— na costais choiteanna (e.g. pearsanra, cothabháil, breosla, costas cairtfhostaithe long, dímheas, etc.), arb é atá iontu formhór chostais oibriúcháin na lamháltóirí, muirearaítear iad ar SLEG i gcomhréir leis an acmhainn iompair (arna sloinneadh in m^3 den toilleadh) a chuirtear in áirithe ar an soitheach le haghaidh gníomhaíochtaí SLEG ([136]).

([134]) Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023.

([135]) Cinneadh 2011/98/CE ón gCoimisiún an 28 Deireadh Fómhair 2009 maidir le státchabhair C 16/08 (ex NN 105/05 and NN 35/07) arna cur chun feidhme ag Ríocht Aontaithe na Breataine Móire agus Thuaisceart Éireann – Fóirdheontais le CalMac agus NorthLink le haghaidh seirbhísí muiriompair in Albain (IO L 45, 18.2.2011, lch. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); agus Cinneadh Uimh. 070/17/COL ó Údarás Faireacháin CSTE an 29 Márta 2017 maidir leis an gComhaontú Cósta le haghaidh Seirbhísí Muirí Hurtigruten 2012-2019 (An Iorua) [2018/887] (IO L 158, 21.6.2018, lch. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Chun meastachán a dhéanamh ar an méid cúitimh ex ante, leithdháilfear costais ar bhonn na hacmhainne iompair a chuirtear in áirithe. Déanfar seiceálacha *ex post* ar an acmhainn iompair a úsáidtear iarbhír. Fágann sé sin, más le haghaidh iompair nach mbaineann leis an SLEG a úsáidtear an acmhainn iompair a chuirtear in áirithe le haghaidh SLEG, go laghdófar an méid cúitimh dá réir. Mar sin féin, mura n-úsáidfear an acmhainn iompair a chuirtear in áirithe le haghaidh SLEG, gheobhaidh an t-oibreoir cúiteamh fós as an acmhainn iompair a chur ar fáil.

(309) Mar a léirítear i Table 30, i gcomhthéacs na gconarthaí seirbhíse poiblí, leithdháil na lamháltóirí [60-75] % ar an meán de na costais oibriúcháin ar ghníomhaíochtaí SLEG, cé is moite den chonradh seirbhíse poiblí a bhaineann le bealach Marseille-Propriano, ar ina leith a leithdháileadh 100 % de na costais ar SLEG.

Tábla 30

An sciar de na costais a leithdháiltear ar SLEG sna conarthaí seirbhíse poiblí

Costais	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Criú ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Pearsanra ar tír ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costais tráchtála - paisinéirí ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costais tráchtála - gluaisteáin ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costais tráchtála - lasta ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Láimhseáil ([2]) ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Muirir chalafoirt ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Bainistiú paisinéirí ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Bia-ábhar (le díol) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Bia-ábhar don chriú ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Soláthairtí ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Cumarsáid ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Árachas ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
TF[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Dleachtanna agus cánacha ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costais struchtúracha na cuideachta a bhfuil an lamháltas aici ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Cothabháil agus seirbhísiú ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
An costas a bhaineann le soithí a chur ar fáil ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costais cairtfhostaithe soithí ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costais bhreosla ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Meán ualaithe	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Costais atá nasctha go díreach le hiompar paisinéirí.
([2]) Costais atá nasctha go díreach le hiompar lasta.
([3]) Costais choiteanna.
([4]) Costais atá nasctha go díreach leis an tseirbhís tráchtála (cé is moite de bhealach Marseille-Propriano).
([5]) Comhfhreagraíonn caiteachas láimhseála do chostais na ndugairí atá freagrach as leantóirí a láimhseáil ar imeacht agus ar theacht isteach dóibh le linn bristeacha turais. De réir a gcineáil, leithdháiltear na costais sin ina n-iomláine ar ghníomhaíocht lasta.

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 28 Meitheamh 2023.

3.7.2.4. Paraiméadair chun brabús réasúnta a ríomh

(310) Foráiltear le hAirteagal 39 de na conarthaí seirbhíse poiblí go gcinntear brabús réasúnta i gcomhréir le Creat SLEG agus go gcomhfhreagraíonn sé don chóimheas seo a leanas (arna ríomh in Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí): tuilleamh reatha ó SLEG roimh cháin agus úis / láimhdeachas SLEG (lena n-áirítear cúiteamh airgeadais arna fháil ag an gconraitheoir). I gcás gach bealaigh, níor mór gan an brabús réasúnta a bheith níos mó ná 2,13 % ar feadh ré an chonartha, mura dtabharfaidh staidéar neamhspleách eile, arna dhéanamh i gcás suaitheadh sa mhargadh, údar le hathbhreithniú a dhéanamh ar an ráta sin.

(311) Díorthaítear an ráta 2,13 % ó na tairiscintí airgeadais a chuir Corsica Linea agus La Méridionale isteach, inar measadh i gcás na mbealaí uile, bunaithe ar na cuntais réamh-mheasta bhrabúis agus chaillteanais, go mbeadh an corrlach oibriúcháin le haghaidh gníomhaíochtaí a bhaineann le SLEG idir 0,69 % (Luchtóg 4: Propriano) agus 2,13 % (Luchtóg 3: Porto-Vecchio). Ina theannta sin, chuir údaráis na Fraince torthaí staidéir sheachtraigh arna choimisiúnú ag an bhFrainc ar fáil don Choimisiún, ([137]) inar measadh, ar bhonn sampla de chuideachtaí loingseoireachta atá inchomparáide le Corsica Linea agus La Méridionale, ([138]) gurb é 7,8 % an corrlach oibriúcháin tagartha.

3.7.2.5. Paraiméadair chun faireachán a dhéanamh ar easpa róchúitimh

(312) Foráiltear le hAirteagal 7 de na conarthaí seirbhíse poiblí go seiceálfaidh an t-údarás conarthach (i.e. OTC agus CdC) nach mbeidh aon róchúiteamh mar thoradh ar an méid cúitimh a íoctar leis an lamháltóir faoin gconradh, agus go n-ordóidh an t-údarás conarthach don lamháltóir aon róchúiteamh, móide ús mainneachtana, a aisíoc i gcomhréir le hAirteagail 35.1, 37.1 agus 40.

(313) I gcomhréir le hAirteagal 46 de na conarthaí seirbhíse poiblí, ní mór don lamháltóir cuntas trádála a chur faoi bhráid OTC ina thuarascáil bhliantúil san fhormáid chéanna leis an gcuntas trádála sealadach. Ní mór nóta míniúcháin maidir leis na difríochtaí a fuarthas a bheith ag gabháil le comparáid idir na cuntais shealadacha agus chríochnaitheacha. Ní mór don lamháltóir an cúiteamh a íocadh iarbhír a aisíoc má léirítear san anailís a dhéanann OTC go bhfuil sé níos airde ná an méid is gá chun glanchostas na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a chumhdach, agus brabús réasúnta á chur san áireamh, i gcomhréir le hAirteagail 35.1, 37.1, 39 agus 40 de na conarthaí seirbhíse poiblí.

(314) Foráiltear le hAirteagail 35.1, 37.1 agus 40 de na conarthaí seirbhíse poiblí, chun an riosca róchúitimh a sheachaint, go ndéanfaidh OTC seiceáil bhliantúil ar ríomh an chúitimh bunaithe ar thuarascáil bhliantúil ar na seirbhísí chun measúnú a dhéanamh ar aon difríocht idir an ríomh bunaithe ar an eochair leithdháilte dá dtagraítear in Iarscríbhinn 9 agus an ríomh bunaithe ar eochair leithdháilte a thiocfadh as an oibríocht iarbhír (costais agus ioncam iarbhír, oibriú iarbhír na soithí, etc.). I gcás ina mbeidh difríocht idir an ríomh a leanann as an oibríocht iarbhír agus an ríomh dá dtagraítear sa chuntas trádála sealadach (Iarscríbhinn 9), féadfaidh an lamháltóir leath d'aon bharrachas cúitimh arna íoc a choinneáil suas le huasmhéid 5 % den chúiteamh, agus tabharfar an barrachas ar ais do OTC i gcomhréir leis na socruithe a chinneann sé, móide ús mainneachtana. In aon chás, níor cheart an cúiteamh a bheith níos mó ná an méid a leanann as Iarscríbhinn 9.

(315) Luaitear in Airteagail 35.2 agus 37.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí gurb é an toradh a bheadh ann mura ndéanfaí turas farraige, is cuma cén chúis a bheadh leis, laghdú ar chúiteamh a chomhfhreagróidh don choigilteas arna dhéanamh ag an lamháltóir i leith CFEI agus CFC de bharr nár sholáthair sé SLEG. Ní féidir méid an laghdaithe a bheith diúltach.

(316) Más rud é, mar thoradh ar ionadú soithigh dá bhforáiltear in Airteagal 20 de na conarthaí seirbhíse poiblí (aithris 288), go dtiocfaidh méadú ar na costais a cinneadh ar dtús sa chuntas trádála sealadach arb é Iarscríbhinn 9 é, is é an lamháltóir a íocfaidh an méadú sin. Má thagann laghdú ar na costais sin mar thoradh ar an ionadú, déanfaidh an t-údarás conarthach agus an lamháltóir na coigeartuithe airgeadais is gá tar éis chur isteach na tuarascála bliantúla dá dtagraítear in Airteagal 46 de na conarthaí seirbhíse poiblí.

([137]) Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 5 Aibreán 2023 ('Tagarmharc brabúsachta muiriompair arna thabhairt ar aird mar chuid den nós imeachta um an gconradh seirbhíse poiblí muirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince a dhámhachtain', OTC, an 20 Samhain 2022).

([138]) Tá na cuideachtaí seo a leanas sa sampla: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink agus Viking Line. I gcás ina raibh sonraí ar fáil, cumhdaítear na blianta 2017-2019 leis an staidéar comparáideach.

(317) Luaitear in Airteagal 38 de na conarthaí seirbhíse poiblí nach mór don lamháltóir a léiriú ina thuarascáil bhliantúil ‘costas iarbhír gach dé-aistir breise, a chomhfhreagraíonn don difríocht idir costais iarbhír agus ioncam an dé-aistir sin. Íocfaidh an t-údarás conarthach cúiteamh ar a dtugtar cúiteamh iarbhír as turas farraige [(‘**Cri**’)] a chomhfhreagraíonn don íosmhéid idir costas iarbhír an dé-aistir breise sin agus an cúiteamh uasta in aghaidh an dé-aistir breise sa tréimhse ina ndéantar an turas farraige’.

3.8. **Gearán ó Corsica Ferries**

(318) An 23 Márta 2023 chuir Corsica Ferries gearán faoi bhráid an Choimisiúin in aghaidh na mbeart a deonaíodh do La Méridionale agus Corsica Linea.

(319) Ina ghearán, d’áitigh Corsica Ferries gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sna bearta atá i gceist. Is mór a chuirtear i dtábhacht sa ghearán an fíoras go dtugann na bearta atá i gceist buntáiste do na cuideachtaí sin, a mhéid nach gcomhlíonann siad aon cheann de na ceithre chritéar a bhunaítear le cásdlí Altmark ([139]). D’áitigh Corsica Ferries freisin nach raibh na bearta ag luí leis an margadh inmheánach, toisc gur sháraigh siad forálacha Threoir 2014/23/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le conarthaí lamháltais a dhámhachtain (‘**an Treoir maidir le Lamháltais**’), ([140])‘in éineacht le hAirteagail 49 agus 56 CFAE’.

(320) I litreacha dar dáta an 13 Deireadh Fómhair agus an 20 Nollaig 2023, sholáthair Corsica Ferries faisnéis bhreise maidir leis an ngearán a léirigh, dar leis, nach raibh aon riachtanas seirbhíse poiblí ann agus go raibh na hoibleagáidí seirbhíse a forchuireadh i gcomhthéacs na gconarthaí seirbhíse poiblí díréireach. Tagrófar don fhaisnéis bhreise sin, in éineacht le gearán an 23 Márta 2023, mar ‘**an gearán**’ sa chinneadh seo.

(321) Tagraítear i litir an 13 Deireadh Fómhair 2023 d’fhaisnéis a bhaineann le turais farraige a rinne Corsica Linea i samhradh 2023 faoi chuimsiú na gconarthaí seirbhíse poiblí agus lasmuigh díobh.

(322) Ina litir an 20 Nollaig 2023, sholáthair Corsica Ferries torthaí staidéir dar dáta an 14 Nollaig 2023, a choimisiúnaigh sé ó Berkeley Research Group (‘**staidéar BRG 1**’).

(323) Luaitear i staidéar BRG 1 gurb é is cuspóir dó measúnú a dhéanamh ar a iomchuí atá sé riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le líon is mó ná 12 phaisinéir a iompar in aghaidh an turais farraige a áireamh i raon feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí ar na bealaí chuig Ajaccio agus Bastia. Ní phléitear le staidéar BRG 1 ach an gá le tiománaithe a iompair, arna mheasúnú ag an bhFrainc, gan aon riachtanas seirbhíse poiblí eile arna shainaithint ag an bhFrainc a chur san áireamh.

(324) Thairis sin, luaitear i staidéar BRG 1, ó tharla nár sholáthair údaráis na Fraince faisnéis maidir leis an measúnú ar an riachtanas seirbhíse poiblí i gcomhthéacs na gconarthaí seirbhíse poiblí, go raibh an staidéar ag brath ar thuarascálacha agus staidéir a bhaineann le conarthaí seirbhíse poiblí roimhe seo chun an mhodheolaíocht a bhain an Fhrainc úsáid aisti, is cosúil, a athbhunú.

(325) Sna barúlacha a chuir sé faoi bhráid an Choimisiúin i gcomhthéacs an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, d’athdhearbhaigh Corsica Ferries ábhar an ghearáin tríd is tríd. Dá bhrí sin, leagtar amach ábhar an ghearáin sa roinn ina gcuirtear na barúlacha sin i láthair (Roinn 5.1).

3.9. **An foras chun an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a thionscnamh**

(326) *Ar an gcéad dul síos*, ba é réamhthuairim an Choimisiúin gur státchabhair atá sna conarthaí seirbhíse poiblí faoi Airteagal 107(1) CFAE.

(327) Mheas an Coimisiún gur thug na conarthaí seirbhíse poiblí, *inter alia*, buntáiste do na lamháltóirí nach bhfaighidís faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh. Go sonrach, níor chomhlíon na conarthaí seirbhíse poiblí atá i gceist na critéir uile a leagtar síos i gcásdlí Altmark chun buntáiste den sórt sin a eisiamh.

([139]) Breithiúnas na Cúirte an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Treoir 2014/23/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 26 Feabhra 2014 maidir le conarthaí lamháltais a dhámhachtain (IO L 94, 28.3.2014, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Ar an gcéad dul síos, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí fíor-riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le muiriompar lasta tharraingthe (an chéad cheann de chritéir Altmark).

(329) Mheas an Coimisiún nár shuigh údaráis na Fraince, ar bhealach *a priori* leordhóthanach, nach raibh calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe ach go páirteach a mhéid a bhaineann le muiriompar lasta tharraingthe (aithrisí 310 go 312 den chinneadh tosaigh).

(330) Thug an Coimisiún dá aire go raibh údaráis na Fraince ag brath ar ráitis ghinearálta a rinne rannpháirtithe sa mhargadh agus orthu sin amháin chun an inionadaitheacht pháirteach sin a chainníochtú (aithris 227). Ina chinneadh tosaigh, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir leis an measúnú sin, ós rud é nár fhíoraigh údaráis na Fraince na sonraí foluiteacha a thacaíonn leis. D'iarr an Coimisiún ar údaráis na Fraince fianaise níos dochloíte a sholáthar chun údar a thabhairt leis an measúnú ar an éileamh sonrach sin ar chalafort Marseille ó roinnt de na húsáideoirí muiriompair lasta tharraingthe.

(331) Thairis sin, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le comhréireacht agus riachtanas oibleagáidí seirbhíse poiblí áirithe a fhorchuirtear leis na conarthaí seirbhíse poiblí chun freastal ar na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh (aithrisí 337 go 340 den chinneadh tosaigh). Ba é tuairim an Choimisiúin nár chosúil go raibh údar leordhóthanach leis an íosacmhainn iompair lasta (tarraingthe agus neamhtharraingthe) a cheanglaíonn údaráis na Fraince ná leis an oibleagáid ar thairbhithe na mbeart íoslíon dé-aistear bliantúil a oibriú i bhfianaise na riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh i dtuarascáil Gecodia. B'ábhar imní don Choimisiún é go bhféadfadh sé go bhfágfadh na hoibleagáidí sin go mbeadh an acmhainn iompair lasta a chuireann lamháltóirí ar fáil i bhfad níos airde ná an riachtanas seirbhíse poiblí cainníochtúil.

(332) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin freisin nár chomhlíon na bearta an ceathrú ceann de chritéir Altmark. Mheas sé nach raibh an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí a rinne údaráis na Fraince iomaíoch go leordhóthanach chun a áirithiú gur deonaíodh cúiteamh do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí ar an gcostas is lú don phobal. Ba é a thuairim freisin nár socraíodh an méid cúitimh sin i ndáil leis na costais arna dtabhú ag gnáthchuideachta dhea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aici chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí sannta a chomhlíonadh.

(333) Ba é réamhthuairim an Choimisiún freisin go raibh na bearta inchurtha i leith an stáit agus gur maoiníodh iad trí acmhainní stáit. B'amhlaidh freisin go raibh na bearta i bhfabhar na dtairbhithe go roghnaitheach agus go raibh siad ina mbacainn ar thrádáil laistigh den Aontas agus ina saobhadh iomaíochta i margadh léirscaoilte.

(334) *Ar an dara dul síos*, thug an Coimisiún dá aire nár sholáthair údaráis na Fraince fianaise leordhóthanach chun comhoiriúnacht na gconarthaí seirbhíse poiblí le Creat SLEG a léiriú. Chomh maith leis an amhras a chuir an Coimisiún in iúl maidir le raon feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí, cheistigh an Coimisiún freisin comhréireacht an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí le dlí an Aontais maidir le lamháltais.

4. BARÚLACHA ÓN BHFRAINC

(335) Chuir údaráis na Fraince a mbarúlacha isteach i litir an 27 Márta 2024. Baineann na barúlacha le (i) measúnú a dhéanamh ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann agus le (ii) comhlíonadh na Treorach maidir le Lamháltais.

4.1. Riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann

(336) Mar fhreagra ar réamhscrúdú an Choimisiúin ar fhíor-riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann, thug údaráis na Fraince barúil ar chúig phointe.

4.1.1. *Rinne an Fhrainc meastachán ceart ar an éileamh cainníochtúil sonrach ó úsáideoirí iompair lasta tharraingthe i gcás chalafort Marseille*

(337) Mar a léirítear in aithris 227, maidir leis an sciar de na húsáideoirí iompair lasta tharraingthe nach mbreithníonn aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille chun taisteal go dtí an Chorsaic, mheas údaráis na Fraince gurb é atá ann 80 % den éileamh stairiúil iomlán ar iompar lasta tharraingthe idir Marseille agus an Chorsaic.

(338) I bhfianaise an amhrais a chuir an Coimisiún in iúl in aithris 329 den chinneadh tosaigh, rinne údaráis na Fraince anailísí níos mionsonraithe, arna ndéanamh ag an ngnólacht Gecodia, chun fianaise chainníochtúil a sholáthar maidir leis an leibhéal inionadaitheachta idir calafoirt Marseille agus Toulon a mhéid a bhaineann leis an éileamh ar mhuiriompar lasta tharraingthe.

(339) *Ar an gcéad dul síos*, de réir údaráis na Fraince, le hanailís a rinneadh ar shuíomh cheannoifigí, thrádstórais agus bhunáiteanna lóistíochta na dtarlóirí, ar leo a bhaineann 80,8 % den mhéid lasta tharraingthe a iompraítear ar na bealaí idir Marseille agus an Chorsaic, léiríodh go bhfuil a saoráidí i ngarchomharsanacht chalafort Marseille, rud a thugann údar le roghnú an chalafoirt sin dóibh.

(340) *Ar an dara dul síos*, rinne Gecodia anailís ar shreafaí lasta tharraingthe 122 cheann de chustaiméirí Corsica Linea (a mbaineann 85 % dá thrácht lasta tharraingthe leo) agus 62 cheann de chustaiméirí La Méridionale (a mbaineann 78 % dá thrácht lasta tharraingthe leo). Léirítear san anailís gur féidir 83 % (Corsica Linea) agus 88 % (La Méridionale) de na sreafaí sin a rianú chuig bunáiteanna lóistíochta atá gar do chalafort Marseille, rud a thugann le tuiscint gur fearr leo an calafort sin.

(341) *Ar an tríú dul síos*, rinne Gecodia anailís ar oibríochtaí 32 tharlóir lasta tharraingthe (a bhfuil roinnt bunáiteanna lóistíochta acu gar do Marseille nó Toulon) idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince agus úsáid á baint as calafort Marseille agus/nó calafort Toulon, ar leo a bhaineann thart ar 65 % den mhéid lasta tharraingthe idir an Chorsaic agus calafoirt Marseille agus Toulon in 2017-2019 agus 2021 ([141]).

(342) Chun na sonraí sin a fháil, sheol údaráis na Fraince iarraidh chuig na cuideachtaí loingseoireachta ar fhaisnéis maidir le liosta dá bpríomhchustaiméirí agus na méideanna lasta tharraingthe a bhaineann leo (in ML). Comhiomlánaíodh na sonraí sin chun líon ionadaíoch príomhtharlóirí a fháil i limistéar iomlán Marseille agus Toulon. Chun sreafaí a nascadh chomh cruinn is féidir le bunáit lóistíochta imeachta, d'úsáid údaráis na Fraince an fhaisnéis a bailíodh le linn na n-agallamh a rinneadh sa chomhairliúchán le húsáideoirí.

(343) An liosta a tarraingíodh suas ar an gcaoi sin, léiríonn sé, i gcás gach custaiméara, suíomh na bunáite lóistíochta, an t-achar idir an bhunáit lóistíochta agus calafoirt Toulon agus Marseille, agus an méid bliantúil lasta tharraingthe (in ML) a iompraítear i ngach calafort le linn na tréimhse 2017-2021. Sonraítear an cineál earraí a iompraítear freisin i gcás roinnt custaiméirí (e.g. trealamh míleata, táirgí meatacha, ábhair thógála nó earraí contúirteacha a iompar). Bhailigh údaráis na Fraince faisnéis cháilíochtúil bhreise a bhaineann go sonrach le tarlóirí aonair agus atá ábhartha chun measúnú a dhéanamh ar inionadaitheacht an dá chalafort. Thug roinnt úsáideoirí le fios, mar shampla, gur bhain siad úsáid as calafort Toulon san am atá caite mar gheall ar shrianta maidir le toilleadh ag calafort Marseille.

(344) Léiríonn anailís ar na sonraí sin, de réir údaráis na Fraince, nach n-úsáideann formhór na dtarlóirí ach an calafort is gaire dá mbunáit lóistíochta (22 tharlóir as 32). Léiríonn an anailís gur bhain na 10 dtarlóir eile úsáid as calafort Toulon go heisiach nó go han-mhinic, d'ainneoin a mbunáit lóistíochta a bheidh níos gaire do Marseille. Mhínigh údaráis na Fraince gur thuairiscigh roinnt tarlóirí go n-úsáideann siad calafort Toulon toisc go bhfuil naisc mhótarbhealaigh acu le Toulon a chuireann ar a gcumas dóibh limistéar cathrach Marseille a sheachaint (an seachbhóthar ó thuaidh), agus gur aistrigh roinnt eile acu a mbunáit/a dtrádstóras ó réigiún Marseille go réigiún Toulon, rud a d'fhág gur aistríodh sreafaí iompair chuig calafort Toulon.

(345) De réir údaráis na Fraince, léiríonn an anailís ar an bhfaisnéis a bailíodh go n-imríonn gaireacht an chalafoirt do bhunáit lóistíochta an tarlóra de bhóthar tionchar mór ar rogha calafoirt an úsáideora. De réir na n-údarás, is iad srianta soláthair go príomha iad a thugann ar úsáideoirí a bhfuil bunáiteanna níos gaire do Marseille acu a gcuid tráchta a aistriú go Toulon.

(346) De réir údaráis na Fraince, deimhnítear leis an bhfaisnéis sin uile (i) gur ar bhonn shuíomh bhunáiteanna lóistíochta na dtarlóirí go príomha a roghnaítear an calafort le haghaidh iompar lasta tharraingthe agus (ii) gur féidir níos mó ná 80 % den mhéid lasta tharraingthe a iompraíonn na cuideachtaí is conraitheoirí a nascadh le bunáit lóistíochta atá suite laistigh de limistéar Marseille. Dá bhrí sin, is fearr le húsáideoirí go fírinneach calafort Marseille agus, i gcás na n-úsáideoirí sin, níl calafort Marseille inionadaithe le Toulon.

([141]) Gan 2020 a áireamh de dheasca thionchar phaindéim COVID-19 ar na sreafaí trádála.

4.1.2. *Na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a bhaineann leis an íosmhéid lasta atá le hiompar, bhí siad comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithin an Fhrainc*

(347) Deir údaráis na Fraince nach bhfuil an íosacmhainn iompair lasta a fhorchuirtear sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh. Tugann siad trí chúis leis sin.

(348) *Ar an gcéad dul síos*, de réir na Fraince, ní féidir cur chuige bunaithe ar mheáin tráchta a úsáid i bhfianaise luaineacht ard an éilimh.

(349) Cuireann údaráis na Fraince in iúl go gcuirtear san áireamh leis an íosacmhainn iompair in aghaidh an turais farraige a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí (i) barúlacha ón gcomhairliúchán le húsáideoirí (lánacmhainn iompair a bheith sroichte go tráthrialta ar bhealaí áirithe), (ii) scaipeadh an riachtanais seirbhíse poiblí thar thurais farraige, thar laethanta agus thar mhíonna (arna dtaifeadadh ar bhonn sonraí stairiúla le haghaidh 2019 agus réamhaisnéisí 2023-2030) agus (iii) dáileadh réamhaisnéise an riachtanais seirbhíse poiblí in aghaidh na míosa (a úsáidtear chun an íosacmhainn iompair sheachtainiúil agus an íosacmhainn iompair in aghaidh an turais farraige a ríomh ionas go n-ionsófar an trácht go sásúil). Tugann an Fhrainc le fios freisin go bhfuil sé éigeantach freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí ionas nach bhfágfar leantóirí cois cé, rud a ráthóidh sreabhánacht tráchta (gan lántoilleadh calafoirt), cáilíocht (gan pionóis a ghearradh ar tharlóirí as moilleanna ná cur isteach ar sholáthar do chuideachtaí sa Chorsaic) agus slándáil (gan aon earra a fhágáil cois cé a d'fhéadfaí a ghoid nó a mhilleadh).

(350) I ndáil leis sin, thug údaráis na Fraince dá n-aire le linn an chomhairliúcháin le húsáideoirí go raibh méadú ag teacht ar na deacrachtaí a bhíonn ag úsáideoirí iompair lasta maidir le lánacmhainn iompair soithí a bheith sroichte le blianta beaga anuas, go háirithe ar bhealaí go Bastia agus Ajaccio. De réir na Fraince, fágann an lántoilleadh sin nach féidir freastal ar an éileamh uile ó tharlóirí ar gach turas farraige. I ndáil leis sin, tugann údaráis na Fraince dá n-aire gur dheimhnigh sonraí áirithinte na lamháltóirí le haghaidh chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022 gur fágadh earraí cois cé. Diúltaíodh luchtú i gcás níos mó ná 35 % de na hearraí ar bhealach Marseille-Bastia agus níos mó ná 20 % de na hearraí ar bhealach Marseille-Ajaccio.

(351) Dá bhrí sin, tá an cur chuige a ghlacann údaráis na Fraince ceaptha chun a áirithiú go mbeidh na seirbhísí a chuirtear i bhfeidhm in ann an t-éileamh ar iompar lasta a ionsú ar bhealach inghlactha comhréireach.

(352) I ndáil leis sin, cuireann údaráis na Fraince i dtábhacht, murab ionann agus an méid a luaitear in aithris 338 den chinneadh tosaigh, nár suíodh an íosacmhainn iompair is gá i gcás gach turais farraige '*ar bhealach inar féidir leis an tseirbhís phoiblí freagairt tráth ar bith don bhuaic san éileamh a bhreathnaítear sna sonraí stairiúla (i gcomhthéacs na gconarthaí seirbhíse poiblí roimhe seo)*'.

(353) Os a choinne sin, de réir údaráis na Fraince, léiríonn an fhaisnéis a seoladh chuig an gCoimisiún go mbíonn an bhuaicphointe tráchta stairiúil a bhreathnaítear de shárú, beagnach gach mí, ar an íosacmhainn iompair a fhorchuirtear sna conarthaí seirbhíse poiblí. Mar shampla, ar bhealach Marseille-Bastia, socraítear an íosacmhainn iompair ag 1 860 ML in aghaidh an turais farraige. Mar sin féin, léiríonn anailís ar shonraí stairiúla ó 2019 go sáraítear an méid sin uair sa mhí ar a laghad ar feadh 8 mí den bhliain, agus léiríonn réamh-mheastacháin go sárófaí an acmhainn iompair sin go córasach in 2025. Míníonn údaráis na Fraince, thairis sin, in 2023, sa chéad bhliain de chur chun feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí, gur sáraíodh an toilleadh ba ghá le haghaidh íosacmhainn iompair uair sa mhí ar a laghad, ach amháin i mí na Nollag.

(354) De réir na Fraince, fágann leathadh an tráchta i gcaitheamh na bliana nach féidir an íosacmhainn iompair a chinneadh ar bhonn na meánmhéideanna bliantúla lena bhfuil coinne le haghaidh na tréimhse 2023-2030 i staidéar Gecodia. Is éard a d'fhéadfadh a bheith mar thoradh ar chur chuige den sórt sin nach mbeadh acmhainn iompair leordhóthanach ag soithí go tráthrialta chun an t-éileamh lasta a ionsú.

(355) Atáirgtear in Table 31 an líon turas farraige a mbeadh an t-éileamh orthu níos airde ná an mheánacmhainn iompair íosta in 2019 agus 2030, i gcás inar bunaíodh an acmhainn iompair sin ar bhonn na meánmhéideanna bliantúla lena bhfuil coinne le haghaidh na tréimhse 2023-2030 i dtuarascáil Gecodia. Dealraíonn sé, ar na bealaí idir Marseille agus Ajaccio, Bastia agus Porto Vecchio, go bhfeicfí éileamh ba mhó ná an íosacmhainn iompair is gá i gcás turas farraige amháin as gach dhá cheann (turas farraige amháin as gach ceithre cinn i gcás na mbealaí idir Marseille agus Propriano agus L'Île-Rousse).

Tábla 31

An líon turas farraige a bhfuil an t-éileamh orthu níos mó ná an mheánacmhainn iompair íosta arna suí ar bhonn na meánmhéideanna bliantúla lena bhfuil coinne le haghaidh na tréimhse 2023-2030 i staidéar Gecodia

	An líon turas farraige bliantúil atá beartaithe sna conarthaí seirbhíse poiblí	An mheánacmhainn iompair íosta in aghaidh an turais farraige (LM) [1]	An líon turas farraige a bhfuil an t-éileamh orthu níos mó ná an mheánacmhainn iompair íosta			
			2019		2030	
			An líon turas farraige	% de thurais farraige	An líon turas farraige	% de thurais farraige
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

[1] Déantar an mheánacmhainn iompair íosta in aghaidh an turais farraige, lena bhfuil coinne le haghaidh na tréimhse 2023-2030, a ríomh mar an riachtanas seirbhíse poiblí bliantúil (Table 21) roinnte ar na dé-aistir bhliantúla dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí (Table 23).

Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 4 Feabhra 2024.

(356) *Ar an dara dul síos*, is gnáthchleachtas margaidh é, de réir na Fraince, flít a shlógadh a bhfuil a hacmhainn iompair níos airde ná an meántrácht a breathnaíodh le linn na bliana ([142]). Deir údaráis na Fraince go ndearna siad anailís ar eagrú na gcabhlach a sholáthraíonn seirbhísí muirí tráthrialta san Eoraip. Sa tSairdín agus sna hOileáin Bhailéaracha, tá toilleadh ainmniúil soithí idir 1 500 ML agus 1 900 ML, rud atá go hiomlán comhsheasmhach le hacmhainn iompair soithí a oibríonn ar sheirbhísí chun na Corsaice faoi na conarthaí seirbhíse poiblí.

(357) *Ar an tríú dul síos*, go bhfios d'údaráis na Fraince, níl aon chás sa Mheánmhuir Thiar ina ndéantar dhá shoitheach bheaga a shlógadh le haghaidh an dé-aistir chéanna in ionad soitheach mór amháin, bíodh sin i gcomhthéacs toscaireachtaí seirbhíse poiblí nó an mhargaidh shaoir.

4.1.3. *Níl calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe*

(358) Measann údaráis na Fraince nach soláthraíonn Corsica Ferries aon fhianaise théagartha ina ghearán chun tacú lena mhaíomh go bhfuil calafoirt Propriano agus Ajaccio inionadaithe. De réir na Fraince, léiríonn na tosca seo a leanas a mhalairt.

(359) Ar an gcéad dul síos, ní leor mar tháscaire ar aon inionadaitheacht é an t-achar bóthair ann féin idir an dá chalafort: i bhfianaise easpa luasbhealaí agus thopagrafaíocht an bhealaigh idir Ajaccio agus Propriano, tá fad an turais de bhóthar idir an dá chalafort beagnach 1 uair an chloig agus 30 nóiméad, agus níos mó ná 2 uair an chloig má bhíonn brú tráchta ann. Tagraíonn an Fhrainc i ndáil leis sin do na sonraí a sholáthair sí maidir le hachair agus amanna turais idir calafoirt na Corsaice, a chuirtear i láthair i Roinn 2.2.

([142]) Tagraíonn údaráis na Fraince go háirithe do shamplaí de chonarthaí seirbhíse poiblí a tugadh i gcrích san Iodáil agus san Iorua.

(360) Ina theannta sin, tá lántoilleadh an bhonneagair ag calafort Ajaccio beagnach sroichte cheana féin, agus níl aon limistéar láimhseála mór go leor chun sreafaí lasta ar mó iad ná na sreafaí arna réamh-mheas le haghaidh na tréimhse 2023-2029 a lárú.

(361) In aon chás, cuireann údaráis na Fraince in iúl go bhfuil lántoilleadh bhonneagar bóithre na Corsaice sroichte, go háirithe ag buaicuaireanta agus le linn an tséasúir turasóireachta, agus go bhfuil leibhéal ard básanna ar bhóithre sa Chorsaic (féach Roinn 2.1). Bheadh sé contrártha don sainordú sábháilteachta a fhorchuirtear ar CdC an tseirbhís muiriompair phoiblí a eagrú ar bhealach a mhéadódh an trácht ar bhóithre.

4.1.4. *Na seirbhísí a chuireann Corsica Linea agus La Méridionale ar fáil lasmuigh de chreat na gconarthaí seirbhíse poiblí, comhlíonann siad scéim PSO agus ní chaitheann siad amhras ar an riachtanas seirbhíse poiblí arna shainaithint ag an bhFrainc*

(362) Dearbhaíonn údaráis na Fraince, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries ina ghearán, gur gá idirdhealú a dhéanamh idir dé-aistir bhreise, a leagtar amach na prionsabal ina leith agus a dtéarmaí sna conarthaí seirbhíse poiblí, agus turais farraige tráchtála a mbíonn sé de shaoirse ag ceann amháin nó ceann eile de na lamháltóirí a chur ar fáil faoi scéim PSO 2019 (lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí).

(363) De réir na Fraince, ní chumhdaítear na turais farraige tráchtála atá i gceist leis na conarthaí seirbhíse poiblí ná ní thoirmeascann siad iad agus ní chaitheann siad amhras ar mheasúnú na Fraince ar an tseirbhís phoiblí.

(364) Maidir leis na turais farraige tráchtála a d'oibrigh Corsica Linea in 2023 agus 2024 ó chalafort Marseille, deir an Fhrainc (i) go raibh siad ina dturais farraige séasúracha a cuireadh ar fáil le linn laethanta saoire earraigh agus samhraidh na scoile; (ii) gur thurais farraige iad nár iompraíodh ach paisinéirí iontu, agus ní lasta; agus (iii) nár cúitíodh iad, toisc go ndearnadh iad lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí. Maidir leis na turais farraige a d'oibrigh La Méridionale ó chalafort Toulon in 2024, tugann an Fhrainc le fios (i) gur moladh na turais farraige sin tar éis an athraithe ar scairsheilbh na cuideachta in 2023; (ii) nár iompraíodh ach paisinéirí iontu, agus ní lasta; agus (iii) nár cúitíodh iad, toisc go ndearnadh iad lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí.

4.1.5. *Ní raibh aon chlaontacht mhodheolaíoch sa chomhairliúchán le húsáideoirí*

(365) Measann údaráis na Fraince, murab ionann agus an méid a thugann an Coimisiún le fios sa chinneadh tosaigh, nach raibh aon chlaontacht mhodheolaíoch sa chomhairliúchán le húsáideoirí poiblí.

(366) Cuireann siad in iúl, ar an gcéad dul síos, go ndearnadh poiblíocht fhorleathan ar an gcomhairliúchán le húsáideoirí sa phreas áitiúil agus speisialaithe (nuachtán *Le Marin*), ar shuíomh gréasáin CdC agus ar líonraí sóisialta.

(367) Creideann siad freisin nár léirigh na ceisteanna a cuireadh aon chlaontacht i bhfabhar chalafort Marseille.

(368) Maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí i ndáil le muiriompar paisinéirí, bhí na ceisteanna a cuireadh dírithe ar an gcuspóir go sainaithneofaí inionadaitheacht fhéideartha idir calafoirt na mórthíre ó thaobh na n-úsáideoirí de. Thángthas ar an gconclúid i dtuarascáil Gecodia freisin go raibh calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe ó thaobh an éilimh de ó phaisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha sa Chorsaic.

(369) A mhéid a bhaineann leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí i ndáil le muiriompar lasta, cumhdaíodh gach bealach ó Marseille *agus* Toulon go córasach leis na ceisteanna a cuireadh.

4.2. **Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí an Treoir maidir le Lamháltais**

4.2.1. *An tréimhse ama idir dámhachtain na luchtóg éagsúil do na lamháltóirí agus teacht i bhfeidhm na gconarthaí seirbhíse poiblí, ní raibh aon éifeacht foriaimh aici*

(370) Mar réamhphointe, cuireann údaráis na Fraince in iúl nach ndéantar foráil sa Treoir maidir le Lamháltais ná i ndlí na Fraince maidir le tréimhse dhocht idir dámhachtain lamháltais agus teacht i bhfeidhm an lamháltais sin.

(371) In aon chás, measann siad go bhfuil trí chúis ann nach raibh aon éifeacht foriaimh ag an tréimhse ghearr atá i gceist.

(372) *Ar an gcéad dul síos*, leis an tráthchlár tosaigh a dhréachtaigh an Fhrainc, a foilsíodh i bhfógra an chuiridh chun tairisceana an 6 Bealtaine 2022 le haghaidh dhámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí, rinneadh foráil maidir le tréimhse 2 mhí idir an dámhachtain agus an teacht i bhfeidhm ([143]). Dá bhrí sin, bhí an tréimhse sin níos faide ná an tréimhse a leagadh síos chun na conarthaí seirbhíse poiblí a dhámhachtain i gcásdlí *SNCM II* (23 lá) ([144]).

(373) *Ar an dara dul síos*, ar na hiarratais agus na tairiscintí a fháil an 25 Iúil 2022, chinn údaráis na Fraince gurbh iad lamháltóirí amach chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022, is iad sin La Méridionale agus Corsica Linea, iad na hiarrthóirí a chuir iarratas agus tairiscint isteach laistigh de na teorainneacha ama forordaithe. Ós rud é nár chuir aon iontrálaí nua isteach ar na conarthaí seirbhíse poiblí, ní fhéadfadh éifeacht foriaimh a bheith ag tréimhse níos giorra ná 2 mhí (dár foráladh ar dtús sa chuireadh chun tairisceana) idir dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí agus tús na n-oibríochtaí.

(374) *Ar an tríú dul síos*, ós rud é gur tháinig na conarthaí seirbhíse poiblí i bhfeidhm díreach tar éis dhul in éag chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022, cuireadh na teorainneacha ama sin in iúl do na hoibreoirí eacnamaíocha leasmhara uile a luaithe a seoladh an nós imeachta, trí bhíthin dhoiciméid tairisceana an úsáideora agus an oibreora. Dá bhrí sin, bhí na hoibreoirí uile ar an eolas faoi dháta tosaigh na mbeart a raibh coinne leis. Thairis sin, tugann údaráis na Fraince dá n-aire, tar éis fhoilsiú an ghlao ar thairiscintí an 6 Bealtaine 2022, nár tháinig aon cheann de na hiarrthóirí ionchasacha chun cinn chun athrú ar an tráthchlár a iarraidh, cé gur gnáthchleachtas é sin, dar leo, maidir le conarthaí lamháltais a dhámhachtain.

4.2.2. *Ní raibh aon chóir neamh-chomhionann idir na hiarrthóirí mar thoradh ar fhad an nós imeachta um dhámhachtain*

(375) Mar fhreagairt ar an amhras a chuir an Coimisiún in iúl in aithris 424 den chinneadh tosaigh, ([145]) thug údaráis na Fraince na barúlacha seo a leanas.

(376) Ar an gcéad dul síos, ceanglaítear le hAirteagal 39(3) agus (5) den Treoir maidir le Lamháltais íostréimhse 30 lá chun iarratais agus tairiscintí a fháil ón dáta a seoladh an fógra lamháltais; féadfar é sin a laghdú go 25 lá i gcás inar féidir tairiscintí a chur isteach go leictreonach. Faoi réir chomhlíonadh na dteorainneacha ama íosta sin, tá sé de shaoirse ag an údarás conarthach a chinneadh cé na teorainneacha ama maidir le hiarratais agus tairiscintí a chur isteach.

(377) Ar an dara dul síos, cuireann údaráis na Fraince in iúl, tar éis fhoilsiú an ghlao ar thairiscintí an 6 Bealtaine 2022, nár tháinig aon duine de na hiarrthóirí ionchasacha chun cinn chun athrú ar an tráthchlár a iarraidh.

4.2.3. *Níor athraíodh na híoscheanglais le linn an nós imeachta tairisceana agus comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí sínithe na híoscheanglais*

(378) Ar an gcéad dul síos, ba mhian le húdaráis na Fraince raon feidhme na n-íoscheanglas is infheidhme sa chás seo maidir leis na conarthaí seirbhíse poiblí a shoiléiriú. Ar an dara dul síos, mhínigh siad nár athraíodh na híoscheanglais a leagadh amach le linn an nós imeachta tairisceana. Ar an tríú dul síos, d'athdhearbhaigh siad go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí sínithe na híoscheanglais.

([143]) Bhí sé beartaithe go ndámhfaí na conarthaí seirbhíse poiblí ar dtús an 28 Deireadh Fómhair 2022.

([144]) Breithiúnas an 1 Márta 2017, *SNCM II*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Mar achoimre, luaitear an méid seo a leanas in aithris 424 den chinneadh tosaigh: '[...] Measann an Coimisiún nár sholáthair údaráis na Fraince na soiléirithe uile ba ghá chun teacht ar an gconclúid go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí prionsabail na córa comhionainne, an neamh-idirdhealaithe agus na trédhearcachta. Iarrann sé ar na páirtithe leasmhara uile a mbarúlacha i leith an ábhair sin a chur isteach, go háirithe chun a shoiléiriú an sárú ar chóir chomhionann í an oibleagáid soithí a bhfuil íosacmhainn iompair paisinéirí agus cábáin acu a shlógadh laistigh de theorainneacha ama an ghlao ar thairiscintí.'

4.2.3.1. Raon feidhme na n-íoscheanglas

(379) Sonraíonn údaráis na Fraince, sa chás seo, gur leagadh amach na híoscheanglais in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana (aithris 270). Dar leo, ba é seo a leanas ábhar na n-íoscheanglas:

(a) 'Uastáillí do chónaitheoirí den Chorsaic agus d'iompar earraí: tagraíonn sé do na táillí a chuirtear i láthair i ndáil le Rún AC Uimh. 19-128 ó Thionól na Corsaice lena leasaítear an córas oibleagáidí seirbhíse poiblí le haghaidh muiriompar paisinéirí agus earraí idir calafoirt Marseille, Toulon, Nice agus calafoirt na Corsaice;

(b) Acmhainn iompair soithí: tagraíonn sé d'acmhainn luchtaithe soithí;

(c) Tráthchláir agus minicíochtaí seirbhíse: tagraíonn sé do na tráthchláir arna sceidealú ag CdC agus OTC agus do na híosmhinicíochtaí arna bhforchur ar oibreoirí ag CdC agus OTC;

(d) Fad an chonartha: tagraíonn sé do ré na gconarthaí seirbhíse poiblí dá bhforáiltear in Airteagal 2 de gach conradh 'tiocfaidh an conradh i bhfeidhm an 1 Eanáir 2023 agus rachaidh sé in éag an 31 Nollaig 2029', agus an fhéidearthacht ann go gcuirfí síneadh 12 mhí ar a mhéad leis, go háirithe in éagmais conradh lamháltais nua a bheith dáfa ar dhul in éag an chonartha;

(e) An t-uasmhéid cúitimh airgeadais a d'íoc OTC: tagraíonn sé don chúiteamh airgeadais a luaitear in Airteagal 2.5 de na rialacha tairisceana' ([146]).

(380) Thairis sin, leagadh amach in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí na híoscheanglais maidir le (i) hacmhainn iompair soithí agus (ii) tráthchláir agus minicíochtaí seirbhíse.

(381) De réir údaráis na Fraince, níor cheart Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana a léamh i bhfianaise Iarscríbhinn 1 dá réir sin ach amháin i ndáil leis an dá íoscheanglas sin, ós rud é go sonraítear an méid seo a leanas ann:

— thagair íosmhinicíochtaí do mhinicíocht na seirbhísí;

— thagair tráthchláir do na tráthchláir a bhí sceidealaithe ag an bhFrainc, ar an tuiscint go raibh sé de shaoirse i gcónaí ag iarrthóirí amanna imeachta agus teachta a mholadh ar choinníoll gur chomhlíon siad na sliotáin ama a d'fhorchuir an Fhrainc;

— thagair íosacmhainn iompair paisinéirí agus lasta d'acmhainn iompair soithí.

(382) Dá bhrí sin, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid nach raibh sna híoscheanglais faoi Airteagal 37 den Treoir maidir le Lamháltais ach na cúig eilimint a liostaítear in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana, ar sonraíodh dhá cheann díobh in Iarscríbhinn 1, gan aon saintréith eile a áireamh.

4.2.3.2. Ní raibh Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí ina híoscheanglas ina hiomláine

(383) Ina mbarúlacha, áitíonn údaráis na Fraince nár tagraíodh d'Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana agus, dá bhrí sin, nach bhféadfadh sé a bheith ina híoscheanglas ina hiomláine. Cé go leagtar amach san iarscríbhinn sin na saintréithe íosta a bhaineann (i) le hacmhainn iompair soithí agus (ii) leis na tráthchláir agus na minicíochtaí seirbhíse, áiríodh inti freisin ceanglais theicniúla iomadúla nach raibh ina n-íoscheanglas faoi Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana ([147]).

([146]) Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Márta 2024.

([147]) Deir údaráis na Fraince gurbh amhlaidh sin, go háirithe, i gcás an lín dé-aistear bliantúil, an lín dé-aistear breise agus an lín cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta in aghaidh an tsoithigh.

(384) Míníonn údaráis na Fraince freisin gur mhian le OTC, le linn an nós imeachta um dhámhachtain, a áirithiú gur comhlíonadh na ceanglais theicniúla uile a leagtar amach in Iarscríbhinn 1. Sin é an fáth, mar shampla, go bhfuair OTC gealltanais ó Corsica Linea chun easpa cábáin le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta ar an soitheach Paglia Orba a leigheas ([148]).

4.2.4. *Dé-aistir bhreise agus dé-aistir in-athsceidealaithe a bheith ann, níor sháraigh sé prionsabal na córa comhionainne d'iarrthóirí*

4.2.4.1. Ní raibh dé-aistir bhreise ná dé-aistir in-athsceidealaithe ina n-íoscheanglas

(385) Maidir le dé-aistir bhreise, cuireann údaráis na Fraince in iúl gur dé-aistir iad sin is féidir leis an údarás conarthach a thabhairt isteach i bhfianaise gur gá seirbhís phoiblí a sholáthar ar gach bealach. Dá bhrí sin, tá sé beartaithe go bhfreastalóidh siad ar riachtanas seirbhíse poiblí atá níos mó ná an íosacmhainn iompair a fhorchuirtear agus nach bhfágfar earraí cois cé. Rialaítear a gcur chun feidhme le hAirteagal 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí. Dá bhrí sin, ní raibh siad ina n-íoscheanglas faoi Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana.

(386) A mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe, cuireann údaráis na Fraince in iúl gurb é an t-aon rud amháin is cuspóir dóibh eagrú an tráchta a bharrfheabhsú. Rialaítear a gcur chun feidhme le hAirteagal 17 de na conarthaí seirbhíse poiblí. Dá bhrí sin, ní raibh siad ina n-íoscheanglas faoi Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana.

4.2.4.2. Níor sáraíodh cóir chomhionann idir na hiarrthóirí mar thoradh ar ghlacadh le moltaí iarrthóra lena leagtar síos na dátaí le haghaidh dé-aistir bhreise agus dé-aistir in-athsceidealaithe

(387) Cuireann údaráis na Fraince in iúl, i gcomhréir le hAirteagail 17 agus 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí, go bhfuil gá le cruinniú den choiste teicniúil dá bhforáiltear in Airteagal 10.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí chun dé-aistir bhreise agus dé-aistir in-athsceidealaithe a chur chun feidhme. Ceadaíonn an coiste teicniúil don lamháltóir lena mbaineann cur chun feidhme na ndé-aistear sin tuairisciú a dhéanamh ar aon deacracht a d'eascródh astu. Dá bhrí sin, measann an Fhrainc go bhfuil próiseas comhairliúcháin ann idir CdC, OTC agus an lamháltóir lena gcuirtear ar a chumas don lamháltóir, roimh chur chun feidhme na ndé-aistear in-athsceidealaithe agus na ndé-aistear breise, aon deacracht a d'fhéadfadh a bheith aige a chur i láthair, go háirithe maidir leis an soitheach (na soithí) atá le slógadh.

(388) Thairis sin, deir údaráis na Fraince go ríomhtar an tréimhse fógra i seachtainí le haghaidh dé-aistir bhreise (Airteagal 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí), rud a cheadaíonn don lamháltóir, más gá, freastal ar an éileamh breise i bhfianaise a phatrún gealltanais.

(389) Dá bhrí sin, dar le húdaráis na Fraince, níor athraíodh an prionsabal a leagadh amach ar dtús sna conarthaí seirbhíse poiblí: is é OTC a chinneann dé-aistir bhreise agus dé-aistir in-athsceidealaithe seachas na lamháltóirí. Níl na moltaí a rinne na lamháltóirí ina gceangal ar bhealach ar bith ar OTC maidir leis na dé-aistir sin a chur chun feidhme. I ndáil leis sin, luann an Fhrainc bealach Marseille-Bastia mar shampla, ar ina leith a rinne OTC cinneadh in 2023, le linn na chéad bhliana de chur chun feidhme an chonartha seirbhíse poiblí, cúig cinn de na dé-aistir bhreise a mhol Corsica Linea ina chlár sealadach a mhodhnú, trí thrí cinn díobh a sceidealú ar dhátaí eile agus an dá cheann eile a chur ar ceal, ós rud é nach raibh aon ghá le hiompar lasta ar na dátaí a mhol Corsica Linea.

([148]) Míníonn údaráis na Fraince gur mhol tairiscint Corsica Linea soitheach, darb ainm Paglia Orba, nach raibh ach cábán amháin aici le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta, in ionad an dá cheann a cheanglaítear le hIarscríbhinn 1. Mar sin féin, pléadh an pointe sin leis an iarrthóir le linn na gcéimeanna idirbheartaíochta, agus ag deireadh na gcéimeanna sin gheall sé ceann amháin de na seacht soitheach a d'fhéadfaí a shannadh do na seirbhísí a chur in ionad an tsoithigh dá mbeadh gá le dhá chábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta i bhfianaise an riachtanais seirbhíse poiblí (i gcomhréir le hAirteagal 20 de na conarthaí seirbhíse poiblí, lena n-údaraítear long a athsholáthar le linn feidhmíochta) agus oibreacha a dhéanamh chun an dara cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta a shuiteáil. Thairis sin, cuireann údaráis na Fraince in iúl gur soitheach athsholáthair é Paglia Orba a úsáidtear ar bhonn *ad hoc*, go háirithe i gcás ina ndéantar an príomhshoitheach a úsáidtear a tharraingt siar ó sheirbhís ar chúiseanna teicniúla (barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Iúil 2023). De réir na Fraince, measadh go raibh na tograí sin, atá teoranta ó thaobh raon feidhme de agus nach ndéanann saobhadh ar na coinníollacha iomaíochta, in ann na sonraíochtaí teicniúla agus feidhmiúla a leagtar síos a chomhlíonadh. Dar leo, níor sháraigh siad, in aon chás, íoscheanglas mar a leagtar síos in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana.

5. **BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA**

(390) Chuir ceithre pháirtí leasmhara a mbarúlacha isteach le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale agus Stef Group.

5.1. **Barúlacha ó Corsica Ferries**

(391) Leagtar amach sna foranna thíos ábhar na mbarúlacha a chuir Corsica Ferries isteach i gcomhthéacs an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil. Mar a luaitear in aithris (325), athdhearbhaítear leis na barúlacha sin ábhar an ghearáin tríd is tríd. Dá bhrí sin, tagróidh na foranna thíos freisin don ghearán, i gcás inarb iomchuí.

5.1.1. *Breithnithe fíorasacha*

(392) Mar réamhrá, tugann Corsica Ferries dhá bharúil maidir leis an tuairisc ar na sonraí a bhaineann le hiompar lasta tharraingthe a leagtar amach sa chinneadh tosaigh ([149]).

(393) *Ar an gcéad dul síos*, measann sé go bhfágann an cur síos fíorasach ar lasta tarraingthe an t-idirdhealú idir lasta tarraingthe tionlactha agus neamhthionlactha ar lár. De réir Corsica Ferries, ní théann tiománaí ar bord an tsoithigh ach amháin i gcás lasta tarraingthe tionlactha, agus dá bhrí sin go bhféadfadh éileamh a bheith ar iompar paisinéirí (aithrisí 447 go 449).

(394) *Ar an dara dul síos*, tugann an Corsica Ferries dá aire go ndearna an Coimisiún anailís ar athruithe ar an margadh iompair lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír ar bhonn sonraí stairiúla lena gcumhdaítear an tréimhse ó 2016 go 2021. Trí thréimhse anailíse den sórt sin a ghlacadh, tugtar tásca míthreoracha ar fhíordhinimic an mhargaidh. De réir Corsica Ferries, tháinig Corsica Linea ar an margadh in 2016 mar chuideachta atá faoi úinéireacht indíreach ag cuibhreannas fiontraithe Corsaiceacha, lena n-áirítear na 15 phríomhghníomhaí i slabhra soláthair na Corsaice. Maíonn Corsica Ferries go bhfuil trácht earraí caillte chuig Corsica Linea gach bliain aige ó bhí 2016 ann ([150]). Tugann Corsica Ferries dá aire go léiríonn na sonraí le haghaidh na tréimhse 2013-2019 an laghdú bliantúil ar thrácht lasta ó chalafort Toulon i gcomparáid le calafort Marseille. De réir Corsica Ferries, léiríonn sé sin go háirithe, i bhfianaise chéannacht a scairshealbhóirí, go bhfuil Corsica Linea in ann cuid den éileamh ar iompar lasta a aistriú ó Toulon go Marseille.

5.1.2. *Mainneachtain an chéad cheann de chritéir Altmark a chomhlíonadh*

5.1.2.1. Maidir leis an éileamh ó úsáideoirí a shainaithint

5.1.2.1.1. Maidir leis an modheolaíocht a d'úsáid údaráis na Fraince chun éileamh ó úsáideoirí a shainaithint

(395) Cuireann Corsica Ferries in aghaidh réamh-mheasúnú an Choimisiúin nach bhfuil an mhodheolaíocht a d'úsáid údaráis na Fraince chun a shainaithint go bhfuil éileamh ó úsáideoirí faoi réir aon earráid fhollasach measúnaithe.

(396) *Ar an gcéad dul síos*, tugann Corsica Ferries le fios nár cuireadh torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí ná tuarascáil Gecodia, a d'úsáid an Fhrainc mar bhonn chun na conarthaí seirbhíse poiblí a thabhairt i gcrích, ar fáil go poiblí go fóill ná nár cuireadh in iúl do Corsica Ferries iad. Tugann Corsica Ferries dá aire i ndáil leis sin gur thug an Coimisiún um rochtain ar dhoiciméid riaracháin (‘**CADA**’) barúil ar chineál iomarcach follasach na

([149]) Roinn 2.1.1 – Muiriompar earraí.

([150]) De réir Corsica Ferries, tháinig laghdú 15,58 % ar a thrácht lasta a d'imigh ó chalafort Toulon in 2016, 7,49 % in 2017 agus 6,09 % in 2018, agus tháinig méadú 15,91 % ar thrácht Corsica Linea in 2016, 16,31 % in 2017 agus 3,10 % in 2018.

bhfolaithe a rinne CdC ([151]). I bhfianaise easpa fhollasach trédhearcachta na Fraince, ní féidir Corsica Ferries a cháineadh as a bharúlacha uile, nó cuid díobh, a bhunú ar na staidéir mhargaidh a rinneadh in 2018, 2019 agus 2020, ná ar staidéar BRG 1.

(397) *Ar an dara dul síos*, tugann Corsica Ferries le fios gur ar an mBallstát atá an dualgas cruthúnais faoin gcéad cheann de chritéir Altmark. Dá bhrí sin, is faoi údaráis na Fraince atá sé fianaise oibiachtúil, infhíoraithe agus inchreidte go leor a sholáthar ar dócha go gcuirfeadh sí na conclúidí agus na torthaí a rinne na cúirteanna riaracháin agus na cúirteanna Eorpacha ar ceal, chomh maith le conclúidí agus torthaí údarás iomaíochta na Fraince, i gcomhthéacs díospóidí a bhaineann leis na conarthaí seirbhíse poiblí roimhe sin.

(398) Dá bhrí sin, ní fhéadfadh an Coimisiún diúltú don cháineadh a rinne Corsica Ferries, mar a dhiúltaigh sé sa chinneadh tosaigh, ar an bhforas go raibh an cáineadh bunaithe go páirteach ar staidéir mhargaidh agus ar chinntí a rinneadh i ndáil le conarthaí seirbhíse poiblí roimhe sin a tugadh i gcrích le haghaidh seirbhísí muirí chuig an gCorsaic agus ar an bhforas sin amháin. Dá bhrí sin, bheadh neamhaird á tabhairt ag an gCoimisiún ar phrionsabal an dea-riaracháin, mar a fhorchuirtear le hAirteagal 41(1) de Chairt um Chearta Bunúsacha an Aontais Eorpaigh.

(399) *Ar an tríú dul síos*, cáineann Corsica Ferries modheolaíocht an chomhairliúcháin le húsáideoirí agus úsáid na sonraí a fuarthas uaidh.

(400) Tugann Corsica Ferries dá haire, ar an gcéad dul síos, nach mbaineann na ceistneoirí a foilsíodh ach le bealaí idir Marseille agus an Chorsaic. Chaithfeadh sé dá bhrí sin go raibh siad claonta, rud a d'fhág go raibh claonadh modheolaíochta doleigheasta ann. Ceisteanna comparáideacha amháin a bhí sna ceisteanna a bhain le bealaí seachas Marseille, d'fhonn míniú a thabhairt ar bhealach Marseille-Corsica a bheith roghnaithe ag an bhfreagróir seachas nasc le calafort eile ar an mórthír. Tugann Corsica Ferries dá aire ina leith sin nár tháinig an Coimisiún, a thug an chlaontacht mhodheolaíoch fhéideartha sin dá aire mar sin féin sa chinneadh tosaigh (aithris 283), ar na conclúidí ba ghá toisc nár aimsigh sé earráid fhollasach measúnaithe.

(401) Tugann Corsica Ferries le fios freisin go raibh na freagraí sriantach, rud a threoraigh freagra na n-úsáideoirí agus a d'fhág nach raibh siad in ann freagra a thabhairt faoi shaoirse. Dá bhrí sin, ní fhéadfadh na freagraí a fuarthas cuidiú le léiriú a thabhairt ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann.

(402) Ina theannta sin, measann Corsica Ferries nach raibh an líon freagraí a fuarthas leordhóthanach (987 bhfreagra inúsáidte ó phaisinéirí as beagnach 3 mhilliún paisinéir in aghaidh na bliana, 42 fhreagra ó phaisinéirí leighis agus cúig fhreagra ó úsáideoirí muiriompair lasta). A mhéid a bhaineann leis na tionscnaimh a rinne údaráis na Fraince chun dul i gcomhairle go díreach le húsáideoirí muiriompair lasta ar an teileafón, tugann Corsica Ferries dá aire nár cuireadh aon doiciméad in iúl dó ná nár cuireadh ar fáil go poiblí é. Dar le Corsica Ferries, ba ghá scrúdú a dhéanamh ar chéannacht na dtarlóirí a ndeachthas i dteagmháil leo agus ar na ceisteanna a cuireadh orthu.

([151]) Sholáthair Corsica Ferries dhá thuairim ó CADA dar dáta an 15 Feabhra 2024 agus an 11 Eanáir 2024 faoi seach mar Iarscríbhinní 3 agus 4 a ghabhann lena bharúlacha. Baineann Iarscríbhinn 3 le hiarraidh Corsica Ferries ar OTC chun rochtain a fháil ar thuarascáil Gecodia. Sholáthair OTC leagan neamhrúnda den tuarascáil sin do Corsica Ferries. Sa tuairim uaidh an 15 Feabhra 2024, measann CADA, cé go bhfuil méid áirithe faisnéise rúnda i dtuarascáil Gecodia, a bhféadfadh nochtadh na faisnéise sin an bonn a bhaint de rúndacht ghnó (e.g. freagraí na gcuideachtaí loingseoireachta ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí), go ndearnadh foluithe iomarcacha sa leagan neamhrúnda a seoladh chuig Corsica Ferries. Baineann Iarscríbhinn 4 leis an iarraidh a rinne Corsica Ferries ar rochtain ar na cúig chonradh seirbhíse poiblí agus na hiarscríbhinní a ghabhann leo, ar sheol CdC na leaganacha neamhrúnda díobh chuici. Sa tuairim uaidh an 11 Eanáir 2024, ba é tuairim CADA go bhféadfaí foluithe áirithe a dhéanamh ar ábhar na gconarthaí seirbhíse poiblí (faisnéis chonarthach a bhaineann leis an gcúiteamh airgeadais a d'íoc OTC in éagmais turais farraige, forálacha a bhaineann le brabús réasúnta a ríomh) agus ar iarscríbhinní áirithe (iarscríbhinn a bhaineann leis an gcuntas trádála sealadach), ach nach bhféadfaí foluithe eile a dhéanamh (Iarscríbhinní 1, 2, 3, 10 agus 12).

(403) Ar deireadh, dúirt Corsica Ferries go raibh fianaise ann go ndearna Corsica Linea iarracht cúbláil a dhéanamh ar na ceistneoirí a chuir údaráis na Fraince ar líne, toisc gur thug Corsica Linea treoracha sainráite dá chuid fostaithe (i) lenar iarradh ar líon ollmhór díobh páirt a ghlacadh sa chomhairliúchán le húsáideoirí agus (ii) lenar léiríodh na freagraí a raibh tic le cur leo ([152]). Dá bhrí sin, ní fhéadfaí torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí a mheas a bheith ina dtorthaí inúsáidte.

5.1.2.1.2. Maidir leis an éileamh ó úsáideoirí ar mhuiriompar paisinéirí a shainaithint

5.1.2.1.2.1. Maidir leis an éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí a shainaithint

(404) Sa ghearán, thug Corsica Ferries le fios, i dtéarmaí iompair paisinéirí go dtí an Chorsaic, go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon go hiomlán inionadaithe ó thaobh paisinéirí de, mar a rialaigh an Coimisiún Eorpach ([153]), Cúirt Ghinearálta an Aontais Eorpaigh, ([154]) údarás iomaíochta na Fraince, ([155]) Cúirt Achomhairc Riaracháin Marseille ([156]) agus Cúirt Riaracháin Bastia ([157]).

(405) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, measann Corsica Ferries go ndearna údaráis na Fraince dhá earráid maidir leis an éileamh ó phaisinéirí a shainaithint.

5.1.2.1.2.1.1. Tá calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe ó thaobh paisinéirí leighis de

(406) Maidir leis an gconclúid nach bhfuil calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe a mhéid a bhaineann le paisinéirí leighis, measann Corsica Ferries go gcuireann earráid fhollasach measúnaithe ó mhaith í agus go bhfuil trí chúis leis sin.

(407) *Ar an gcéad dul síos*, measann Corsica Ferries gur cheart an coincheap 'paisinéir leighis' a léirmhíniú go docht. Measann sé gur shainaithin údaráis na Fraince go raibh éileamh sonrach ó phaisinéirí leighis mar gheall ar an gcreat dlíthiúil a bheith ann lena rialaítear cumhdach costas iompair othar agus mar gheall air sin amháin, rud a chuireann teorainn le rogha modha iompair paisinéirí.

(408) Tuigeann Corsica Ferries go gciallaíonn sé sin, chun an gá le seirbhís iompair phoiblí a shainaithint, nach mór an t-éileamh ar iompar ó phaisinéirí leighis a bhfuil a dturas incháilithe d'aisíocaíocht ón gcóras slándála sóisialta agus an t-éileamh sin amháin a chur san áireamh. Mar sin féin, de réir Corsica Ferries, is iomaí cás ina dtaistealódh cónaitheoir chuig mórthír na Fraince ar chúiseanna leighis ach nach mbeadh a dtaisteal incháilithe d'aisíocaíocht. Sna cásanna sin, de réir Corsica Ferries, níl aon srian dlíthiúil ar an modh iompair atá le húsáid.

([152]) Sholáthair Corsica Ferries roinnt doiciméad in Iarscríbhinn 5 a ghabhann lena bharúlacha:
- litir lámhscríofa anaithnid a seoladh chuig uachtarán na Corsica Ferries lenar tugadh tuairisc ar an iarracht a rinne bainistíocht Corsica Linea a iarraidh ar a fhostaithe 'ligean orthu féin gur cónaitheoirí iad' chun freagra a thabhairt ar an gcomhairliúchán le húsáideoirí;
- teachtaireacht inmheánach ó Corsica Linea ('nuashonrú míosúil mhí na Nollag 2021') lenar tugadh aghaidh ar roinnt ábhar a bhaineann le straitéis tráchtála Corsica Linea, lena n-áirítear nuashonrú i dtaobh na gconarthaí seirbhíse poiblí ina bpléitear tráthchlár OTC chun comhairliúcháin phoiblí a sheoladh agus an cuireadh chun tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí, agus inar tugadh faoi deara gur thaisc Corsica Ferries gearáin leis an gCoimisiún;
- litir ó ionadaithe ceardchumainn a seoladh chuig uachtaráin Corsica Linea agus La Méridionale lenar cuireadh ar an eolas iad faoi fhógra stailce in aghaidh fhreasúra líomhnaithe stát na Fraince agus an Choimisiúin in aghaidh na seirbhíse muiriompair poiblí chuig an gCorsaic in ainm na saorghluaiseachta seirbhísí;
- ríomhphost inmheánach ó fhostaí de chuid Corsica Linea inar roinneadh nasc idirlín chuig an gcomhairliúchán le húsáideoirí agus ina raibh freagraí 'molta' chun údar a thabhairt le leanúint de sheirbhís phoiblí.

([153]) Cinneadh 2013/435/AE ón gCoimisiún, aithris 160.

([154]) Breithiúnais an 1 Márta 2017, *SNCM I*, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, agus *SNCM II*, *ibid.*

([155]) Tuairim Uimh. 12-A-05 ó údarás iomaíochta na Fraince an 17 Feabhra 2012 maidir le muiriompar idir an Chorsaic agus an mhórthír.

([156]) Breithiúnas Uimh. 17MA01582 ó Chúirt Achomhairc Riaracháin Marseille an 22 Feabhra 2021.

([157]) Breithiúnas Uimh. 1100533 ó Chúirt Riaracháin Bastia an 7 Aibreán 2015, *SNCM*.

(409) Mar sin féin, de réir Corsica Ferries, níor chuir údaráis na Fraince teorainn leis an riachtanas seirbhíse poiblí sna conarthaí seirbhíse poiblí do phaisinéirí leighis a raibh a gcostais iompair incháilithe d'aisíocaíocht ón gcóras slándála sóisialta agus dóibh sin amháin. Leis an ngá, áirítear freisin paisinéirí leighis i gcoitinne, cé nach bhfuil roinnt díobh, nach bhfuil a gcostais taistil incháilithe d'aisíocaíocht ón scéim árachais sláinte, srianta ag an modh iompair atá le húsáid ná ag an gcalafort teachta ar an mórthír.

(410) *Ar an dara dul síos*, tugann Corsica Ferries le fios go raibh údaráis na Fraince ag brath ar an reachtaíocht atá i bhfeidhm chun a léiriú nach raibh aon inionadaitheacht idir calafoirt Marseille agus Toulon a mhéid a bhaineann leis an éileamh ó phaisinéirí leighis ([158]). Bheadh an chonclúid sin mícheart go follasach.

(411) Áitíonn Corsica Ferries, murab ionann agus an méid a mhaíonn údaráis na Fraince, nach bhfágann aon cheanglas dlíthiúil ná rialála go mbraitheann aisíocaíocht costas iompair ar an achar idir an calafort teachta agus an t-ionad cúraim sláinte.

(412) Tagraíonn Corsica Ferries d'Airteagal L. 322-5 CSS, lena bhforáiltear mar a leanas: 'aisíoctar costais iompair ar bhonn oideas liachta [...] Ní mór an modh iompair is oiriúnaí do riocht sláinte an othair a shonrú ar an oideas liachta agus cé acu atá nó nach bhfuil an riocht sin ar neamhréir le hiompar comhroinnte, a thuigtear mar iompar beirt othar ar a laghad le chéile. I gcomhréir leis an oideas, cumhdaítear costais iompair ar bhonn an turais is saoire, agus na dálaí iompair agus an líon othar a iompraítear á gcur san áireamh.'

(413) Measann Corsica Ferries freisin gur bhain údaráis na Fraince míbhrí as Airteagal R. 310-10-5 CSS (aithris 139). Cé go bhforáiltear leis an bhforáil sin, de réir Corsica Ferries, go ríomhfar aisíocaíocht costas taistil ar bhonn an achair idir baile an othair agus saoráid na cóireála a ordaíonn an dochtúir, níl feidhm aici ach maidir le cineálacha áirithe taistil (is é sin, iad siúd dá dtagraítear i mír 1(a)-(f) d'Airteagal R. 322-10 CSS, mar a léirítear in aithris 139). De réir Corsica Ferries, ní áirítear leis sin taisteal ar bhád nó eitleán sceidealaithe. Dá thoradh sin, ní bhaineann Airteagal R. 310-10-5 CSS le taisteal ar bhád nó eitleán sceidealaithe, ná le ceist an achair idir calafort nó aerfort teachta an othair agus an tsaoráid chóireála.

(414) Dá bhrí sin, de réir Corsica Ferries, cé go bhféadfadh sé go deimhin go gcuirfeadh an t-oideas liachta srian ar an modh iompair (eitleán nó bád), agus ar an áit chóireála féin, níl aon srian ar an gcalafort ná ar an aerfort teachta i gcás ina bhfuil iompar ar bhád nó eitleán sceidealaithe i gceist, ná ní fhorchuirtear an calafort ná an t-aerfort teachta leis an oideas liachta.

(415) Os a choinne sin, tá feidhm ag an gcoinníoll a leagtar síos in Airteagal L. 322-5 CSS, ar dá réir a aisíoctar costais taistil ar bhonn an turais is saoire, maidir le gach turas agus gach modh iompair.

(416) Dá thoradh sin, de réir Corsica Ferries, bíonn sé de shaoirse i gcónaí ag paisinéirí leighis a bhfuil muiriompar ordaithe ag dochtúir dóibh bealach a thagann isteach in Toulon nó in Marseille a roghnú; ní mór an rogha a dhéanamh ar bhonn praghais seachas ar bhonn fhad an chalafoirt teachta ón tsaoráid chóireála. Deimhnítear an chonclúid sin freisin leis an bhfaisnéis san fhoirm oifigiúil nach mór don dochtúir a ordaíonn a chomhlánú ionas go n-aisíocfar costais an iompair atá beartaithe ([159]).

(417) In aon chás, agus mar a luaitear ina ghearán, measann Corsica Ferries go ndeimhnítear inionadaitheacht chalafoirt Marseille agus Toulon ó thaobh paisinéirí leighis de leis na himthosca tar éis ráig COVID-19, ar lena linn a chuir na húdaráis náisiúnta teorainn mhór le hiompar paisinéirí idir an Chorsaic agus an mhórthír trí iompar daoine áirithe amháin a údarú (oibrithe cúraim, pearsanra míleata, trodaithe dóiteáin agus teicneoirí). Maíonn Corsica Ferries gurbh é féin an t-aon oibreoir amháin le linn na tréimhse sin a d'iompair paisinéirí a bhí údaraithe chun taisteal idir Toulon agus an Chorsaic, ós rud é go ndearna na lamháltóirí Corsica Linea agus La Méridionale cinneadh gan ach seirbhísí muiriompair lasta a oibriú idir Marseille agus an Chorsaic.

([158]) Cinneadh tosaigh, aithris 296.

([159]) In Iarscríbhinn 6 a ghabhann lena bharúlacha, sholáthair Corsica Ferries foirm shamplach le haghaidh réamhúdarú iompair a iarraidh, rud atá coibhéiseach le hoideas liachta. Tá fógra san fhoirm sin lena soláthraítear faisnéis d'oideasóirí maidir leis na rialacha lena rialaítear cumhdach costas iompair.

(418) *Ar an tríú dul síos*, míníonn Corsica Ferries, ós rud é nach gcuireann an reachtaíocht maidir le haisíoc costas iompair arna dtabhú ar chúiseanna leighis iallach ar phaisinéirí leighis turas farraige chuig calafort Marseille a roghnú, nach bhfuil aon mhíbhuntáiste ann do phaisinéirí taisteal chuig calafort Toulon seachas chuig calafort Marseille ar mhaithe lena riachtanais leighis. Measann Corsica Ferries nach mbaineann sé le hábhar do phaisinéirí leighis a thaistealaíonn lena bhfeithicil (a bhfuil turas farraige 12 uair an chloig déanta acu cheana féin) cibé acu Marseille nó Toulon a dtagann siad isteach ann, ós rud é go bhfuil an dá chathair sin 45 nóiméad ó chéile le gluaisteán.

5.1.2.1.2.1.2. Tá calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe ó thaobh paisinéirí de

(419) Maidir leis an gconclúid nach bhfuil calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe ó thaobh paisinéirí de, measann Corsica Ferries go gcuireann earráid fhollasach measúnaithe ó mhaith í agus go bhfuil trí chúis leis sin.

(420) *Ar an gcéad dul síos*, níl san achar idir Ajaccio agus Propriano ach 70 km, rud a fhágann nach bhfuil aon difríocht mhór ann do phaisinéirí a dhéanann turas farraige lena ngluaisteán (i.e., 92 % de phaisinéirí, de réir Corsica Ferries) cibé acu calafort Ajaccio nó calafort Propriano a dtaistealaíonn siad chuige.

(421) *Ar an dara dul síos*, a mhéid a bhaineann le fad an turais, áitíonn Corsica Ferries go bhfuil sé mícheart a mheas go bhfágfadh am turais de thart ar 1 uair an chloig nach mbeadh an dá chalafort inionadaithe.

(422) Tugann Corsica Ferries le fios go measann údaráis na Fraince go bhfuil calafoirt Nice agus Toulon inionadaithe (d'ainneoin am turais de thart ar 1 uair an chloig agus 30 nóiméad), mar atá calafoirt Marseille agus Nice (do phaisinéirí neamhchónaitheacha, d'ainneoin am turais de bheagnach 2 uair an chloig agus 20 nóiméad). Ba cheart feidhm a bheith ag an bprionsabal céanna maidir leis an achar idir Ajaccio agus Propriano.

(423) Measann Corsica Ferries freisin go bhfuil ceantar seirbhíse coiteann ag Ajaccio agus Propriano, agus luann siad mar shampla de sin cás na gcónaitheoirí in Grosseto-Prugna, a bhfuil Ajaccio 32 km ar shiúl uaidh (turas 40 nóiméad) agus Propriano 35 km uaidh (turas 45 nóiméad).

(424) Tagraíonn Corsica Ferries, thairis sin, don ghearán, inar mhínigh sé go ndeimhnítear an inionadaitheacht idir calafoirt Ajaccio agus Propriano leis na hoibleagáidí minicíochta a fhorchuirtear faoi na conarthaí seirbhíse poiblí. Cé go gceanglaítear ar na lamháltóirí bealach idir Marseille agus Ajaccio a oibriú go laethúil, ní cheanglaítear orthu ach trí dhé-aistear sheachtainiúla a oibriú idir Marseille agus Propriano. De réir Corsica Ferries, ní mór do phaisinéirí a théann ar bord ag Propriano de ghnáth taisteal chuig Ajaccio laethanta nach bhfuil aon dé-aistear ar fáil ag calafort Propriano.

(425) *Ar deireadh*, tagraíonn Corsica Ferries don fhaisnéis a chuirtear i láthair sa ghearán maidir le fasaigh dhlíthiúla a bheith ann lena dtugtar léiriú ar inionadaitheacht an dá chalafort. Thug sé le fios sa ghearán gur aithin na húdaráis náisiúnta féin inionadaitheacht an dá chalafort i gcomhthéacs na tuairime saineolaí a d'ordaigh Cúirt Achomhairc Riaracháin Marseille ina réamhrialú Uimh. 17MA01582-17MA01583 an 12 Feabhra 2018, chun a chinneadh cén méid cúitimh is iníoctha ag CdC as an damáiste a bhain do Corsica Ferries de dheasca na cabhrach neamhdhleathaí a íocadh faoi chonradh seirbhíse poiblí 2007-2013 ([160]).

(426) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, cuireann Corsica Ferries in aghaidh sheasamh an Choimisiúin i leith an phointe sin nach bhfuil na fasaigh sin ábhartha toisc nach mbaineann siad leis an gcás seo, á chur in iúl (i) gur bhain na fasaigh uile le seirbhísí muirí chuig an gCorsaic agus le hoibleagáidí seirbhíse poiblí comhchosúla agus (ii) gur bhain siad le tréimhse le déanaí nach ndearnadh athruithe substaintiúla ar an margadh le haghaidh seirbhísí muirí lena linn a d'fhágfadh go gcaithfí amhras ar na conclúidí sin.

([160]) Deir Corsica Ferries gur tháinig an saineolaí breithiúnach arna cheapadh ag an gcúirt náisiúnta chun measúnú a dhéanamh ar an damáiste a bhain do Corsica Ferries ar an gconclúid go raibh calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe, gan é sin a bheith faoi dhíospóid ag na páirtithe i gceist (is iad sin CdC agus Corsica Ferries). Mar Iarscríbhinn 8 a ghabhann lena bharúlacha, cuireann Corsica Ferries i gceangal litir ón saineolaí breithiúnach i gceist chuig Corsica Ferries, ina gcuireann sé an chuideachta ar an eolas faoi stádas imscrúdú an tsaineolaí. Leis an litir, meabhraítear go háirithe do na páirtithe na pointí ar chomhaontaigh siad fúthu, lena n-áirítear inionadaitheacht chalafoirt Propriano agus Ajaccio, agus tugtar le fios go raibh coinne ag an saineolaí leis go mbaileodh sé sonraí laethúla maidir leis an tseirbhís bhreise a bhaineann le 2007-2009 (i gcás chalafort Ajaccio) agus 2007-2013 (i gcás chalafort Propriano).

(427) Tugann Corsica Ferries le fios nach ndearna údaráis na Fraince anailís ar inionadaitheacht chalafoirt na Corsaice faoi na conarthaí seirbhíse poiblí, agus dá bhrí sin go bhfuil an dualgas cruthúnais ar an bhFrainc a léiriú, ar bhonn sonraí oibiachtúla infhíoraithe, nach raibh Ajaccio agus Propriano inionadaithe a thuilleadh in 2023.

5.1.2.1.2.2. Maidir leis an éileamh cainníochtúil ó phaisinéirí a shainaithint

(428) Cuireann Corsica Ferries in aghaidh an bhealaigh a ndearna údaráis na Fraince cainníochtú ar an éileamh ó phaisinéirí leighis ar dhá chúis.

(429) *Ar an gcéad dul síos*, measann Corsica Ferries nach bhfuil an toimhde a rinne an Fhrainc maidir leis an líon daoine tionlacain (is é sin go dtionlactar go córasach aon phaisinéir leighis faoi bhun 19 mbliana d'aois nó os cionn 75 bliana d'aois) bunaithe ar aon sonraí oibiachtúla infhíoraithe. Dar le Corsica Ferries, d'fhágfadh sé sin go mbeadh aon trian den éileamh ó phaisinéirí leighis ag teacht ó dhaoine tionlacain seachas ó phaisinéirí leighis.

(430) Thar aon ní eile, tá an hipitéis sin bunaithe ar thoimhde atá ar neamhréir leis na rialacha lena rialaítear cumhdach taistil leighis faoin scéim árachais sláinte. Foráiltear le hAirteagal R. 322-10-7 CSS 'go ndéantar na costais iompair phoiblí arna dtabhú ag duine a thionlacann duine árachaithe nó tairbhí a chumhdach i gcás ina bhfágann riocht sláinte an duine árachaithe nó an tairbhí sin go bhfuil cúnamh ó thríú páirtí ag teastáil nó i gcás ina bhfuil siad níos óige ná 16 bliana d'aois'.

(431) *Ar an dara dul síos*, measann Corsica Ferries gur cosúil go ndearnadh meastachán i bhfad rómhór ar an ráta 10 % maidir le hiompar ar bhád a úsáideann údaráis na Fraince i bhfianaise na sonraí oibiachtúla a sholáthair údaráis na Fraince, bunaithe ar an sampla de 8 000 iarraidh ar fhormheas roimh ré a seoladh chuig CPAM 2A (aithris 158). Léiríonn na sonraí sin nach mbaineann ach 4 % de na hiarrataí le muiriompar. Dá bhrí sin, de réir Corsica Ferries, ní mór méideanna measta an éilimh ar iompar ó phaisinéirí leighis a laghdú níos mó ná a leath, trí ráta 4 % a chur i bhfeidhm in ionad an ráta 10 % a úsáideann údaráis na Fraince.

5.1.2.1.3. Maidir leis an éileamh ó úsáideoirí ar mhuiriompar lasta tharraingthe a shainaithint sa chás nach bhfeictear aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille a bheith ann

5.1.2.1.3.1. Maidir leis an éileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí ar iompar lasta tharraingthe a shainaithint

(432) Measann Corsica Ferries go ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus measúnú á dhéanamh acu nach raibh calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe ach go páirteach.

(433) Sa ghearán, ba é tuairim Corsica Ferries go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon go hiomlán inionadaithe a mhéid a bhaineann le hiompar tiománaithe. Dá bhrí sin, ní bhaineann sé le hábhar do thiománaí a thaistealaíonn le tarracóir agus leathleantóir, agus a bhfuil a mhoil lóistíochta suite i réigiún Marseille nó i gconair na Róine (Miramas, Salon, Avignon), cibé acu Marseille nó Toulon, atá 45 nóiméad ar shiúl ó chéile, ar gá dóibh dul chuige. Dá bhrí sin, tá cás tiománaí a thaistealaíonn le tarracóir agus leathleantóir mar an gcéanna le staid paisinéara a thaistealaíonn le gluaisteán.

(434) Dúirt Corsica Ferries sa ghearán freisin go mbíonn sé ag iompar a oiread tiománaithe ó Toulon agus a iompraíonn Corsica Linea agus La Méridionale ó Marseille ([161]).

(435) Ina bharúlacha, díospóideann Corsica Ferries, go háirithe, dhá phointe a pléadh sa chinneadh tosaigh: an riosca go sroichfear lántoilleadh chalafort Toulon; agus an easpa inionadaitheachta a nochtadh le linn an chomhairliúcháin le húsáideoirí.

5.1.2.1.3.1.1. Níl aon riosca ann go sroichfear lántoilleadh chalafort Toulon i ndáil le lasta tarraingthe

(436) Cuireann Corsica Ferries dhá argóint chun cinn ina leith sin.

([161]) Mar shampla, deir Corsica Ferries gur iompraíodh 5 947 dtiománaí in 2020 (4 984 in 2021) idir Toulon agus Ajaccio, i gcomparáid le 5 232 idir Marseille agus Ajaccio (6 973 in 2021).

(437) Ar an gcéad dul síos, an líomhain gur sroicheadh lántoilleadh chalafort Toulon, tá sí ar neamhréir, dar leis, lenar breathnaíodh san am a chuaigh thart maidir le toilleadh an chalafoirt i ndáiríre. Tuairiscíonn Corsica Ferries gur láimhseáil calafort Toulon 50 % níos mó lasta idir 2013 agus 2015 ná mar a láimhseáil sé inniu. Thairis sin, mar thoradh ar na stailceanna a rinne difear do chalafort Marseille i mí an Mheithimh 2019 agus i mí Eanáir 2020, tháinig méadú géar ar an trácht lasta ag calafort Toulon sa 2 mhí sin, gan aon fhadhb maidir le lántoilleadh.

(438) Ar an dara dul síos, agus thar aon ní eile, de réir Corsica Ferries, díospóideann údarás chalafort Toulon an líomhain gur sroicheadh lántoilleadh an chalafoirt. Deir Corsica Ferries gur iarr sé faisnéis ar CCI Var maidir le toilleadh lasta tharraingthe iarbhír chalafort Toulon. De réir Corsica Ferries, luaigh calafort Toulon ina fhreagra go raibh toilleadh ar fáil aige ag trí cinn dá chríochfoirt, á ghlacadh leis go mbeadh soláthar leanúnach aige ó Corsica Ferries ([162]). Ina theannta sin, de réir Corsica Ferries, dheimhnigh Var CCI gur láimhseáil Toulon-Port de Commerce suas le 42 008 leantóir le haghaidh a luchtaithe agus a ndíluchtaithe in 2014, i.e. líon atá coibhéiseach le 600 000 LM ([163]). Ós rud é gur láimhseáil calafort Toulon 320 000 ML in 2022, measann Corsica Ferries go bhfuil an calafort in ann freastal ar bheagnach 280 000 ML breise ó gach cearn den Fhrainc ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Ní fianaise leordhóthanach é an comhairliúchán le húsáideoirí chun an t-éileamh ar iompar lasta tharraingthe a shainaithint sa chás nach bhfeictear aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille a bheith ann

(439) Tugann Corsica Ferries dá haire, de réir údaráis na Fraince, gur léir ón gcomhairliúchán le húsáideoirí, a mhéid a bhaineann le lasta tarraingthe, nach mbreithníonn tarlóirí bealach malartach agus a dturais á bpleanáil acu. Tugann Corsica Ferries na barúlacha seo a leanas maidir leis an maíomh sin.

(440) Ar an gcéad dul síos, de réir Corsica Ferries, is ráiteas ginearálta gan bhunús é sin, atá bunaithe ar ráitis a rinne roinnt gníomhaithe ó shampla a bhfuil a ionadaíochas staidrimh éiginnte.

(441) Ar an dara dul síos, tugann Corsica Ferries le fios go bhfuil na tarlóirí a ndeachthas i gcomhairle leo i staid coinbhleachta leasa mar scairshealbhóirí in Corsica Linea (aithris 394). Déanann an staid sin difear don anailís ar inionadaitheacht chalafoirt Toulon agus Marseille, a mhéid nach mbíonn úsáideoirí muiriompair lasta tharraingthe ag gníomhú mar oibreoirí eacnamaíocha réasúnacha a chuireann tairiscintí i gcomparáid le chéile chun rogha a dhéanamh. Ina ionad sin, déanann siad rogha ar bhonn a leasa mar scairshealbhóirí in Corsica Linea, agus sin an fáth nach mbreithníonn siad rogha mhalartach fiú.

(442) Thairis sin, díospóideann Corsica Ferries go bhfuil gaireacht chalafort Marseille ar cheann de na príomhchúiseanna a roghnaíonn na tarlóirí an calafort sin seachas calafort Toulon. Creideann Corsica Ferries nár thug údaráis na Fraince aon fhianaise ar aird chun tacú lena ndearbhú go bhfuil bunáiteanna lóistíochta tharlóirí agus chustaiméirí na seirbhísí muirí chuig an gCorsaic níos gaire go geografach do Marseille ná do Toulon. Bhain cuid shubstaintiúil den trácht lasta tharraingthe úsáid as calafort Toulon sular atreoraíodh é chuig calafort Marseille, nuair a tháinig Corsica Linea isteach sa mhargadh in 2016. De réir Corsica Ferries, i bhfianaise a ghaireacht atá an líonra mótarbhealaí do shuíomh chalafort Toulon, ní féidir a cheantar seirbhíse a laghdú go dtí roinn Var amháin, ós rud é go ndéileálann an calafort le lasta tarraingthe ón réigiún iomlán agus ó ghleann na Róine.

([162]) Ina fhreagra ar Corsica Ferries (arna sholáthar mar Iarscríbhinn 10 a ghabhann le barúlacha Corsica Ferries), míníonn CCI Var gur féidir le críochfort Toulon Côte-d'Azur freastal ar suas le 80 leantóir in aghaidh an lae sa gheimhreadh agus thart ar 20 leantóir sa samhradh; 120 leantóir ag críochfort Brégaillon Theas (ach le haghaidh soithí róró amháin); agus nach bhfuil cé róró ag críochfort cúrsála Seyne-sur-Mer. Bheadh feabhsuithe ag teastáil ar an gceann deireanach sin (cé róró a thógáil nó pontún ar snámh a chur leis) sa chaoi go mbeadh sé in ann freastal ar suas le 50 leantóir.

([163]) Ina fhreagra ar Corsica Ferries, deir Var CCI gur '*sroicheadh an t-uaslíon leantóirí ag críochfort [Toulon-Port de Commerce] le 15 bliana anuas in 2014, tráth a luchtaíodh agus díluchtaíodh 42 008 leantóir. Ós rud é go bhfuil na sreafaí cothromaithe, comhfhreagraíonn sé sin do thart ar 21 000 leantóir a luchtaítear in aghaidh na bliana*'.

([164]) Mar fhreagra ar an gceist a chuir Corsica Ferries lenar iarradh air a dheimhniú nach bhfuil ceantar seirbhíse chalafort Toulon (i dtéarmaí inrochtaineachta agus suímh) teoranta do chúlchríoch Toulon nó roinn Var, ach go leathnaíonn sé chuig na ranna comharsanacha eile go léir (nótaí Iarscríbhinn 9 a ghabhann le Corsica Ferries), dúirt CCI Var 'go bhfuil rochtain ar chalafort Toulon trí mhótarbhealaí A50, A57 agus A570 a sholáthraíonn naisc idir an t-oirthear agus an t-iarthar agus idir an tuaisceart agus an deisceart. [...]. Bíonn an calafort ag láimhseáil méideanna lasta ó réigiún an deiscirt anois agus ó chríoch na Fraince ar bhonn níos ginearálta. [...]' (Iarscríbhinn 10 a ghabhann le barúlacha Corsica Ferries).

(443) Ar deireadh, fiú agus costais bhreise bóthair a bheith á dtabhú ag roinnt tarlóirí i ngeall ar an achar níos mó idir a mbunáit agus calafort Toulon, níl an critéar sin as féin ábhartha: Measann Corsica Ferries gurb é an príomhchritéar costas foriomlán an iompair chuig an gceann scríbe deiridh (i.e. an costas bóthair agus an costas muiriompair). Díospóideann Corsica Ferries in aon chás an costas breise 17 % de chostas foriomlán an turais, rud a mheasann sé a bheith ina rómheastachán. Le staidéar nua a rinne BRG a chuir Corsica Ferries isteach (‘**staidéar BRG 2**’), léirítear nach mó an costas breise ná 5-6 % de chostas táirgthe iomlán an iompróra, rud a fhritháirítear le praghsanna níos ísle seirbhísí muiriompair lasta tharraingthe ag calafort Toulon i gcomparáid le Marseille ([165]).

5.1.2.1.3.2. Maidir leis an éileamh cainníochtúil ó úsáideoirí ar mhuiriompar lasta tharraingthe a shainaithint sa chás nach bhfeictear aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille a bheith ann

5.1.2.1.3.2.1. Neamhréireacht san éileamh cainníochtúil measta ar iompar lasta tharraingthe sa chás nach bhfeictear aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille a bheith ann

(444) Aontaíonn Corsica Ferries le hamhras an Choimisiúin maidir le cainníochtú an éilimh ar iompar lasta tharraingthe faoi chuing ag calafort Marseille, a mheastar a bheith ag 80 % den éileamh stairiúil ar iompar lasta tharraingthe idir Marseille agus an Chorsaic, á chur in iúl nach bhfuil an ráta sin bunaithe ar aon sonraí oibiachtúla infhíoraithe.

(445) Ina theannta sin, tarraingíonn Corsica Ferries aird ar an bhfíoras gur tháinig údaráis na Fraince ar a mhalairt de chonclúid sa tástáil a rinneadh roimhe seo ar an margadh i mí Dheireadh Fómhair 2020, is é sin (i) ráta inionadaitheachta 80 % i gcás an éilimh ar iompar lasta tharraingthe idir Toulon agus Marseille agus (ii) ráta 20 % i gcás an éilimh ar iompar lasta neamh-inionadaithe ([166]). De réir Corsica Ferries, fágann difríocht chomh mór sin idir na conarthaí seirbhíse poiblí roimhe seo agus na conarthaí seirbhíse poiblí go bhfuil amhras ann maidir le fóntacht mheastacháin údaráis na Fraince, go háirithe ós rud é nár tháinig aon athrú substaintiúil ar an margadh idir an dá thréimhse.

5.1.2.1.3.2.2. Earráid maidir le cainníochtú an éilimh ar iompar lasta tharraingthe faoi thionlacan tiománaithe

(446) Cuireann Corsica Ferries in aghaidh an mhodha a d’úsáid údaráis na Fraince chun meastachán a dhéanamh ar an líon tiománaithe bunaithe ar an gcóimheas aonair idir tiománaithe agus méadair líneacha de lasta tarraingthe, ar cóimheas é a cuireadh i bhfeidhm maidir leis an éileamh iomlán ar iompar lasta tarraingthe in 2030. Cuireann sé ceithre argóint chun cinn ina leith sin.

(447) *Ar an gcéad dul síos*, de réir Corsica Ferries, níor chuir an Fhrainc san áireamh an difríocht laistigh den chatagóir lasta tharraingthe idir lasta tarraingthe tionlactha agus neamhthionlactha. Dá bhrí sin, an riachtanas seirbhíse poiblí a líomhnaítear a bheith ann i ndáil le tiománaithe, tá sé bunaithe ar thoimhde gan údar. Tagraíonn Corsica Ferries ina leith sin do staidéar BRG 1 a soláthraíodh sa ghearán.

([165]) In Iarscríbhinn 2 a ghabhann lena bharúlacha, soláthraíonn Corsica Ferries staidéar BRG 2 maidir leis an measúnú a rinne CdC ar riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, dar dáta an 21 Aibreán 2024 agus arna dhéanamh thar ceann Corsica Ferries. Meastar an costas bóthair breise i ndáil le meán-aistear ó na limistéir lóistíochta atá suite i réigiún PACA chuig calafort Marseille i gcás leoraí 12 ML, lena ngabhann ráta laethúil toimhdithe EUR 191 agus costais in aghaidh na huaire, in aghaidh an chiliméadair agus in aghaidh an lae, arna soláthar ag an gcoiste bóithre náisiúnta le haghaidh na catagóire ‘feithicil altach réigiúnach – díosal’. A mhéid a bhaineann le táillí muiriompair, baineann an staidéar úsáid as táille EUR 32,4/LM a breathnaíodh ar an meán in 2023 ag calafort Toulon, i gcomparáid le EUR 42,5/LM ag calafort Marseille (a chomhfhreagraíonn don uastáille a shocraítear le scéim PSO 2019 ar bhealaí Marseille-Corsica).

([166]) Mar Iarscríbhinn 11 a ghabhann lena bharúlacha, soláthraíonn Corsica Ferries meabhrán anailíseach maidir leis an margadh muiriompair idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince atá i gceangal le Rún Uimh. 20/166 ó Thionól na Corsaice an 5 Samhain 2020 lena bhformheastar úsáid conarthaí seirbhíse poiblí le haghaidh na tréimhse 2021-2022. Ba é Gecodia a tharraing suas an meabhrán atá i gceist, de réir na samhla céanna a úsáideadh i dtuarascáil Gecodia. Leis an meabhrán, rinneadh measúnú ar inionadaitheacht chalafoirt Toulon, Marseille agus Nice i ndáil le lasta tarraingthe chuig an gCorsaic nó uaithi ó thaobh an éilimh de ar bhonn dhá chritéar (toilleadh na gcalafort glacadh leis an trácht atá i gceist agus an costas breise a bhaineann le dul trí chalafort amháin nó calafort eile). Ar leathanach 36 den mheabhrán, tagann Gecodia ar an gconclúid seo a leanas: ‘déanfar aon riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le [lasta tarraingthe] a ríomh mar a leanas: cé go bhfuil 20 % den trácht lasta tharraingthe i gcalafort Marseille nasctha go struchtúrach leis an gcalafort sin, d’fhéadfaí a chinneadh mar sin féin go bhfuil na calafoirt ar an mórthír inionadaithe go páirteach i gcás na deighleoige sin den mhargadh má chuirtear fianaise chuige sin ar fáil, go háirithe trí chomhairliúchán poiblí níos leithne le seoltóirí agus tarlóirí. Comhiomlánaítear an chuid eile den trácht ag calafoirt Marseille agus Toulon’.

(448) Le staidéar BRG 1, meastar gur cheart idirdhealú a dhéanamh i gcás lasta tarraingthe, toisc go bhféadfadh sé a bheith tionlactha (i.e. téann an tiománaí ar bord an tsoithigh in éineacht lena leoraí) nó neamhthionlactha (luchtaíonn an tiománaí an leoraí ar an soitheach agus bailíonn tiománaí eile ag an gcalafort teachta é). Is é sin le rá, bíonn muiriompar an tiománaí i gceist le lasta tarraingthe tionlactha, murab ionann agus lasta tarraingthe neamhthionlactha. De réir staidéar BRG 1, tagann an t-éileamh ar iompar lasta neamhthionlactha ó ghnáthchustaiméirí a bhfuil riachtanais mhóra agus lóistíocht struchtúrtha acu a chuireann ar a gcumas dóibh tiománaithe a fhágann leoraithe ar bord soithí a aisdúichiú agus/nó tiománaithe ar gá dóibh leoraithe a bhailiú nuair a thagann soithí isteach a iompar. Os a choinne sin, is ó chustaiméirí a bhfuil níos mó riachtanas *ad hoc* acu a thagann an t-éileamh ar iompar lasta tharraingthe thionlactha.

(449) De réir staidéar BRG 1, fágann na difríochtaí sin i bpróifílí agus riachtanais custaiméirí nach mór anailís ar leithligh a dhéanamh ar an dá shreabhadh ó thaobh éilimh de. Is féidir lasta tarraingthe tionlactha a aistriú go héasca ó chalafort amháin go calafort eile; is é sin le rá go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon go hiomlán inionadaithe ó thaobh úsáideoirí de chun freastal ar an trácht sin, rud nach amhlaidh i gcás lasta tarraingthe neamhthionlactha ([167]).

(450) Ní dhearna údaráis na Fraince an t-idirdhealú sin, áfach. De réir staidéar BRG 1, rinne an Fhrainc anailís fhoriomlán ar inionadaitheacht gheografach chalafoirt na mórthíre le haghaidh lasta tarraingthe. Dá bhrí sin, ní dhearnadh aon mheasúnú ar an riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le tiománaithe a iompar bunaithe ar anailís inionadaitheachta a bhaineann go sonrach le lasta tarraingthe tionlactha.

(451) *Ar an dara dul síos*, de réir Corsica Ferries, tríd an gcóimheas idir tiománaithe agus ML de lasta tarraingthe a chur i bhfeidhm maidir leis an éileamh measta le haghaidh 2030, arb í an bhliain a meastar go bhfuil an t-éileamh is airde inti, is gá go ndearna údaráis na Fraince rómheastachán ar an éileamh iarbhír ar iompar tiománaithe sna blianta roimhe sin.

(452) *Ar an tríú dul síos*, de réir Corsica Ferries, tá an cóimheas idir tiománaithe agus méadair líneacha de lasta tarraingthe mícheart. I ndáil leis sin, tagraíonn Corsica Ferries do staidéar BRG 2 lena léirítear, murab ionann agus an méid a luaitear in aithris 115 den chinneadh tosaigh, nach mbunaíonn údaráis na Fraince an cóimheas sin ar an meánluach a breathnaíodh le haghaidh na tréimhse 2018-2021. Tá an cóimheas a úsáideann údaráis na Fraince i bhfad níos airde ná an cóimheas a léirítear sna sonraí stairiúla, ([168]) rud a fhágann go ndéantar rómheastachán de thart ar 11 % ar an riachtanas a líomhnaítear a bheith ann i ndáil le tiománaithe ar an mbealach idir Marseille agus Ajaccio agus 7 % ar an riachtanas sin ar an mbealach idir Marseille agus Bastia.

(453) *Ar an gceathrú dul síos*, rinne údaráis na Fraince earráid mhodheolaíoch agus ráta fáis aonair 2,3 % in aghaidh na bliana á chur i bhfeidhm acu maidir leis na bealaí uile a chumhdaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí, óir ba cheart an anailís ar an riachtanas seirbhíse poiblí a bheith déanta ar bhonn bealach ar bhealach, de réir shaintréithe sonracha gach bealaigh.

(454) Tugann Corsica Ferries le fios i ndáil leis sin, ar bhonn Thábla 16 sa chinneadh tosaigh, gur tháinig laghdú seasta ar thrácht lasta tharraingthe ar bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Bastia idir 2018 agus 2023, agus gur éirigh sé marbhánta ar na bealaí idir Marseille agus trí chalafort eile na Corsaice idir 2018 agus 2023. Ar bhonn níos leithne, léiríonn sonraí oifigiúla maidir le sreafaí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (gach calafort i dteannta a chéile) gur éirigh an trácht lasta ar an iomlán marbhánta ó bhí 2010 ann. Dá bhrí sin, níl an ráta 2,3 % bunaithe ar na sonraí oibiachtúla is déanaí, rud a fhágann go ndéantar rómheastachán de bheagnach 22 % ar riachtanais iompair tiománaithe.

([167]) Tugann staidéar BRG 1 le fios go gcuireann lasta tarraingthe tionlactha srianta móra lóistíochta ar an tarlóir, toisc gur gá dó feithicil/leoraí breise a sholáthar chun an tiománaí a fhágann an leoraí ar bord an tsoithigh a bhailiú nó chun an tiománaí a bhailíonn an leoraí a iompar. Dá thoradh sin, ní féidir an cineál sin lasta tharraingthe a aistriú go héasca ó chalafort amháin go calafort eile, murab ionann agus lasta tarraingthe tionlactha, nach mbaineann srianta den sórt sin leis.

([168]) Le staidéar BRG 2, ar bhonn Tháblaí 16 agus 17 a chuirtear i láthair sa chinneadh tosaigh, meastar gurb iad na meánchóimheasanna idir tiománaithe agus méadair líneacha de lasta tarraingthe i gcaitheamh na tréimhse 2018-2020 iad 0,054 i gcás an bhealaigh idir Marseille agus Ajaccio (i gcomparáid le 0,060 a úsáideann údaráis na Fraince); 0,056 i gcás an bhealaigh idir Marseille agus Bastia (i gcomparáid le 0,060 a úsáideann údaráis na Fraince); 0,065 i gcás an bhealaigh idir Marseille agus Porto-Vecchio (i gcomparáid le 0,070 a úsáideann údaráis na Fraince); 0,082 i gcás an bhealaigh idir Marseille agus Propriano (i gcomparáid le 0,1 a úsáideann údaráis na Fraince) agus 0,081 i gcás an bhealaigh idir Marseille agus L'Île-Rousse (i gcomparáid le 0,080 a úsáideann údaráis na Fraince).

5.1.2.2. Maidir leis an anailís ar theip mhargaidh

(455) Measann Corsica Ferries go ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe sa scrúdú ar an teip mhargaidh lenar tugadh údar le tabhairt i gcrích na gconarthaí seirbhíse poiblí. Tarraingíonn sé anuas ceithre phointe i ndáil leis sin.

(456) *Ar an gcéad dul síos*, i dtéarmaí ginearálta, chun riachtanas seirbhíse poiblí a shaintréithriú, tugann Corsica Ferries le fios gur gá cás frithfhíorasach a bhunú roimh ré chun anailís a dhéanamh ar an leibhéal soláthair phríobháidigh a mholfaí, agus ansin chun a chinneadh an mbeadh an soláthar sin leordhóthanach chun freastal ar an éileamh. De réir Corsica Ferries, i gcás frithfhíorasach, níl an soláthar príobháideach teoranta don soláthar a breathnaíodh *ex ante* ar an margadh, ach ní mór measúnú dinimiciúil a dhéanamh air, trína réamh-mheas cén soláthar príobháideach a bheadh ann in éagmais conradh seirbhíse poiblí.

(457) Tugann Corsica Ferries le fios freisin nach mór an cás frithfhíorasach a bheith trédhearcach, oibiachtúil agus bunaithe ar thoimhdí inchreidte. I ndáil leis sin, is ar na húdaráis phoiblí atá an dualgas cruthúnais, agus ní mór dóibh fianaise sách áititheach inchreidte a sholáthar.

(458) Dá réir sin, de réir Corsica Ferries, tá an Coimisiún faoi oibleagáid scrúdú dícheallach neamhchlaonta a dhéanamh ar an bhfaisnéis a sholáthraíonn na húdaráis phoiblí, lena n-áirítear anailís chríochnúil chúramach ar an bhfaisnéis sin ([169]). Féadfar anailís ionchasach a áireamh san athbhreithniú a dhéanfaidh an Coimisiún, agus ní mór an anailís sin a áireamh ann i gcás ina gceanglóidh imthosca an cháis amhlaidh ([170]).

(459) Sa chás seo, measann Corsica Ferries nár bhunaigh údaráis na Fraince cás frithfhíorasach agus nach ndealraíonn sé go ndearna an Coimisiún athbhreithniú iomlán mar ba ghá ar stóinseacht, inchreidteacht agus leordhóthanacht na faisnéise a soláthraíodh maidir leis an soláthar príobháideach a chuirfí ar fáil in éagmais na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(460) *Ar an dara dul síos*, measann Corsica Ferries go raibh na ceistneoirí a cuireadh isteach le linn an chomhairliúcháin le hoibreoirí claonta.

(461) Ar an gcéad dul síos, leis na ceistneoirí, níor iarradh ar oibreoirí ach tuairisc a thabhairt ar an gcaoi a bhféadfadh na seirbhísí muiriompair a chuir siad ar fáil nó a bhí beartaithe acu a chur ar fáil ceanglais leanúnachas críche na Corsaice a chomhlíonadh, gan na ceanglais atá i gceist a shainiú riamh.

(462) Ina theannta sin, léiríonn Corsica Ferries gur ann do choinbhleacht leasa a shaobhann na freagraí a tugadh i gcomhthéacs an chomhairliúcháin le hoibreoirí maidir le hiompar lasta. Thug Corsica Linea freagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí cé gurbh é ba leas dá scairshealbhóirí, atá comhdhéanta de phríomhchustaiméirí sheirbhísí lasta muirí na Corsaice, an tseirbhís phoiblí fhóirdheonaithe a choinneáil ar bun (aithris 394). I ndáil leis sin, tugann Corsica Ferries dá aire go gcuireann coinbhleacht leasa cosc ar dhuine i gcás den sórt sin a bheith rannpháirteach sa phróiseas cinnteoireachta riaracháin nó idirghabháil a dhéanamh ann faoi Airteagail 101 agus 102 CFAE agus Airteagal 14 de Threoir 2006/123/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le seirbhísí sa mhargadh inmheánach ([171]).

([169]) Tagraíonn Corsica Ferries do bhreithiúnais an 18 Eanáir 2017 i gCás T-92/11 RENV., *Andersen* v *An Coimisiún*, ECLI:EU:T:2017:14, mír 57; an 22 Deireadh Fómhair 2008 i gCásanna Uamtha T-309/04, T-317/04, T-329/04 agus T-336/04, *TV2/An Danmhairg agus eile* v *An Coimisiún*, ECLI:EU:T:2008:457, mír 183; agus an 3 Nollaig 2014 i gCás T-57/11, *Castelnou Energía* v *An Coimisiún*, ECLI:EU:T:2014:1021, mír 136.

([170]) Breithiúnas an 3 Nollaig 2014 i gCás T-57/11, *Castelnou Energía* v *An Coimisiún*, ECLI:EU:T:2014:1021, mír 34.

([171]) Treoir 2006/123/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 12 Nollaig 2006 maidir le seirbhísí sa mhargadh inmheánach, IO L 376, 27.12.2006, lch. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Go sonrach, foráiltear le hAirteagal 14 '[nach gc] uirfidh na Ballstáit rochtain ar ghníomhaíocht seirbhíse ar a gcríoch, ná feidhmiú na gníomhaíochta sin, faoi réir aon cheann díobh seo a leanas a chomhlíonadh: [...] rannpháirtíocht dhíreach nó indíreach oibreoirí iomaíocha, lena n-áirítear laistigh de chomhlachtaí comhairleacha, i ndeonú údaruithe nó i nglacadh cinntí eile de chuid na n-údarás inniúil, cé is moite de chomhlachtaí gairmiúla agus comhlachais ghairmiúla nó eagraíochtaí eile ag gníomhú dóibh mar an t-údarás inniúil; ní bhainfidh an toirmeasc sin leis an gcomhairliúchán le heagraíochtaí, amhail comhlachais tráchtála nó comhpháirtithe sóisialta, maidir le hábhair seachas iarratais aonair ar údarú, nó comhairliúchán leis an bpobal i gcoitinne'.

(463) Measann Corsica Ferries, de réir analaí leis na rialacha is infheidhme maidir le soláthar poiblí, ([172]) go bhfuil an dualgas cruthúnais ina leith sin ar údaráis na Fraince, nach mór dóibh a bheith rannpháirteach go gníomhach in aon nós imeachta riaracháin, lena n-áirítear nósanna imeachta comhairleacha, chun coinbhleachtaí leasa a chosc agus a bhrath. Chun a léiriú go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí ann, ceanglaíodh ar an bhFrainc, dá bhrí sin, brath ar fhaisnéis oibiachtúil atá sách inchreidte agus infhíoraithe, agus cosc a chur ar aon chur isteach ó oibreoirí i gcás coinbhleachta leasa.

(464) *Ar an tríú dul síos*, measann Corsica Ferries nár thug Corsica Linea agus La Méridionale freagraí inchreidte, go bunúsach, ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí. Míníonn sé go bhfuil sé míréasúnta a mheas go gcuirfeadh an dá chuideachta sin deireadh le gach seirbhís mhuirí chuig an gCorsaic in éagmais na gconarthaí seirbhíse poiblí. Tagraíonn sé go háirithe don tuairim ón údarás iomaíochta ([173]) agus tugann sé le fios freisin go bhfuil cabhlach 9 soitheach agus 4 shoitheach ag Corsica Linea agus La Méridionale faoi seach agus go bhfostaíonn siad níos mó ná 1 100 agus 600 fostaí faoi seach.

(465) Ba lúide fós an inchreidteacht go scorfaí mar sin den ghníomhaíocht agus seirbhís tráchtála á cur ar fáil ag na lamháltóirí cheana féin a oibrítear go hiomlán lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí. Luann Corsica Ferries Corsica Linea ([174]) agus La Méridionale ([175]) mar shamplaí. Tugann sé dá aire freisin an fhianaise a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin i gcomhthéacs an ghearáin, agus go sonrach staidéar BRG 1. Tugadh faoi deara sa staidéar gur chuir Corsica Linea plean iompair isteach i mí an Mheithimh 2022 inar cuireadh in iúl go raibh rún aige roinnt turais farraige a dhéanamh faoi scéim PSO in 2023, ó chalafort Marseille go Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) agus L'Île-Rousse ([178]). Léiríonn an rún sin, a fógraíodh i samhradh 2022, go ndearna an Fhrainc earráid agus í ag glacadh leis nach gcuirfí aon acmhainn iompair phríobháideach ó Marseille ar fáil in éagmais conradh seirbhíse poiblí.

(466) Maidir leis an bhfíoras gur thug na lamháltóirí freagraí comhionanna ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí, is é tuairim Corsica Ferries (i) go léiríonn sé an choinbhleacht leasa a dhéanann difear dóibh, agus leas soiléir acu araon sa soláthar príobháideach amach anseo a laghdú chun a áirithiú go leanfar den chóras conarthaí seirbhíse poiblí fóirdheonaithe, agus (ii) gur ábhar imní é maidir le comhordú idir an dá chuideachta sin sular thug siad freagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí.

(467) Ar deireadh, tugann Corsica Ferries dá aire nach bhfuil sé comhsheasmhach don Choimisiún a mheas go bhfuil ráitis ghinearálta gan bhunús ó oibreoirí muirí neamhleor chun údar a thabhairt le conclúidí áirithe (i.e. maidir leis an méid measta lasta tharraingthe faoi chuing a sholáthair Corsica Linea ag calafort Marseille, rud a cheistigh an Coimisiún in aithris 311 den chinneadh tosaigh), ach go bhfuil siad leordhóthanach a mhéid a bhaineann le measúnú a dhéanamh ar sholáthar príobháideach ionchasach.

([172]) Tagraíonn Corsica Ferries do bhreithiúnas na Cúirte an 12 Márta 2015 i gCás C-538/13, *eVigilo Ltd* v *an Liotuáin*, ECLI:EU:C:2015:166, míreanna 33-43 agus 47.

([173]) Cuireann Corsica Ferries i dtábhacht gur thug an t-údarás iomaíochta dá aire, i bpointe 369 dá thuairim, go bhfuil sé '[...] deacair a chreidiúint nach mbeadh na cuideachtaí loingseoireachta a gcuirtear an tseirbhís phoiblí ar a n-iontaoibh faoi láthair, Corsica Linea agus La Méridionale, in ann, leis na huirlisí cuntasaíochta anailíseacha atá ar fáil dóibh chun measúnú a dhéanamh ar a gcostais faoin gconradh seirbhíse poiblí, meastachán oibiachtúil a mholadh ar an acmhainn iompair a d'fhéadfaidís a chur ar fáil dá n-oibreoidís na bealaí céanna sin faoi oibleagáid seirbhíse poiblí nó gan oibleagáid seirbhíse poiblí'.

([174]) Soláthraíonn Corsica Ferries litir ó OTC dar dáta an 31 Iúil 2023 (Iarscríbhinn 12 a ghabhann lena bharúlacha) lena ndeimhnítear gur cuireadh i gcrích 41 thuras farraige nach turais faoi chonarthaí seirbhíse poiblí iad ar bhealach Marseille-Propriano i samhradh 2023 chun paisinéirí a iompar agus 28 dturas farraige nach turais faoi chonarthaí seirbhíse poiblí iad ar bhealaí Marseille-Ajaccio (12 thuras farraige) agus Marseille-L'Île-Rousse (16 thuras farraige). Deir Corsica Ferries gur sheol Corsica Linea líon nach lú ná 114 thuras farraige in 2024 lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí.

([175]) De réir Corsica Ferries, rinne La Méridionale an cinneadh trí sheirbhís oíche a oibriú in aghaidh na seachtaine idir Toulon agus L'Île-Rousse ó mhí Aibreáin 2024. Leathnaigh La Méridionale a sheirbhísí lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí freisin trí 12 thuras farraige breise a phleanáil idir Marseille agus Ajaccio i mí Iúil agus i mí Lúnasa 2024.

([176]) 19 ndé-aistear.

([177]) Cúig dhé-aistear.

([178]) Deich ndé-aistear.

(468) *Ar deireadh*, diúltaíonn Corsica Ferries do dhearbhú an Choimisiúin in aithris (326) den chinneadh tosaigh maidir leis na seirbhísí muirí a sholáthair Corsica Linea agus La Méridionale lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí ([179]). Maidir leis an gceanglas a fhorchuirtear leis an gcásdlí go mbeidh cás frithfhíorasach inchreidte ann, is é tuairim Corsica Ferries nach gciallaíonn sé gur cheart an soláthar príobháideach ionchasach a chomhlíonann coinníollacha na gconarthaí seirbhíse poiblí agus an soláthar sin amháin a chur san áireamh. Os a choinne sin, is éard atá i gceist leis an gceanglas go mbeidh cás frithfhíorasach inchreidte ann go ndéantar anailís ar an soláthar príobháideach iomlán a chuirfí ar fáil go réasúnta in éagmais na gconarthaí seirbhíse poiblí, chun é a chur i gcomparáid ansin leis an éileamh measta.

5.1.2.3. Maidir le riachtanas agus comhréireacht na gconarthaí seirbhíse poiblí

(469) Aontaíonn Corsica Ferries le réamhthuairim an Choimisiúin gur cosúil go bhfuil an íosacmhainn iompair a leagtar síos sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí (aithris 331).

(470) Tagraíonn Corsica Ferries d'ábhar an ghearáin maidir leis an bpointe sin. Dé-aistir bhreise agus dé-aistir in-athsceidealaithe a bheith ann, tugadh faoi deara sa ghearán go raibh sé sin ina shárú ar an Rialachán Cabatáiste agus nár chomhlíon sé riachtanas seirbhíse poiblí. Leis an Rialachán, cuirtear toirmeasc ar na Ballstáit raon feidhme an chonartha seirbhíse poiblí a mhodhnú, de réir mar is oiriúnach dóibh agus gan údar. Sa chás seo, áfach, ní raibh an Fhrainc in ann riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithint, toisc nár leag sí amach (i) an tréimhse ar lena linn a bhí na dé-aistir bhreise agus na dé-aistir in-athsceidealaithe sin le déanamh ná (ii) an líon beacht dé-aistear breise a bhí le déanamh (tá na dé-aistir sin roghnach).

(471) Ina theannta sin, thug Corsica Ferries le fios sa ghearán, i gcás gach ceann de na cúig bhealach lena mbaineann na bearta i gceist, go raibh na dé-aistir sceidealaithe leordhóthanach ar an mórgóir chun an riachtanas seirbhíse poiblí a mheas an Fhrainc a bheith ann i gcaitheamh na tréimhse 2023-2030 a chumhdach, sa chaoi gur cosúil go raibh na dé-aistir in-athsceidealaithe agus na dé-aistir bhreise iomarcach. Dúirt Corsica Ferries freisin, ina thairiscintí a cuireadh faoi bhráid údaráis na Corsaice, gur shainaithin Corsica Linea agus La Méridionale cheana féin na laethanta ar a ndéanfaí dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise, ar feadh ré iomlán na gconarthaí seirbhíse poiblí, sa chaoi nár chomhlíon na dé-aistir sin riachtanas seirbhíse poiblí arna shainaithint ag an bhFrainc roimhe sin. Thairis sin, is le linn an tsamhraidh amháin a dhéanfaí na turais farraige sin, agus chuirfí ar fáil ag an deireadh seachtaine go príomha iad, i.e. do thurasóirí (ós rud é go bhfuil cosc ar thiománaithe leoraí taisteal ar an Domhnach).

(472) Ar deireadh, chuir Corsica Ferries amhras in iúl sa ghearán maidir le cé acu a bhí nó nach raibh na lamháltóirí in ann na hoibleagáidí seirbhíse poiblí atá sna conarthaí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh. Sa ríomhphost uaidh an 13 Deireadh Fómhair 2023, deir Corsica Ferries, chun turais farraige a oibriú i mí Iúil agus i mí Lúnasa 2023, gur chairtfhostaigh Corsica Linea soitheach ar le La Méridionale é, an Kalliste, ar ceanglaíodh ar La Méridionale mar sin féin é a chur ar fáil do OTC arna iarraidh sin dó le haghaidh dé-aistir bhreise faoi na conarthaí seirbhíse poiblí a bhaineann le seirbhísí muirí Porto-Vecchio agus Bastia. Mar sin féin, in éagmais an tsoithigh sin, ní bheadh La Méridionale in ann freagairt do threoracha conarthacha OTC, dá mbeadh gá leis na turais farraige breise sin idir mí Iúil agus mí Lúnasa 2023.

(473) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, measann Corsica Ferries, áfach, nach óna thorthaí féin a tháinig an Coimisiún ar na conclúidí uile sa chinneadh sin.

(474) *Ar an gcéad dul síos*, an íosacmhainn iompair a forchuireadh le haghaidh lasta agus paisinéirí, socraíodh í ar bhonn an uas-bhuaicéilimh mheasta faoi 2030, i riocht agus go bhfuil sé beartaithe go bhfreastalóidh an acmhainn iompair ar an éileamh réamh-mheasta do 2030 faoi 2023. Is cosúil, dá bhrí sin, go bhfuil an acmhainn iompair díréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí a ndearnadh measúnú ina leith i ndáil leis na mblianta roimh 2030. De réir Corsica Ferries, ba cheart an íosacmhainn iompair sa chonradh seirbhíse poiblí a bheith socraithe chun freastal ar an meánéileamh measta idir 2023 agus 2030.

([179]) Mar achoimre, luaitear an méid seo a leanas in aithris 326 den chinneadh tosaigh: 'Thairis sin, seirbhísí tráchtála coimhdeacha a bheith curtha ar fáil ag ceann de na conraitheoirí, Corsica Linea, lasmuigh de chreat na gconarthaí seirbhíse poiblí idir mí Iúil agus mí Mheán Fómhair 2023 (aithris 205), ní fianaise ann féin é sin gur léir go soláthródh an t-oibreoir sin seirbhísí tráchtála faoi na coinníollacha céanna leo siúd a fhorchuireann údaráis na Fraince faoi na conarthaí seirbhíse poiblí in éagmais na gconarthaí sin, nó go soláthrófaí na seirbhísí sin iarbhír faoi na coinníollacha céanna leo siúd a fhorchuirtear i gcomhthéacs an chonartha seirbhíse poiblí'.

(475) *Ar an dara dul síos*, de réir Corsica Ferries, níor chuir an Coimisiún na dé-aistir bhreise san áireamh agus anailís á déanamh aige ar an acmhainn iompair a thug na conarthaí seirbhíse poiblí isteach maidir leis an riachtanas seirbhíse poiblí. Ós rud é go bhfuil sé beartaithe leis na dé-aistir bhreise sin freastal ar an mbuaicéileamh, ba cheart iad a bheith curtha san áireamh agus an íosacmhainn iompair in aghaidh an turais farraige a fhorchuirtear faoi na conarthaí seirbhíse poiblí á cinneadh.

(476) *Ar an tríú dul síos*, díospóideann Corsica Ferries réamh-mheasúnú an Choimisiúin nach bhfuil oibleagáid sna conarthaí seirbhíse poiblí soithí Ro-Pax a úsáid ([180]).

(477) Deir Corsica Ferries gurb é 12 phaisinéir an líon a fheidhmíonn mar líne dheighilte idir (i) soithí paisinéirí a fhéadfaidh earraí a iompar freisin (Ro-Pax) agus (ii) soithí lasta (róró), a bhfuil a líon paisinéirí teoranta do 12 ([181]).

(478) Is é tuairim Corsica Ferries, cé nach ndéantar foráil go sainráite sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir leis an oibleagáid soithí Ro-Pax a shlógadh, gur ghá gur eascair sí as an íosacmhainn iompair a fhorchuirtear faoi Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, rud ba ghá a chomhlíonadh i gcás gach turais farraige. Mar sin féin, trí íosacmhainn iompair 18 bpaisinéir a fhorchur i gcás bhealach Marseille - Ajaccio (4 phaisinéir leighis agus 14 thiománaí) agus íosacmhainn iompair 24 phaisinéir a fhorchur i gcás bhealach Marseille - Bastia (5 phaisinéir leighis agus 19 dtiománaí), ba é an éifeacht a bhí ann gur fhorchuir údaráis na Fraince slógadh Ro-Pax i ndáiríre agus gur eisiaigh siad úsáid soithí róró.

(479) Dá bhrí sin, an oibleagáid a fhorchuirtear ar na lamháltóirí a bheith in ann freastal go córasach ar níos mó ná 12 phaisinéir in aghaidh an turais farraige, gan úsáid soithí róró a áireamh, tá sí gan údar agus díréireach de réir Corsica Ferries.

5.1.3. *Mainneachtain an dara ceann de chritéir Altmark a chomhlíonadh*

(480) De réir Corsica Ferries, ciallaíonn an dara ceann de chritéir Altmark, arb é is cuspóir dó a áirithiú go bhfuil ríomh an chúitimh iontaofa agus infhíoraithe, nach mór dhá cheanglas ar leith a chomhlíonadh: (i) ní mór na paraiméadair chun cúiteamh a ríomh a bhunú de réir nós imeachta trédhearcach, agus (ii) ní mór iad a bheith oibiachtúil.

(481) Tugann Corsica Ferries dá haire, *ar an gcéad dul síos*, nár bunaíodh na paraiméadair chúitimh ar bhealach trédhearcach.

(482) Tugann sé faoi deara gur thug an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí saoirse iomlán d'iarrthóirí na heochracha leithdháilte a chinneadh chun an cúiteamh airgeadais a ríomh, agus nach ndearnadh poiblíocht ar chor ar bith ar Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, ina bhfuil scála sonrach lena léirítear, i gcás gach ceann de mhíreanna caiteachais an lamháltóra, an céatadán a leithdháiltear ar ghníomhaíocht SLEG. Dá bhrí sin, tá sé dodhéanta go hábhartha do Corsica Ferries, in éagmais trédhearcacht leordhóthanach ó thaobh na Fraince de, a bheith in ann seiceáil éifeachtach agus cáineadh a dhéanamh ar na heochracha leithdháilte a úsáidtear.

(483) Ar an gcaoi chéanna, cáineann Corsica Ferries an easpa trédhearcachta san anailís a rinne údaráis na Fraince ar na heochracha a mhol na lamháltóirí, lena n-áirítear sa chinneadh tosaigh. De réir Corsica Ferries, cruthaíonn an easpa trédhearcachta sin fadhb thromchúiseach maidir le prionsabal na sáraíochta, rud a chuireann cosc ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur ar aghaidh go héifeachtach.

(484) *Ar an dara dul síos*, is é tuairim Corsica Ferries nach bhfuil na paraiméadair a úsáidtear chun an cúiteamh a ríomh oibiachtúil.

([180]) Mar achoimre, thug an Coimisiún dá aire in aithris 343 den chinneadh tosaigh 'nach n-áirítear sna conarthaí seirbhíse poiblí gur gá soithí Ro-Pax a úsáid (i.e. soithí atá in ann freastal ar níos mó ná 12 phaisinéir), rud a fhágann, os a choinne sin, gur féidir an tseirbhís a oibriú agus úsáid á baint as cabhlach ina bhfuil soithí Ro-Pax agus róró araon. Cé go bhféadfadh úsáid soithí Ro-Pax a bheith níos costasaí ná úsáid soithí róró i dtéarmaí costas caipitil agus oibriúcháin, ní bhaineann sé sin le hábhar má fhágann an gá le seirbhís iompair lasta phoiblí go bhfuil líon paisinéirí (lena n-áirítear tiománaithe) ann a fhágann gur gá soithí Ro-Pax a úsáid.'

([181]) De réir Rialachán 2 den Choinbhinsiún Idirnáisiúnta um Shábháilteacht Anama ar Muir an 1 Samhain 1974 (Coinbhinsiún 'Solas'), is long paisinéirí í long a iompraíonn níos mó ná 12 phaisinéir, agus is long lasta í long nach long paisinéirí í, i.e. a bhfuil acmhainn iompair is lú ná 12 phaisinéir aici.

(485) Tugann Corsica Ferries dá aire, ar an gcéad dul síos, gur léir ón bhfaisnéis sa chinneadh tosaigh go n-úsáideann na lamháltóirí eochracha leithdháilte, i gcás gach míre costais, a athraíonn de réir na mbealaí muirí lena mbaineann. Mar sin féin, de réir Corsica Ferries, níl ciall leis na héagsúlachtaí sin ós rud é (i) go bhfuil na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorchuirtear i ngach conradh seirbhíse poiblí den chineál céanna (ní athraíonn ach a méid de réir na gcalafort) agus (ii) go mbaineann siad le slógadh an chineáil chéanna soithigh (Ro-Pax sa chás seo).

(486) Tagraíonn Corsica Ferries i ndáil leis sin do staidéar an 21 Aibreán 2024 a rinne BRG thar ceann Corsica Ferries maidir leis an anailís eacnamaíoch ar na socruithe chun íocaíochtaí cúitimh a chinneadh faoi na conarthaí seirbhíse poiblí (‘**staidéar BRG 3**’). Tugann an staidéar sin le fios go raibh na heochracha leithdháilte éagsúil ó iarrthóir go chéile, sna tairiscintí tosaigh a chuir na lamháltóirí isteach, cé go raibh an bealach céanna i gceist agus go raibh an tseirbhís phoiblí a bhí le comhlíonadh mar an gcéanna sa dá chás. Os a choinne sin, tugann staidéar BRG 3 le fios gur bhain Corsica Linea, ina thairiscintí tosaigh, úsáid fhorleathan as na heochracha leithdháilte céanna le haghaidh gach bealaigh, cé go raibh an méid gníomhaíochta a bhain le SLG agus an méid gníomhaíochta a bhain le seirbhísí tráchtála an-éagsúil ó bhealach go chéile. Léiríonn na luaineachtaí sin dá réir sin nach léiríonn na heochracha leithdháilte a úsáidtear, nó nach léiríonn siad go córasach ar a laghad, ranníocaíocht SLEG agus na ngníomhaíochtaí tráchtála le costais na lamháltóirí.

(487) Mínítear i staidéar BRG 3 ar bhonn níos ginearálta, cé gur féidir costais a leithdháileadh i dtéarmaí cuntasaíochta, go bhfuil na leithdháiltí sin treallach go páirteach agus nach dtugann siad léiriú ar an bhfíorchás eacnamaíoch. In aon chás, ní mór *ar a laghad* anailísí a bheith ag gabháil le toimhdí leithdháilte costas chun a mbailíocht a dheimhniú.

(488) Ina theannta sin, cáineann Corsica Ferries go sonrach na heochracha leithdháilte a úsáideadh le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí maidir le bealaí Marseille-Propriano, Marseille-Porto-Vecchio agus Marseille-L'Île-Rousse.

(489) A mhéid a bhaineann le bealach Marseille-Propriano, measann Corsica Ferries nach féidir a mheas go bhfuil údar leordhóthanach le heochair a úsáidtear chun 100 % de na costais a leithdháileadh ar na seirbhísí lena ngabhann leis eacnamaíoch ginearálta ná go bhfuil an eochair sin réasúnta nuair a sháraíonn na soithí a úsáideann Corsica Linea an íosacmhainn iompair paisinéirí in aghaidh an turais farraige go córasach. I bhfocail eile, cúitítear 100 % de chostais oibriúcháin na soithí sin leis na fóirdheontais phoiblí a íocann an Fhrainc, ach ní chomhfhreagraíonn ach cuid bheag den acmhainn iompair a chuirtear ar fáil don riachtanas seirbhíse poiblí.

(490) Is infheidhme an méid céanna maidir leis an dá bhealach eile, ar bhain na lamháltóirí úsáid as Ro-Pax ina leith a bhfuil acmhainn iompair paisinéirí iomarcacha an-ard acu, cé gur cheart soithí róró a úsáid de ghnáth mar thoradh ar an íosacmhainn iompair a fhorchuirtear, is é sin naoi bpaisinéir (L'Île-Rousse) agus 11 phaisinéir (Porto-Vecchio) in aghaidh an turais farraige. De réir Corsica Ferries, ní fhéadfadh sé nárbh eol don Choimisiún go méadaíonn slógadh soithí Ro-Pax, seachas soithí róró, costais chaipitil agus oibriúcháin go substaintiúil, rud a fhágann go ndéantar rómheastachán ar an méid cúitimh seirbhíse poiblí is iníoctha leis na lamháltóirí. Sa dá chás, tugann Corsica Ferries dá aire freisin gurb iad na heochracha leithdháilte a úsáidtear idir 60 % agus 75 % le haghaidh gach costais, rud ba chosúil a bheith díréireach agus gan údar go soiléir i bhfianaise na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorchuirtear ar na bealaí sin.

(491) Ar deireadh, díospóideann Corsica Ferries cineál oibiachtúil agus réasúnta an mhodha a úsáideann údaráis na Fraince chun costais indíreacha a leithdháileadh, arb é atá i gceist leis, de réir a ndearbhuithe, gan costais indíreacha a leithdháileadh ar SLEG ‘ach i gcomhréir leis an acmhainn iompair (arna sloinneadh in m^3 den toilleadh) a chuirtear in áirithe ar an soitheach le haghaidh gníomhaíochtaí SLEG agus lena n-aghaidh sin amháin’. I ndáil leis sin, ceistíonn Corsica Ferries an úsáid eisiach a bhaintear as acmhainn iompair arna sloinneadh in m^3 chun an modh leithdháilte a chinneadh, nuair a bhaineann na hoibleagáidí seirbhíse poiblí le hiompar paisinéirí freisin. Chun a áirithiú nach féidir ach na costais atá nasctha go díreach le soláthar SLEG a chur san áireamh, ní mór a léiriú leis na heochracha leithdháilte an cion iarbhír den acmhainn iompair is gá le haghaidh paisinéirí i ndáil leis an acmhainn iompair iomlán a chuireann na soithí a úsáideann na lamháltóirí ar fáil.

5.1.4. *Mainneachtain an tríú ceann de chritéir Altmark a chomhlíonadh*

(492) Measann Corsica Ferries go dtugann na conarthaí seirbhíse poiblí róchúiteamh dá dtairbhithe ar cheithre chúis.

5.1.4.1. Níl údar sa chás seo leis an modheolaíocht leithdháilte costas a úsáidtear chun cúiteamh a ríomh faoi na conarthaí seirbhíse poiblí

(493) Díospóideann Corsica Ferries an rogha a rinne údaráis na Fraince maidir leis an modheolaíocht leithdháilte costas chun measúnú a dhéanamh ar na costais a bhaineann go díreach le feidhmíocht SLEG. Measann sé nach dtugann an Fhrainc údar leis an rogha sin, ná nach ndéantar anailís uirthi sa chinneadh tosaigh.

(494) *Ar an gcéad dul síos*, cuireann Corsica Ferries in iúl nach mór, i bprionsabal, cúiteamh SLEG a ríomh ar bhonn mhodheolaíocht an ghlanchostais sheachanta; ní féidir an mhodheolaíocht leithdháilte costas a úsáid ach amháin i gcás ina mbeidh sé dodhéanta nó mí-oiriúnach an modh sin a úsáid. Ní mór do na húdaráis náisiúnta údar cuí a thabhairt le dodhéantacht nó mí-oiriúnacht mhodheolaíocht an ghlanchostais sheachanta agus ní mór don Choimisiún í a fhíorú.

(495) Sa chás seo, measann Corsica Ferries nár thug údaráis na Fraince aon údar. Ar an gcaoi chéanna, ní cheistítear sa chinneadh tosaigh a oiriúnaí atá an mhodheolaíocht leithdháilte costas ná an t-údar a tugadh le gan modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta a úsáid. Tá an t-easnamh sin ann féin ina earráid fhollasach measúnaithe ag údaráis na Fraince agus ina earráid dlí ag an gCoimisiún.

(496) *Ar an dara dul síos*, measann Corsica Ferries gur ghá modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta a úsáid sa chás seo ós rud é nach raibh sí mí-oiriúnach. De réir Corsica Ferries, is é an modh sin amháin a d'fhágfadh go mbeifí in ann a áirithiú nach dtabharfaí aon róchúiteamh do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí, ar na cúiseanna seo a leanas:

— le modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta, ní gá costais a leithdháileadh idir oibleagáidí seirbhíse poiblí agus gníomhaíochtaí eile an lamháltóra, agus ar an gcaoi sin seachnaítear an treallachas a bhaineann leis an ngá go ndéanfaí leithdháileadh den sórt sin;

— le modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta, ní gá meastacháin *ex ante* a dhéanamh ar na méideanna gníomhaíochta SLEG agus neamh-SLEG is gá chun costais a leithdháileadh sa mhodheolaíocht leithdháilte costas, agus níl an riosca ann go ndéanfaí meastacháin mhíchearta ar na leithdháiltí sin, arb é a d'fhéadfadh a bheith mar thoradh orthu rómheastachán ar na costais atá le cúiteamh;

— tá modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta bunaithe ar mheasúnú foriomlán ar na gníomhaíochtaí uile (SLEG agus neamh-SLEG) a rinne an lamháltóir, sa chaoi nach féidir leis an lamháltóir roghanna straitéiseacha a dhéanamh chun a ghnóthachain éifeachtúlachta a uasmhéadú sa réimse neamh-SLEG.

(497) Ba mhó fós an gá a bhí le modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta toisc nach gcuirtear san áireamh sa mhodheolaíocht leithdháilte costas brabúis bhreise a dhéantar lasmuigh de raon feidhme SLEG, fiú má ghintear iad trí SLEG a sholáthar. Cuireann Corsica Ferries in iúl go luann tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí nach bhfuil siad toilteanach aon seirbhís tráchtála a chur ar fáil in éagmais na gconarthaí seirbhíse poiblí, sa chaoi nach mbeadh na gníomhaíochtaí tráchtála uile a dhéanann na tairbhithe sin faoi na conarthaí seirbhíse poiblí á ndéanamh acu in éagmais SLEG. Dá réir sin, gintear an t-ioncam ó na gníomhaíochtaí sin trí dheonú na gconarthaí seirbhíse poiblí, agus dá n-úsáidfí modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta bheifí in ann iad a chur san áireamh i ríomh an chúitimh, gan aon bhuntáiste díréireach a bheith ann do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(498) Ar deireadh, de réir Corsica Ferries, bhí gá le modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta i bhfianaise na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí díréireacha a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí, lena gceanglaítear ar thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí acmhainn iompair rómhór a chur ar fáil i ndáil leis an riachtanas seirbhíse poiblí.

5.1.4.2. In aon chás, níor mhór a chur san áireamh sa mhodheolaíocht leithdháilte costas na brabúis a rinneadh de bharr na ngníomhaíochtaí neamh-SLEG a rinne tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí

(499) Tugann Corsica Ferries le fios go gceanglaítear le mír 32 de Chreat SLEG go gcuirfear san áireamh brabúis iomarcacha a ghintear ó chearta speisialta nó eisiacha, fiú má tá siad nasctha le gníomhaíochtaí eile.

(500) De réir Corsica Ferries, cé nach ndéantar foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir le cearta eisiacha dá dtairbhithe, tugann siad eisiachas *de facto* dóibh mar sin féin, ar thrí chúis:

— níl na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí comhréireach leis na riachtanais seirbhíse poiblí iarbhír;

— faigheann tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí fóirdheontais phoiblí mhóra, agus ní fhaigheann oibreoirí muirí eile a oibríonn faoin scéim PSO aon fhóirdheontas den sórt sin;

— leis an scéim PSO, díspreagtar cuideachtaí loingseoireachta ar mian leo seirbhísí muirí a sholáthar idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice dul in iomaíocht le tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(501) Tugann Corsica Ferries le fios i ndáil leis sin gur thug na daoine seo a leanas an t-eisiachas *de facto* sin dá n-aire roinnt uaireanta: an chomhairle iomaíochta ina cinneadh Uimh. 06-MC-03 an 11 Nollaig 2006; an t-údarás iomaíochta ina thuairim Uimh. 12-A-07 an 17 Feabhra 2012; an Coimisiún ina chinneadh SA.22843 an 2 Bealtaine 2013, agus a athdhearbhaíodh sa tuairim ón údarás iomaíochta an 17 Samhain 2020 ([182]). Measann Corsica Ferries go bhfuil na torthaí sin fós bailí, agus tugann sé le fios, ó tharla gur osclaíodh an margadh le haghaidh seirbhísí muirí chun na Corsaice don iomaíocht in 1996, nár tháinig aon tairiscint chun cinn a rachadh in iomaíocht le tairiscint na lamháltóirí atá ann faoi láthair ar bhealaí idir Marseille agus an Chorsaic.

(502) Dá bhrí sin, de réir Corsica Ferries, ní mór teacht ar cheann den dá chonclúid seo a leanas:

— an easpa iomaíochta éifeachtaí ar feadh 30 bliain ar bhealaí ag calafort Marseille, is cruthúnas í gur bacainní iontrála iad na conarthaí seirbhíse poiblí, a thugann cearta eisiacha dá dtairbhithe chun bealaí muirí idir an Chorsaic agus Marseille a oibriú, lena n-áirítear na gníomhaíochtaí tráchtála a ghintear. Ba ghá, dá bhrí sin, na gníomhaíochtaí sin a chur san áireamh sa mhodheolaíocht leithdháilte costas;

— téann na bealaí idir Toulon agus an Chorsaic san iomaíocht anois leis na bealaí idir Marseille agus an Chorsaic, agus ní mór teacht ar an gconclúid dá réir sin gurb é an margadh ceannann céanna atá sna seirbhísí muirí a oibrítear ó chalafoirt Toulon agus Marseille, agus nach bhfuil aon riachtanas seirbhíse poiblí ann dá bhrí sin.

5.1.4.3. Ní leor na clásail sna conarthaí seirbhíse poiblí chun aon riosca róchúitimh a eisiamh

(503) *Ar an gcéad dul síos*, is é tuairim Corsica Ferries go bhfuil Airteagal 40 de na conarthaí seirbhíse poiblí, atá ceaptha a áirithiú go n-aisíocfaidh na lamháltóirí aon róchúiteamh atá níos mó ná brabús réasúnta, neamhleor toisc go bhfuil sé teoranta do raon feidhme SLEG agus dó sin amháin agus go n-eisiatar leis corrlaigh arna ndéanamh ar na gníomhaíochtaí tráchtála a ghintear.

(504) *Ar an dara dul síos*, tagraíonn Corsica Ferries do staidéar BRG 3, ina ndíospóidtear réamhsheasamh an Choimisiúin lena bhformheastar ríomh brabúis réasúnta ar bhonn an ioncaim réamhchánach reatha seachas ar bhonn an chóimheasa toradh ar chaipiteal do na tairbhithe, ar an bhforas go mbeadh sé ní b'éasca ioncam réamhchánach reatha a bhreathnú sna sonraí cuntasaíochta ná an cóimheas toradh ar chaipiteal. Mar sin féin, meastar i staidéar BRG 3 nach bhfuil na sonraí a bhaineann le costais SLEG inbhraite go héasca i gcuntais bhrabúis agus chaillteanais na dtairbhithe, ach gur gá na míreanna costais éagsúla a leithdháileadh ar bhealach amhrasach idir gníomhaíochtaí SLEG agus neamh-SLEG.

([182]) Luann Corsica Ferries mír 348 den tuairim ón údarás iomaíochta an 17 Samhain 2020, ina luaitear an méid seo a leanas: 'tosca áirithe a bheith fós ann, míníonn sé sin an fáth a bhféadfadh sé go rannchuidíonn an buntáiste mór iomaíoch atá ag conraitheoirí seirbhíse poiblí le heisiachas de facto a thabhairt dóibh ar bhealaí idir Marseille agus an Chorsaic.'

(505) *Ar an tríú dul síos*, maidir le hAirteagal 35.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí, lena bhforáiltear go mbeidh na heochracha leithdháilte socraithe ar feadh ré na gconarthaí, faoi réir seiceáil *ex post* a nochtfadh difríocht sna heochracha a thiocfadh as oibríochtaí (agus a bheadh le haisíoc), is follasach gur neamhleor é toisc (i) nach sainmhínítear an coincheap 'eochair a thiocfadh as oibríochtaí' ([183]) agus (ii) nach gceadaítear leis go ndéanfaí neodrú iomlán ar na héifeachtaí amhantair a leanann as an sásra eochrach leithdháilte féin. Go deimhin, i ndáil leis sin, tugann staidéar BRG 3 le fios go bhforáiltear le hAirteagal 35.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí go gceadófar do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí leath den difríocht idir an cúiteamh arna ríomh *ex ante* agus *ex post* a choimeád (suas le huasmhéid 5 % den chúiteamh tosaigh).

(506) *Ar an gceathrú dul síos*, is é tuairim Corsica Ferries nach gcuireann Airteagal 32 de na conarthaí seirbhíse poiblí, lena bhfuil sé beartaithe na brabúis a ghintear le linn na ngníomhaíochtaí tráchtála a chur i leataobh, cosc ar gach róchúiteamh, ós rud é go bhféadfar úsáid a bhaint as na brabúis a ghintear chun infheistíochtaí arna ndéanamh ag tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí a mhaoiniú. Dá bhrí sin, gheobhadh tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí buntáiste, i bhfoirm méid cabhrach infheistíochta a bheadh comhionann leis an méid brabúis ghinte a infheistíodh, a bheadh ina státchabhair neamhdhleathach ar leithligh ón gcúiteamh a íocadh faoi na conarthaí seirbhíse poiblí.

(507) *Ar deireadh*, measann Corsica Ferries nach gcuirtear san áireamh in aon chlásal sna conarthaí seirbhíse poiblí an luach saothair breise is dócha a gheobhaidh na tairbhithe i leith an ghnóthachan caipitil ar a cuid soithí, bíodh sin i ríomh an chúitimh nó i modh fíorúcháin an bhrabúis réasúnta.

(508) Tagraíonn Corsica Ferries ina leith sin do staidéar BRG 3, ina dtugtar dhá bharúil.

(509) Ar an gcéad dul síos, tá an cúiteamh a fuair tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí i bhfad níos mó ná dímheas eacnamaíoch na soithí. Áirítear san fhóirdheontas a íoctar leis na lamháltóirí comhpháirt costais infheistíochta, a chomhfhreagraíonn do dhímheas agus/nó muirir léasaithe agus/nó costais chairtfhostaithe an tsoithigh a shanntar chun SLEG a dhéanamh. Mar sin féin, de réir staidéar BRG 3, maireann saolré eacnamaíoch long i bhfad níos faide ná an tréimhse dímheasa nó an tréimhse léasa chaighdeánach ([184]). Dá bhrí sin, bheadh an cúiteamh a fhaigheann tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí faoi CFI níos mó ná an caillteanas luacha eacnamaíoch a d'fheicfí gach bliain.

(510) Ar an dara dul síos, luaitear i staidéar BRG 3 nach ndéantar foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir le haon sásra chun faireachán a dhéanamh ar na gnóthachain chaipitiúla a d'fhéadfadh tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí a dhéanamh ar na soithí. Cé go bhforáiltear le hAirteagal 51 de na conarthaí seirbhíse poiblí go bhféadfadh CdC na longa a cheannach ar ais ar phraghas níos ísle ná a margadhluach (chun na fóirdheontais a íocadh cheana a chur san áireamh), ní fhorchuirtear éadáil den sórt sin leis. Thairis sin, ós rud é go meastar sna conarthaí seirbhíse poiblí gur maoin de chuid thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí iad soithí, níl sé d'oibleagáid orthu a soithí a dhíol má thairgeann CdC iad a cheannach.

(511) Fágann sé sin uile go bhfuil fíor-riosca ann, ag deireadh na gconarthaí seirbhíse poiblí, go bhfaigheadh na tairbhithe, trí luach méadaithe a soithí (a mhaoinítear go hiomlán nó go páirteach le cúiteamh poiblí), luach saothair sa bhreis ar an luach saothair a dhíorthaítear ó oibriú na gconarthaí seirbhíse poiblí nár cuireadh san áireamh agus brabús réasúnta á ríomh (Airteagal 39 de na conarthaí seirbhíse poiblí) nó nach gcumhdaítear leis an gclásal maidir le fíorú brabúis réasúnta in Airteagal 40 de na conarthaí seirbhíse poiblí.

5.1.4.4. Is follasach go bhfuil foirmle innéacsaithe CFE mícheart

(512) Tagraíonn Corsica Ferries do staidéar BRG 3 lena dtugtar le fios go bhfuil earráid san fhoirmle innéacsaithe a úsáideann údaráis na Fraince chun méid bliantúil CFE a ríomh (aithris 301).

([183]) Luaitear i staidéar BRG 3, chun go seachnófaí éifeachtaí amhantair agus róchúiteamh leis an gclásal sin, go bhfágfadh sé gur ghá go dtiocfadh méadú *ex post* ar na costais a leithdháiltear ar ghníomhaíochtaí tráchtála chun an brabús tráchtála a thabhairt ar ais go leibhéal an bhrabúis réasúnta.

([184]) Mar shampla, léirítear i staidéar BRG 3 go n-áirítear i gcabhlach Corsica Ferries soithí a cuireadh i mbun seirbhíse níos mó ná 50 bliain ó shin agus go bhfuil 31 % de na soithí Ro-Pax ar fud an domhain níos sine ná 40 bliain d'aois agus go bhfuil 17 % díobh níos mó ná 50 bliain d'aois, de réir shonraí Corsica Ferries. Os a choinne sin, tugann staidéar BRG 3 le fios go bhfuil tréimhse dímheasa soithí agus an tréimhse léasa chaighdeánach i bhfad níos giorra. Dá réir sin, léirítear i gcuntais 2022 La Méridionale dímheas 20 bliain ar shoithí agus léas 15 bliana i gcás ceann de na soithí ina chabhlach.

(513) De réir staidéar BRG 3, ní ríomhtar méid bliantúil CFE ar leithligh le haghaidh gach bliana ar bhonn eochair leithdháilte costas shonrach, ach déantar é a ríomh le haghaidh 2023 agus a innéacsú ina dhiaidh sin leis an bpraghasinnéacs tomhaltóirí. Meastar i staidéar BRG 3 go bhfuil an fhoirmle sin mícheart toisc go dtugtar le tuiscint leis nach bhfuil an méadú ar CFE idir na blianta N agus N + 1 comhionann le 85 % den mhéadú ar phraghsanna idir an 2 bhliain sin, mar a mholtar sna conarthaí seirbhíse poiblí, ach go bhfuil sé comhionann le 85 % den mhéadú carnach iomlán ar phraghsanna idir 2023 agus bliain N + 1. Maidir leis an méadú ar CFE idir 2029 agus 2030 a lean as cur i bhfeidhm na foirmle, meastar sa staidéar nach léiríonn sé an méadú praghais a breathnaíodh idir an 2 bhliain sin ach an méadú iomlán ar phraghsanna idir 2023 agus 2030, i.e. i gcaitheamh 7 mbliana ([185]).

5.1.5. *Mainneachtain an ceathrú ceann de chritéir Altmark a chomhlíonadh*

(514) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, tagraíonn Corsica Ferries don ghearán ina iomláine, inar mheas sé nár chomhlíon na bearta an ceathrú ceann de chritéir Altmark. D'áitigh Corsica Ferries gur fhág an nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí nárbh fhéidir na hiarrthóirí a bheadh in ann an tseirbhís a sholáthar ar an gcostas ab ísle a roghnú, faoi choinníollacha trédhearcacha neamh-idirdhealaitheacha, ar thrí chúis go háirithe.

(515) *Ar an gcéad dul síos*, d'áitigh Corsica Ferries go raibh roinnt 'bacainní iontrála' ann ar gnách leo a bheith i bhfabhar lamháltóirí amach agus a choisc air tairiscint a chur isteach go héifeachtach. Thug Corsica Ferries dá n-aire go bhfuil dhá bhacainn iontrála ann sa chás seo.

(516) Ar an gcéad dul síos, tharraing sé aird ar an tréimhse an-ghearr a chuaigh thart idir dáta dámhachtana na gconarthaí seirbhíse poiblí (an 21 Nollaig 2022) agus dáta tosaigh na seirbhísí (an 1 Eanáir 2023), cé gur léir, i gcás muiriompair, go bhfuil gá le tréimhse 6 mhí ar a laghad idir an dá dháta sin chun go mbeifear in ann áirithintí a oscailt luath go leor roimh ré agus an cabhlach a ath-imscaradh chun freastal ar na riachtanais seirbhíse poiblí. De réir Corsica Ferries, ní fhéadfadh tréimhse chomh gearr sin idir an dáta a dámhadh na conarthaí seirbhíse poiblí agus tús na seirbhísí ach a bheith fabhrach do na lamháltóirí amach amháin agus srian a chur le rannpháirtíocht iomaitheoirí eile.

(517) Ar an dara dul síos, tharraing Corsica Ferries aird ar cheanglais theicniúla a bheith ann nach dtugann na riachtanais seirbhíse poiblí údar leo, sa chaoi go gcuirtear teorainn leis an líon iarrthóirí atá rannpháirteach sa nós imeachta tairisceana. Thagair Corsica Ferries don fhíoras go raibh sé dodhéanta d'iarrthóirí soithí róró a mholadh in ionad soithí Ro-Pax. Ina theannta sin, agus thar aon ní eile, d'fhág an nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí go raibh sé ina cheangal ar iarrthóirí, de réir Corsica Ferries, soitheach breise nó dhó a úsáid in aghaidh na luchtóige ([186]) chun na ceanglais maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise a chomhlíonadh; déantar na dé-aistir sin le linn fhorghníomhú na gconarthaí seirbhíse poiblí, arna iarraidh sin don údarás conarthach agus laistigh de thréimhse fógra 1 seachtaine amháin ar a laghad. De réir Corsica Ferries, d'fhág sé sin, i gcás na luchtóg uile, go raibh ar na hiarrthóirí seacht soitheach breise a shlógadh go buan le linn fheidhmíocht na gconarthaí seirbhíse poiblí, gan aon intuarthacht ná ráthaíocht úsáide agus gan an t-oibreoir a bheith in ann na soithí sin a úsáid le haghaidh seirbhísí eile (toisc nár mhór na soithí a bheith ar fáil lena slógadh tráth ar bith chun dé-aistir a ráthú). Is é an srian sin an phríomhchúis nach raibh Corsica Ferries rannpháirteach sa nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(518) *Ar an dara dul síos*, ba é tuairim Corsica Ferries gur fhág na critéir dhámhachtana le haghaidh na dtairiscintí gurbh fhéidir an t-iarrthóir a bheadh in ann an tseirbhís a sholáthar ar an gcostas is lú a roghnú. Thug Corsica Ferries dá aire nach ndearnadh an critéar dámhachtana a bhaineann le cúiteamh airgeadais a ualú ach ag 20 %, sa chaoi nach raibh an nós imeachta tairisceana bunaithe, dar leis, ar phraghas na tairisceana ab fhearr buntáiste eacnamaíoch.

(519) *Ar deireadh*, mheas Corsica Ferries gur léirigh an líon beag iarrthóirí a bhí rannpháirteach sa nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí (iarrthóir amháin nó beirt in aghaidh na luchtóige) nach raibh aon fhíor-iomaíocht ann.

([185]) Le staidéar BRG 3 moltar CFE 2023 a chur in ionad CFE(n) nó I(n) a chur in ionad I(2023) san fhoirmle sna conarthaí seirbhíse poiblí.

([186]) Deir Corsica Ferries gur ceanglaíodh le gach ceann de na cúig luchtóg dhá shoitheach a shlógadh chun na dé-aistir sheasta dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí a dhéanamh, chomh maith le soitheach breise nó dhó (ag brath ar na luchtóga) chun go mbeifí in ann na dé-aistir in-athsceidealaithe agus na dé-aistir bhreise a dhéanamh tráth ar bith arna iarraidh sin do CdC.

(520) Ar an dara dul síos, ba é tuairim Corsica Ferries nach ndearna an Fhrainc aon anailís roimh ré ar na costais a thabhódh gnóthas tipiciúil dea-riartha a mbeadh acmhainní leordhóthanacha aige agus an tseirbhís á soláthar aige, d'fhonn an méid cúitimh a chinneadh.

5.1.6. *Mainneachtain rialacha na Treorach maidir le Lamháltais a chomhlíonadh*

(521) Tugann Corsica Ferries le fios gur mheas sé sa ghearán nach bhféadfaí a dhearbhú go bhfuil na bearta comhoiriúnach toisc gur sháraigh siad forálacha na Treorach maidir le Lamháltais. Líomhain Corsica Ferries go raibh dhá shárú ann: sárú ar phrionsabail na córa comhionainne, an neamh-idirdhealaithe agus na trédhearcachta, agus ré iomarcach na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(522) A mhéid a bhaineann leis an gcéad sárú, mhaígh Corsica Ferries, ar an gcéad dul síos, go raibh dhá bhacainn roimhe a d'fháig nárbh fhéidir leis iarratas a chur isteach (aithrisí 516 agus 517). Ar an dara dul síos, mheas sé gur leasaigh údaráis na Fraince saintréithe íosta an nós imeachta tairisceana le haghaidh gach luchtóige chun tairiscintí a roghnú nár chomhlíon ceanglais theicniúla Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí.

(523) A mhéid a bhaineann leis an dara sárú, d'áitigh Corsica Ferries nach raibh údar le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí i bhfianaise na heaspa infheistíochtaí a rinne tairbhithe na conarthaí seirbhíse poiblí.

(524) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, d'fhreagair Corsica Ferries do dhá phointe, is iad sin (i) an leasú a d'fhéadfadh údaráis na Fraince a dhéanamh ar íoscheanglais an nós imeachta tairisceana le linn an nós imeachta sin, agus (ii) ré na gconarthaí seirbhíse poiblí, a mhaígh siad a bheith iomarcach

5.1.6.1. Maidir le leasú na saintréithe íosta le linn an nós imeachta, roghnú tairiscintí neamhrialta agus cineál idirdhealaitheach an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí

(525) Sa ghearán, thug Corsica Ferries le fios go gceanglaítear le hAirteagal 37 den Treoir maidir le Lamháltais, i gcás ina leagann údarás conarthach síos íoscheanglais i gcomhthéacs nós imeachta tairisceana, nach mór d'iarrthóirí iad a chomhlíonadh. Ní mór don údarás conarthach, óna thaobh féin, diúltú d'aon tairiscint nach gcomhlíonann na híoscheanglais sin.

(526) Mhínigh Corsica Ferries gur liostaíodh in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí na ceanglais theicniúla ba ghá d'iarrthóirí a chomhlíonadh ina n-iomláine. Áiríodh ar na ceanglais theicniúla sin an líon dé-aistear in-athsceidealaithe agus dé-aistear breise atá le déanamh ag an lamháltóir arna iarraidh sin do CdC. D'fhéadfaí na dé-aistir in-athsceidealaithe agus na dé-aistir bhreise sin a chomhcheangal an lá céanna, ar an mbealach céanna agus ar roinnt bealaí an tráth céanna, agus ba ghá ceanglais theicniúla uile Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh ina leith, lena n-áirítear tráthchláir agus acmhainn iompair soithí. Measann Corsica Ferries, dá bhrí sin, go raibh ar iarrthóirí cabhlach a bheith acu a chomhlíonann go comhuaineach ceanglais uile Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, lena n-áirítear dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise, le haghaidh gach ceann de na luchtóga ar chuir siad tairiscint isteach ina leith.

(527) Mar sin féin, de réir Corsica Ferries, ní raibh na soithí uile ag na lamháltóirí a chuirfeadh ar a gcumas dóibh na bealaí uile a raibh tairiscint curtha isteach acu ina leith, ina n-aonar nó mar ghrúpa, a oibriú. D'eascair an bharúil sin as léamh ar thuarascáil na Fraince ina ndearnadh anailís ar na tairiscintí tosaigh. De réir Corsica Ferries, luadh sa tuarascáil gur shocraigh na hiarrthóirí féin an lá ar a ndéanfaí na dé-aistir in-athsceidealaithe agus na dé-aistir bhreise agus, thairis sin, gur laghdaigh siad líon na ndé-aistear sin. D'athraigh siad amanna na dturas farraige freisin ar an Domhnach agus ar an Luan sa gheimhreadh. Ar deireadh, shlóg siad soithí le haghaidh dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise nár chomhlíon ceanglais uile Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí.

(528) De réir Corsica Ferries, chomhaontaigh údaráis na Fraince mar sin féin saintréithe íosta na rialacha tairisceana a leasú le linn na hidirbheartaíochta, de shárú ar phrionsabail na córa comhionainne d'iarrthóirí agus na trédhearcachta. Níor ceadaíodh an leasú sin, de réir Corsica Ferries, ós rud é, i gcomhréir le cásdlí na Cúirte Breithiúnais, nach bhféadfaidh an t-údarás conarthach na saintréithe íosta a cheartú nó a fhorlíonadh ach in imthosca eisceachtúla, i.e. i gcás 'inar gá soiléiriú a dhéanamh orthu agus sin amháin, nó chun earráidí ábhartha follasacha a cheartú, ar choinníoll go gcuirtear na tairgeoirí uile ar an eolas' ([187]). Níorbh amhlaidh sin sa chás seo, áfach. Thairis sin, agus in aon chás, áitíonn sé gur léir freisin ó chásdlí na Cúirte Breithiúnais, dá nglacfaí le leasuithe, nach bhféadfaí iad a dhéanamh ach amháin sular chuir na tairgeoirí na tairiscintí isteach, rud nárbh amhlaidh, arís, sa chás seo.

(529) De réir Corsica Ferries, ba mhó fós an díobháil a rinne na leasuithe sin dó toisc gur chuir sí ceisteanna sonracha ar OTC maidir leis na ceanglais theicniúla a leagtar síos in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí (acmhainn iompair, tráthchláir, cáin le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta) agus maidir leis na socruithe oibríochtúla agus eacnamaíocha chun dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise a dhéanamh. De réir Corsica Ferries, d'fhreagair OTC go raibh na ceanglais theicniúla a leagtar síos in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí ina saintréith íosta a bhí eisiata ón idirbheartaíocht agus go raibh sé ríthábhachtach d'iarrthóirí tairiscint a chur isteach a chomhlíonfadh ceanglais theicniúla uile Iarscríbhinn 1.

(530) Thairis sin, is é éifeacht charnach na saintréithe íosta sin a forchuireadh ar na hiarrthóirí a díspreag Corsica Ferries ó thairiscint a chur isteach, ós rud é gurbh é a bhí i gceist lena gcomhlíonadh (i) soitheach amháin nó fiú dhá shoitheach breise a shlógadh in aghaidh an bhealaigh d'fhonn na dé-aistir in-athsceidealaithe agus na dé-aistir bhreise a dhéanamh, (ii) gan aon chinnteacht maidir le cur i gcrích iarbhír na ndé-aistear breise sin, nó aon infheictheacht maidir leis an dáta ba cheart iad a dhéanamh, (iii) gur sonraíodh nach leanfadh cúiteamh airgeadais ach as na dé-aistir bhreise a d'iarr CdC agus a rinne an lamháltóir.

(531) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, measann Corsica Ferries go bhfuil an fhaisnéis a chuir an Fhrainc ar fáil agus a leagtar amach sa chinneadh tosaigh ([188]) mícheart.

(532) Áitíonn Corsica Ferries nárbh fhéidir Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí a leasú faoi na rialacha tairisceana. Dá bhrí sin, níor ceadaíodh d'iarrthóirí na ceanglais theicniúla a leagtar amach san iarscríbhinn sin a leasú. Tugann Corsica Ferries le fios i ndáil leis sin gur dréachtaíodh na rialacha tairisceana (Airteagal 2.4 maidir le saintréithe íosta agus Airteagal 4.1 maidir le doiciméid tairisceana) ar an mbealach céanna a dréachtaíodh na rialacha maidir le conarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020 a dhámhachtain. Mar sin féin, i ndíospóid a bhaineann leis na conarthaí seirbhíse poiblí sin, rialaigh an Chomhairle Stáit 'gur cheart a mheas, i bhfianaise théarmaí Airteagal 4.1 de na rialacha tairisceana, gur cuid de na doiciméid tairisceana í an iarscríbhinn theicniúil maidir le seirbhísí in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an dréachtchonradh agus, dá bhrí sin, go leagtar amach léi na saintréithe íosta a bhfuil coinne leo' ([189]).

5.1.6.2. Maidir le ré iomarcach na gconarthaí seirbhíse poiblí

(533) Sa ghearán, mheas Corsica Ferries nach ndearnadh foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir le haon infheistíocht a bheadh le híoc ag na hiarrthóirí ar éirigh leo, sa chaoi go bhfuil a ré (níos faide ná 5 bliana) contrártha d'fhorálacha Airteagal 18 den Treoir maidir le Lamháltais. Deimhníodh an pointe sin, go háirithe, leis an oibleagáid a forchuireadh ar iarrthóirí, de réir Corsica Ferries, na soithí a bhí sannta d'oibriú gach ceann de na bealaí faoi chonarthaí seirbhíse poiblí a bheith ar fáil go huile agus go hiomlán dóibh a luaithe a chuir siad a n-iarratais isteach.

(534) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, cuireann Corsica Ferries in aghaidh réamhthuairim an Choimisiúin gur cosúil go bhfuil údar le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí i bhfianaise (i) go gceanglaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí ar lamháltóirí soithí a bhfuil ualach mór caipitil ag baint leo a shlógadh, agus (ii) go bhfuil réanna is faide ná 6 bliana ag conarthaí seirbhíse poiblí muirí eile san Eoraip.

([187]) Breithiúnas na Cúirte an 29 Márta 2012, *SAG ELV Slovensko*, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, mír 40.
([188]) Aithrisí 419 agus 423 den chinneadh tosaigh.
([189]) An Chomhairle Stáit, 24 Meitheamh 2019, *La Méridionale*, Uimh. 429407.

(535) *Maidir leis an gcéad phointe*, measann Corsica Ferries gur léir ó aithris 52 agus ó Airteagal 18 den Treoir maidir le Lamháltais nach bhféadfadh údar a bheith le ré lamháltais is faide ná 5 bliana ach amháin má cheanglaíonn an t-údarás conarthach féin ar an lamháltóir infheistíochtaí a dhéanamh. I gcás ina n-íocfaidh an lamháltóir costas na n-infheistíochtaí is gá le haghaidh na seirbhíse poiblí atá á deonú, ní mór ré an lamháltais a chinneadh ar bhonn na tréimhse chun na hinfheistíochtaí sin a fhorchúiteamh. Os a choinne sin, de réir Corsica Ferries, níor ghlac an Treoir maidir le Lamháltais ná cásdlí na Cúirte Breithiúnais leis go bhféadfadh aon ní seachas infheistíochtaí arna bhforchur ag an údarás conarthach údar a thabhairt le ré lamháltais is faide ná 5 bliana.

(536) Thairis sin, measann Corsica Ferries go bhfuil na forálacha thuasluaite den Treoir maidir le Lamháltais nasctha leis an bhfíoras, i bprionsabal, go bhfillfidh na hinfheistíochtaí arna bhforchur dá réir agus arna ndéanamh ag an lamháltóir ar an údarás conarthach ag deireadh an lamháltais. Dá réir sin, na hinfheistíochtaí a cheanglaítear ar an lamháltóir a dhéanamh faoi lamháltas, ní sócmhainní dílse an lamháltóra iad a leanann de bheith ina mhaoin nó faoina rialú ag deireadh an lamháltais. Sa chomhthéacs sin, ríomhtar ré an lamháltais sa chaoi go mbeidh an lamháltóir in ann na hinfheistíochtaí a fhorchuirtear air agus a mbeidh iallach air a thréigean ag deireadh an chonartha a fhorchúiteamh.

(537) Mar sin féin, ní hamhlaidh sin i gcás na gconarthaí seirbhíse poiblí óir, maidir leis na soithí a shlógann na tairbhithe chun iad a chur chun feidhme, (i) ní leanann siad as oibleagáid infheistíochta arna forchur ag údaráis na Fraince agus (ii) is maoin de chuid thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí iad, a choinníonn úinéireacht ar na soithí sin/a leanann de bheith á n-úsáid ag deireadh na gconarthaí seirbhíse poiblí. Sna himthosca sin agus ós rud é nach bhforchuirtear aon infheistíocht ar thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí, níl údar le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(538) Tugann Corsica Ferries dá n-aire, in aon chás, go gceadaíonn na conarthaí seirbhíse poiblí dá dtairbhithe na costais infheistíochta a bhaineann leis na soithí a dhíscríobh i gcuntais na gconarthaí seirbhíse poiblí, trí thoradh réasúnta ar an gcaipiteal infheistithe a áireamh. Mar sin féin, is léir sa chás seo, de réir Corsica Ferries, nár cuireadh luach iarmharach na soithí tar éis an chonartha seirbhíse poiblí san áireamh sna paraiméadair chúitimh, ar soithí iad a bheidh fós ar fáil saor in aisce do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(539) *Maidir leis an dara pointe*, is é tuairim Corsica Ferries nach bhfuil na samplaí a thug an Fhrainc de thréimhsí lamháltais muirí san Eoraip atá níos faide ná 6 bliana infheidhme maidir leis an gcás seo. A mhéid a bhaineann le cás na hIorua ar a bhfuil an Fhrainc ag brath, inar tugadh conarthaí lamháltais 10 mbliana i gcrích, measann Corsica Ferries go raibh údar leis an tréimhse sin mar gheall ar an oibleagáid a forchuireadh ar an lamháltóir infheistíocht a dhéanamh i soithí nua. Dá bhrí sin, ní hé an cás céanna é a mhéid a bhaineann leis na conarthaí seirbhíse poiblí ós rud é go n-aithníonn an Fhrainc agus an Coimisiún nach bhforchuirtear aon infheistíocht ar thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí.

5.2. **Barúlacha ó Corsica Linea**

(540) Thug Corsica Linea barúil ar thrí phointe: (i) riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann, (ii) comhlíontacht nós imeachta tairisceana na gconarthaí seirbhíse poiblí le dlí an Aontais maidir le lamháltais agus (iii) gan aon bhuntáiste a bheith tugtha do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí nó, in aon chás, comhlíontacht na gconarthaí seirbhíse poiblí leis an gCinneadh ón gCoimisiún an 20 Nollaig 2011 maidir le cur i bhfeidhm Airteagal 106(2) CFAE maidir le státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí arna dheonú do ghnóthais áirithe a gcuirtear ar a n-iontaoibh seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a oibriú (‘**Cinneadh SLEG**’) ([190]).

5.2.1. *Riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann*

(541) Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, thug Corsica Linea freagra ar thrí phointe a bhaineann leis an scrúdú ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann:

— an measúnú ar an éileamh cainníochtúil ar iompar lasta tharraingthe neamh-inionadaithe ó chalafort Marseille, a mheastar a bheith cothrom le 80 % den trácht stairiúil a breathnaíodh ón gcalafort sin;

— sainiú na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a bhaineann leis an íosacmhainn iompair lasta in aghaidh an turais farraige, arna sloinneadh i dtéarmaí toillte, arna bhforchur ar lamháltóirí faoi na conarthaí seirbhíse poiblí;

— inionadaitheacht chalafoirt Ajaccio agus Propriano.

([190]) IO L 7, 11.1.2012, lch. 3.

(542) Deir Corsica Linea, maidir leis na trí phointe sin, gur choimisiúnaigh sé staidéar eacnamaíoch arna dhéanamh ag Analysis Group (‘**staidéar Analysis Group**’), ina raibh an fhaisnéis fhíorasach agus eacnamaíoch uile as a bhféadfaí teacht ar an gconclúid, dar leis, nach ndearna an Fhrainc aon earráid fhollasach agus í á léiriú go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí ann.

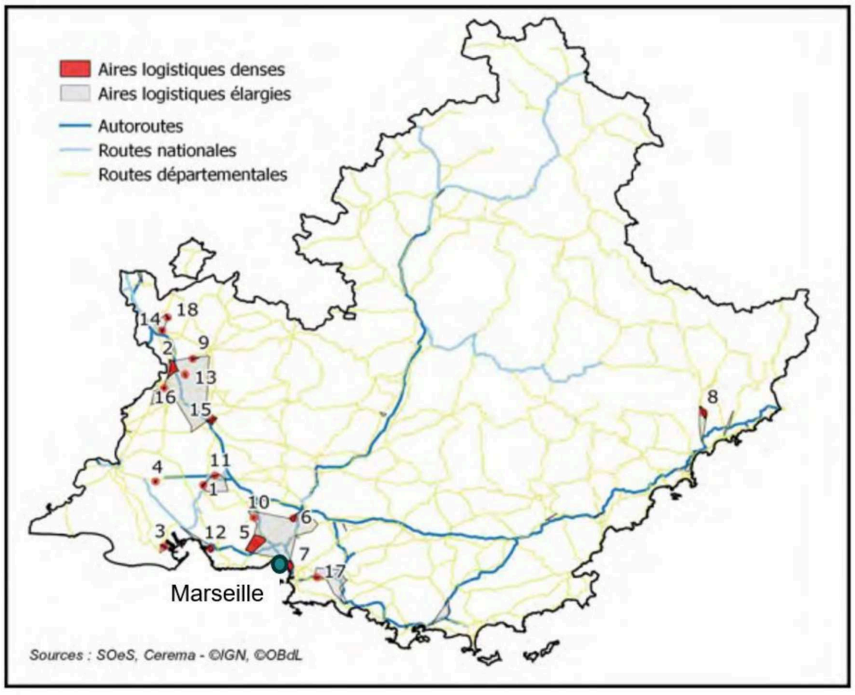
5.2.1.1. Ní dhearnadh aon earráid fhollasach measúnaithe agus meastachán á dhéanamh ar an sciar den éileamh ar iompar lasta tharraingthe nach mbreithnítear aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille ina leith

(543) Measann Corsica Linea gurb é suíomh bhunáiteanna lóistíochta na dtarlóirí a iompraíonn lasta go dtí an Chorsaic an toisc aonair, nach mór, lena gcinntear cén calafort imeachta ar an mórthír a roghnaítear.

(544) Braitheann Corsica Linea go háirithe ar staidéar Analysis Group, inar breathnaíodh ar shuíomh na 18 limistéar lóistíochta is comhchruinnithe i réigiún PACA ([191]). As na 18 limistéar sin, ní raibh ach ceann amháin suite i mbardas nach é Marseille an calafort is gaire dó. Dá réir sin, léirítear i staidéar Analysis Group dá gcuirfí deireadh le hidirthuras seirbhísí lasta trí chalafort Marseille, go gcuirfí iallach ar fhormhór mór na dtarlóirí taisteal chuig calafort níos faide ar shiúl, agus go dtiocfadh méadú mór ar chostais iompair dá thoradh, a shonraítear sa staidéar a bheith ina mhéadú 11 % ar an meán.

Fíor 2

Suíomh na limistéar lóistíochta in Provence-Alpes-Côte d’Azur



* Chaque aire logistique est repérée par un numéro.

Foinse: *https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, lch. 87.*

Eochair: *Aires logistiques denses* – Limistéir lóistíochta chomhchruinnithe

Aires logistiques élargies – Limistéir lóistíochta leathnaithe

Autoroutes – Mótarbhealaí

([191]) Mar fhoinse, bhain staidéar Analysis Group úsáid as leathanach 87 d’atlas 2015 de thrádstórais agus limistéir lóistíochta sa Fhrainc, atá le fáil ar líne ag: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

Routes nationales – Príomhbhóithre

Routes départementales – Fo-bhóithre

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Sainaithnítear gach limistéar lóistíochta de réir uimhreach uimhir

(545) Chun an meastachán 11 % sin a shuí, chuir staidéar Analysis Group turas bóthair idir Salon-de-Provence ([192]) agus Marseille, ar thaobh amháin, i gcomparáid le turas bóthair idir Salon-de-Provence agus Toulon, ar an taobh eile ([193]). Tháinig sé ar an gconclúid go bhfuil costas bóthair breise EUR 75 ar tharlóir dul ar thuras bóthair trí Toulon, ([194]) arb é is príomhchúis leis sin (i) dhá dhola a ghearrtar idir Salon-de-Provence agus Toulon (rud a fhágann gurb é EUR 35,10 an costas go Toulon seachas EUR 6,90 go Marseille) agus (ii) an méadú ar chostais bhreosla ([195]).

5.2.1.2. Chinn an Fhrainc i gceart an íosacmhainn iompair lasta sna conarthaí seirbhíse poiblí

(546) Deir Corsica Linea nach féidir aon earráid fhollasach a chur i leith na Fraince go bailí a mhéid a bhaineann leis an íosacmhainn iompair lasta a chinneadh sna conarthaí seirbhíse poiblí, a mhéid a léiríonn na staitisticí le haghaidh 2023, os a choinne sin, gur sáraíodh an íosacmhainn sin go tráthrialta ón gcéad bhliain de chur chun feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(547) I ndáil leis an bpointe sin, tagraíonn Corsica Linea do staidéar Analysis Group, lena ndearnadh anailís ar na cainníochtaí iarbhír lasta a iompraíodh gach mí ó Marseille chuig calafoirt Ajaccio agus Bastia in 2023. Léiríonn na hanailísí sin gur minic a bhíonn an tairseach íosacmhainne iompair níos ísle ná na méideanna iarbhír arna n-iompar ag Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Níl calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe

(548) Creideann Corsica Linea nach bhfuil bunús le dearbhú Corsica Ferries go bhfuil calafoirt Ajaccio agus Propriano go hiomlán inionadaithe. De réir Corsica Linea, is í an anailís ar amanna turais an phríomhthoisc a roghnaíonn na húdaráis iomaíochta chun 'ceantar seirbhíse' a shainiú agus, dá bhrí sin, chun inionadaitheacht fhéideartha dhá sheirbhís iomaíocha laistigh den cheantar seirbhíse sin a chinneadh.

(549) Ar bhonn na faisnéise a soláthraíodh i staidéar Analysis Group maidir le roinnt mhaith de bhardais na Corsaice atá suite i gceantar seirbhíse chalafort Propriano, d'fhágfadh na hamanna taistil níos faide chuig calafort Ajaccio seachas chuig calafort Propriano go méadófaí costais paisinéirí go mór ([197]).

([192]) De réir staidéar Analysis Group, is é baile Salon-de-Provence lárionad geografach (meánchomhordanáidí) na 18 limistéar lóistíochta comhchruinnithe a ndearnadh staidéar orthu.

([193]) Chun an turas bóthair a ríomh, bhain staidéar Analysis Group úsáid as na luachanna tagartha ó ionsamhlóir costais choiste bóithre náisiúnta na Fraince (chun costais bóthair a ríomh) agus suíomh gréasáin Mappy (chun achair a ríomh). Cuirtear san áireamh i staidéar Analysis Group (i) costas breosla (costas measta ídithe breosla EUR 0,319/km); (ii) costais phá an tiománaí (is é EUR 17,39/uair an chloig na costais pearsanra tiomána in aghaidh na huaire d'am seirbhíse a leithdháiltear ar an bhfeithicil); (iii) costas na ndolaí, (iv) an costas a bhaineann le caitheamh agus cuimilt, i.e. costais chothabhála agus deisiúcháin (is é EUR 0,083/km na costais cothabhála agus deisithe feithiclí); agus (v) costas deisithe na mbonn (is é EUR 0,025/km an costas a bhaineann le boinn a dheisiú).

([194]) Is é EUR 116 an costas a bhaineann le lasta tarraingthe a iompar ó lárionad geografach réigiún PACA (Salon-de-Provence) chuig calafort Toulon i gcomparáid le EUR 41,14 chuig calafort Marseille. Dá bhrí sin, trí dhul trí Toulon seachas Marseille, méadaítear na costais a bhaineann le hiompar de thalamh faoi 2,8 ar an meán, de réir staidéar Analysis Group.

([195]) Áiríodh an costas muiriompair sna ríomhanna i staidéar Analysis Group freisin, ach measadh ann go raibh praghas an mhuiriompair ó Toulon agus Marseille mar a chéile, i.e. EUR 40 in aghaidh an mhéadair línigh ó ché go cé (EUR 640 in aghaidh an leoraí, ag glacadh leis go mbeadh meánfhad leoraithe 16 mhéadar ann). Dá bhrí sin, is é nialas an costas muiriompair le haghaidh na hanailíse sin.

([196]) Tugtar faoi deara i staidéar Analysis Group gur minic a bhíonn an tairseach a úsáidtear sna conarthaí seirbhíse poiblí níos ísle ná an t-uasmhéid lasta neamh-inionadaithe a iompraíonn Corsica Linea gach mí: is amhlaidh sin i gcás 6 mhí den 12 mhí de 2023 maidir le bealach Marseille-Bastia, agus 5 mhí den 12 mhí de 2023 maidir le bealach Marseille-Ajaccio.

([197]) De réir staidéar Analysis Group, thabhódh turas aontreo ó Propriano nó óna cheantar máguaird go calafort Ajaccio costais bhreise bóthair mheasta de thart ar EUR 8,00, chomh maith le costais bhreosla EUR 1,99 in aghaidh an lítir i gcás gluaisteán beag a ídíonn 5,2 lítear/100 km.

5.2.2. *Comhlíonadh rialacha an Aontais maidir le lamháltais*

5.2.2.1. An tréimhse ghearr a bhí ann chun soithí a shlógadh tar éis an ghlao ar thairiscintí, ní raibh sí ina bacainn ar iarratas Corsica Ferries

(550) Measann Corsica Linea nach bhféadfadh an tréimhse ghearr a chuaigh thart idir an dáta a dámhadh na conarthaí seirbhíse poiblí agus tús na seirbhísí cosc a chur ar Corsica Ferries iarratas a dhéanamh ar an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí.

(551) *Ar an gcéad dul síos*, measann Corsica Linea gur chuir an glao poiblí ar thairiscintí a foilsíodh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* an 6 Bealtaine 2022 iarrthóirí ionchasacha ar an eolas go raibh na seirbhísí dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí le tosú an 1 Eanáir 2023. Dá bhrí sin, cuireadh iarrthóirí ionchasacha ar an eolas 8 mí roimh dháta tosaigh na seirbhísí i gceist. Ina theannta sin, fógraíodh teacht i bhfeidhm na gconarthaí seirbhíse poiblí an 1 Eanáir 2023 freisin a luaithe a sheol údaráis na Fraince an comhairliúchán le hoibreoirí an 22 Eanáir 2022. Dá bhrí sin, de réir Corsica Linea, cuireadh gach cuideachta loingseoireachta ar dócha go ndéanfaidís tairiscint ar an eolas ó mhí Eanáir 2022, agus faoin 6 Bealtaine 2022 ar a dhéanaí, faoi dháta tosaigh na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(552) *Ar an dara dul síos*, tugann Corsica Linea le fios gur fógraíodh leis na rialacha tairisceana a foilsíodh an 6 Bealtaine 2022 go raibh ar iarrthóirí a n-iarratais agus a dtairiscintí a chur isteach faoin 25 Iúil 2022 agus go gcuirfí tús go sealadach le haon chruinniú idirbheartaíochta i mí Lúnasa 2022. Dá bhrí sin, bhí beagnach 5 mhí ag iarrthóir a raibh tairiscint dháiríre curtha isteach aige i mí Iúil 2022 agus a raibh coinne aige leis go mbeadh sé in ann an tairiscint a bhuachan chun ullmhú a dhéanamh le haghaidh a chabhlach a imscaradh ar na bealaí a ndearna sé tairiscint ina leith.

(553) *Ar deireadh*, ó tharla gurbh eol d'údaráis na Fraince nach raibh ach Corsica Linea agus La Méridionale tar éis iarratas a dhéanamh agus tairiscintí a chur isteach ar dhul in éag an sprioc-ama chun tairiscintí a chur isteach (25 Iúil 2022), bhí siad in ann, gan rialacha na Treorach maidir le Lamháltais a shárú, cinneadh a dhéanamh síneadh a chur le fad na hidirbheartaíochta agus an tréimhse idir dáta dámhachtana na gconarthaí seirbhíse poiblí agus dáta a dteacht i bhfeidhm a ghiorrú. Ós rud é nach raibh Corsica Ferries ina iarrthóir ar na conarthaí seirbhíse poiblí, ní fhéadfadh fad iarbhír na céime idirbheartaíochta an Treoir maidir le Lamháltais a shárú.

5.2.2.2. Níor áiríodh dé-aistir in-athsceidealaithe ná dé-aistir bhreise i raon feidhme na n-íoscheanglas

5.2.2.2.1. Níor cumhdaíodh dé-aistir in-athsceidealaithe ná dé-aistir bhreise le raon feidhme na n-íoscheanglas

(554) Tugann Corsica Linea le fios go bhfuil sé de shaoirse ag údarás conarthach, faoi Airteagal 37 den Treoir maidir le Lamháltais, íoscheanglais a leagan síos agus ar an gcaoi sin a raon feidhme agus a n-ábhar a chinneadh. Ní féidir íoscheanglais, arna leagan síos ag an údarás conarthach sna doiciméid tairisceana, a thuiscint ach amháin laistigh de theorainneacha dochta a bhfoclaíochta.

(555) Sa chás seo, tugann Corsica Linea le fios gur leagadh amach na ceanglais sin in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana. Dá bhrí sin, de réir Corsica Linea, cé gur ghá tagairt a dhéanamh d'Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí chun raon feidhme beacht roinnt de na híoscheanglais sin a thuiscint, ní fhéadfadh Iarscríbhinn 1 a bheith ina híoscheanglas ina hiomláine.

(556) De réir Corsica Linea, tagann na torthaí seo a leanas as an gconclúid sin.

(557) A mhéid a bhaineann leis na dé-aistir bhreise, tugann an Corsica Linea dá haire, ar an gcéad dul síos, nach luaitear iad in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana. Ní chumhdaítear ach 'tráthchláir' agus 'minicíochtaí seirbhíse'. Thairis sin, is mar fhéidearthacht agus mar sin amháin a chuirtear na dé-aistir bhreise i láthair in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, agus fágtar a gcur chun feidhme faoi dhiscréid údaráis na Fraince. Dá bhrí sin, ní léiríonn na tagairtí sin aon saintréith maidir le 'tráthchláir' na ndé-aistear breise nó a 'minicíocht' de réir bhrí an íoscheanglais a leagtar síos in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana. Thairis sin, de réir Corsica Linea, ní féidir a mheas gurb é an dá mhar a chéile é ráiteas ón údarás conarthach maidir le rud a d'fhéadfadh teacht chun cinn le linn chomhlíonadh an chonartha agus íoscheanglas faoi théarmaí Airteagal 37 den Treoir maidir le Lamháltais, i.e. 'coinníollacha agus saintréithe (go háirithe coinníollacha agus saintréithe teicniúla, fisiceacha, feidhmiúla agus dlíthiúla) ba cheart a bheith ag aon tairiscint nó ba cheart a chomhlíonadh léi.'

(558) A mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe, tugann an Corsica Linea faoi deara nach luaitear dé-aistir in-athsceidealaithe in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana ná in Iarscríbhinn 1. Dá bhrí sin, ní féidir a thuiscint ó na forálacha sin go bhfuil aon ghné shonrach ann a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe i ndáil le tráthchláir nó minicíochtaí, a bheadh ina híoscheanglas aisti féin.

(559) Ós rud é nach raibh dé-aistir bhreise ná dé-aistir in-athsceidealaithe ina n-íoscheanglas, ní fhéadfaí a cheangal leis na rialacha tairisceana go mbeadh cabhlach ann le haghaidh na ndé-aistear sin ar ghá é a shannadh go speisialta dóibh, contrártha d'argóintí Corsica Ferries. De réir na Corsica Linea, tá dhá chúis bhreise ann a dheimhníonn an pointe sin.

(560) Ar an gcéad dul síos, de réir Airteagail 17 agus 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí (aithrisí 285-287), cé gur faoi OTC atá sé cinneadh a dhéanamh maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise a chur chun feidhme, ní fhágann an rogha sin go bhfuil aon oibleagáid ann long amháin nó níos mó a shlógadh chun freagairt dóibh ([198]).

(561) Ar an dara dul síos, dá nglacfaí leis, mar a dhéanann Corsica Ferries, go gceanglófaí ar na húdaráis chonarthacha soitheach breise a bheith ina seilbh acu chun freagairt go pras don fhéidearthacht go mbeadh roinnt dé-aistir bhreise nó dé-aistir in-athsceidealaithe ann, ní bheadh aon chiall eacnamaíoch leis, i bhfianaise na méideanna móra cúitimh breise ba ghá chun go gcumhdófaí na costais a bhainfeadh le díshlógadh soithí a bheadh neamhghníomhach go bunúsach.

5.2.2.2.2. Chomhlíon tairiscintí Corsica Linea na rialacha tairisceana

(562) *Ar an gcéad dul síos*, tugann an Corsica Linea faoi deara, a mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise, nach ndearna a tairiscintí deiridh aon athrú ar Iarscríbhinn 1 ná ar Airteagail 16 agus 17 de na dréachtchonarthaí seirbhíse poiblí. Le hIarscríbhinn 1 a cuireadh isteach chun tacú le tairiscintí deiridh Corsica Linea ar Luchtóga 1, 3 agus 5, moladh cá bhféadfaí dé-aistir bhreise a dhéanamh, bunaithe ar an eolas atá aige ar sheirbhísí muirí, agus sin amháin.

(563) *Ar an dara dul síos*, a mhéid a bhaineann le hacmhainn iompair soithí (paisinéirí agus lasta), measann Corsica Linea go bhfuil an acmhainn iompair a sholáthraíonn na soithí a leithdháil sé ar na luchtóga éagsúla comhsheasmhach leis an íosacmhainn iompair lasta agus paisinéirí. Áitíonn Corsica Linea freisin go gcomhlíonann a chuid soithí uile an t-íoslíon cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta ([199]).

5.2.2.3. Comhlíonann ré na gconarthaí seirbhíse poiblí dlí an Aontais

(564) Aontaíonn Corsica Linea leis an réamhanailís a rinne an Coimisiún ar ré chuí-réasúnaithe na gconarthaí seirbhíse poiblí. Chuir sé dhá bharúil bhreise isteach maidir leis an bpointe sin.

(565) *Ar an gcéad dul síos*, measann Corsica Linea go bhfuil ré na gconarthaí seirbhíse poiblí comhsheasmhach leis na caighdeáin a leagtar amach i ndlí an Aontais. Tagraíonn Corsica Linea i ndáil leis sin do chleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin maidir le conarthaí seirbhíse poiblí muirí sa Chróit ([200]) agus san Iorua, ([201]) a bhfuil téarma beagnach 10 mbliana acu.

(566) *Ar an dara dul síos*, tá infheistíocht ó na lamháltóirí ina ceangal le haghaidh fheidhmíocht na gconarthaí seirbhíse poiblí, murab ionann agus dearbhuithe Corsica Ferries.

([198]) Maidir leis an bpointe sin, cuireann Corsica Linea i dtábhacht, mar a fhoráiltear in Airteagail 17 agus 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí, go bhfuil na coistí faireacháin teicniúla freagrach as a chur san áireamh go dtiocfadh riachtanas sonrach chun cinn a thabharfadh údar le cur chun feidhme na n-uirlisí sin chun seirbhísí muirí a oiriúnú i bhfoirm dé-aistear in-athsceidealaithe agus dé-aistear breise, agus go dtarlódh aon choinbhleacht maidir le húsáid chabhlach an chonraitheora.

([199]) Luann Corsica Linea go raibh cábán amháin le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta ag an soitheach Paglia Orba ar dtús. Mar sin féin, i gcomhréir leis an ngealltanas a thug Corsica Linea le linn an nós imeachta tairisceana, (i) bhí ceann de na seacht soitheach eile sa chabhlach a sannadh don tseirbhís le cur in ionad an tsoithigh sin i gcás ina mbeadh gá le dhá chábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta i gcomhair na seirbhíse poiblí i gcomhréir le hAirteagal 20 de na conarthaí seirbhíse poiblí agus (ii) feistíodh an soitheach sin go tapa leis an dara cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta trína athchóiriú. Tagraíonn Corsica Linea ina leith sin do bhreithiúnas Chúirt Riaracháin Bastia an 19 Márta 2019 (*Société La Méridionale*, Uimh. 1900289), lenar aithníodh go bhféadfaí '*gealltanas comhlíontachta*' a dhéanamh chun an conradh a chur chun feidhme. Tá an chomhlíontacht sin bainte amach anois, agus is é an toradh atá air go bhfuil dhá chábán anois ag Paglia Orba le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta.

([200]) Cinntí ón gCoimisiún an 12 Iúil 2018 i gcásanna SA.48119 – An Chróit – *Croatian Ferries PSO* (IO C 339, 21.9.2018, lch. 1) agus SA.49523 – An Chróit – *Croatian Ferries PSO 3* (IO C 339, 21.9.2018, lch. 2).

([201]) Féach fonóta 25.

(567) Tugann Corsica Linea le fios gur cheart idirdhealú a dhéanamh idir conarthaí lamháltais seirbhíse (amhail na conarthaí seirbhíse poiblí), a bhaineann le hoibriú seirbhíse, agus conarthaí lamháltais le haghaidh tógáil/nuachóiriú bonneagair, a bhaineann le tógáil bonneagair agus a bhfuil infheistíocht throm ag teastáil ina leith. Sa dara cás, ós rud é gurb é cruthú an bhonneagair cuspóir an chonartha, ní mór tuairisc bheacht a thabhairt ar na hinfheistíochtaí a dhéanann an lamháltóir sa chonradh lamháltais. Ní hamhlaidh sin i gcás conarthaí seirbhíse, mar a bhfuil sé faoin lamháltóir cinneadh a dhéanamh, faoi mhaoirseacht an údaráis chonarthaigh, cé na hinfheistíochtaí is gá chun a áirithiú go mbeidh na modhanna ábhartha is gá ar fáil i gcónaí chun an tseirbhís a sholáthar i gceart agus chun a áirithiú go ndéanfar í.

(568) Tugann Corsica Linea le fios, sa chás seo, go raibh ar na hiarrthóirí an tseirbhís a sholáthar agus úsáid á baint as a chuid soithí féin agus go bhfuil orthu cabhlach tiomnaithe ardfheidhmíochta a choinneáil ar bun i gcaitheamh chur i gcrích na gconarthaí seirbhíse poiblí, agus na ceanglais chomhshaoil is infheidhme á gcomhlíonadh acu.

(569) Tugann Corsica Linea tuairisc ar fhorbairt an chreata dhlíthiúil is infheidhme, go háirithe Treoir (AE) 2023/959 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([202]) agus Rialachán (AE) 2023/1805 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([203]).

(570) De réir Corsica Linea, foráiltear le Treoir (AE) 2023/959 go mbeidh an córas leithdháilte cuótaí agus na ceanglais tabhairt suas i gcás gníomhaíochtaí muiriompair infheidhme maidir le 100 % d'astaíochtaí ó longa, bunaithe ar thráthchlár forchéimnitheach (40 % ó 2024 agus 100 % ó 2026). Ina theannta sin, déantar foráil i Rialachán (AE) 2023/1805 maidir le bearta chun déine na n-astaíochtaí gás ceaptha teasa ó bhreoslaí a úsáidtear san earnáil iompair a laghdú (ó 2 % in 2025 go 80 % faoi 2050).

(571) Míníonn Corsica Linea go bhfágann cur i bhfeidhm na rialacha sin gur gá infheistíocht a dhéanamh i longa nach bhfuil chomh truaillitheach céanna chun cánachas ard a sheachaint. Measann Corsica Linea gurb é EUR 12 mhilliún an costas a bhaineann leis na soithí sin a thabhairt i gcomhréir le caighdeáin chomhshaoil. Ar an gcaoi chéanna, luann sé go ndearna sé infheistíocht EUR 145 mhilliún i long nua gáis nádúrtha leachtaithe, a bhfuil coinne lena seachadadh in 2026 agus a d'fhéadfaí a shannadh do na conarthaí seirbhíse poiblí.

(572) Ar deireadh, tugann Corsica Linea faoi deara, a mhéid a chuireann na cuntais trádála shealadacha a cuireadh isteach sna tairiscintí agus a bhfuil feidhm chonarthach iomlán acu uasteorainn chonarthach leis an méid cúitimh (Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí), nach bhfuil aon éifeacht ag na cinntí infheistíochta sin ar an méid cúitimh. Dá bhrí sin, is gá dar leis go mbeidh a fhios ag lamháltóirí cén t-ioncam a ghinfear trí sheirbhísí a oibriú i gcaitheamh tréimhse sách fada.

5.2.3. *Ní státchabhair iad na conarthaí seirbhíse poiblí, nó ar a laghad tá siad díolmhaithe ó fhógra a thabhairt faoi Chinneadh SLEG*

(573) Measann Corsica Linea nach státchabhair iad na bearta faoi Airteagal 107(1) CFAE, ós rud é go gcomhlíontar na ceithre cinn de chritéir Altmark, go háirithe an ceathrú ceann. In aon chás, comhlíonann na bearta na critéir uile a leagtar síos i gCinneadh SLEG agus dá bhrí sin bhí siad díolmhaithe ón oibleagáid fógra a thabhairt don Choimisiún.

5.2.3.1. Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí an ceathrú ceann de chritéir Altmark

(574) Murab ionann agus réamhanailís an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh, measann Corsica Linea go raibh fíorbhrú iomaíoch sa nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí, rud a d'fhág gurbh fhéidir an tairiscint ab fhearr buntáiste eacnamaíoch don phobal a roghnú.

([202]) Treoir (AE) 2023/959 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 10 Bealtaine 2023 lena leasaítear Treoir 2003/87/CE lena mbunaítear scéim um liúntais astaíochtaí gás ceaptha teasa a thrádáil laistigh den Aontas, agus Cinneadh (AE) 2015/1814 i ndáil le cúlchiste cobhsaíochta margaidh a bhunú agus a fheidhmiú do scéim trádála an Aontais maidir le hastaíochtaí gás ceaptha teasa (IO L130, 16.5.2023, lch. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Rialachán (AE) 2023/1805 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 13 Meán Fómhair 2023 maidir le breoslaí in-athnuaite agus ísealcharbóin a úsáid sa mhuiriompar, agus lena leasaítear Treoir 2009/16/CE (IO L 234, 22.9.2023, lch. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Ar an gcéad dul síos*, tugann Corsica Linea le fios nár léirigh aon oibreoir muirí Francach ná eachtrach, seachas Corsica Ferries, Corsica Linea agus La Méridionale, aon spéis i margadh na Corsaice, trí fhreagra a thabhairt ar na glaonna éagsúla ar thairiscintí nó ar na comhairliúcháin phoiblí a sheol an Fhrainc, nó trí bhealaí a oibriú faoi scéim PSO.

(576) *Ar an dara dul síos*, tugann Corsica Linea le fios, a mhéid a bhaineann leis an gconradh seirbhíse poiblí le haghaidh na seirbhíse muirí chuig Propriano, ar cruthaíodh go raibh Corsica Linea in iomaíocht le La Méridionale ina leith, gur tugadh faoi deara go raibh iomaíocht leordhóthanach ann chun go bhféadfadh an t-údarás réigiúnach an tairiscint ab fhearr buntáiste eacnamaíoch a roghnú. A mhéid a bhaineann leis na luchtóga eile a dámhadh ar Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse agus Ajaccio), ní fhágann easpa tairiscint iomaíoch, i bprionsabal, nach bhfuil brú iomaíochta leordhóthanach ann in aon chor chun a mheas go gcomhlíontar an ceathrú ceann de chritéir Altmark ([204]).

(577) *Ar an tríú dul síos*, de réir Corsica Linea, bhí brú iomaíochta nach beag ann ó tharla go raibh eolas coiteann ann gur dócha go ndéanfadh trí oibreoir iarratas ar na nósanna imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí (Corsica Linea, La Méridionale agus Corsica Ferries).

(578) *Ar an gceathrú dul síos*, mar thoradh ar an nós imeachta idirbheartaíochta a rinne OTC agus CdC, tháinig laghdú substaintiúil ar an méid cúitimh a iarradh idir tairiscintí tosaigh agus deiridh Corsica Linea, i ndáil leis na bearta ar ainmníodh an tairgeoir rathúil ina leith, rud a léiríonn go bhfuil fíorchumhacht mhargála ag údaráis na Fraince.

(579) *Ar deireadh*, in aon chás, cé nach bhfuarthas ach tairiscint deiridh amháin ar luchtóga áirithe, ní raibh aon oibleagáid ar údaráis na Fraince glacadh leo dá measfaidís iad a bheith róchostasach.

5.2.3.2. Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Cinneadh SLEG in aon chás

(580) Measann Corsica Linea go gcomhlíonann na bearta atá i gceist critéir uile Chinneadh SLEG, murab ionann agus an méid a luann an Coimisiún in aithrisí 395 go 398 den chinneadh tosaigh. Creideann sé (i) go bhfuil feidhm ag Cinneadh SLEG maidir leis an gcás seo; (ii) nach sáraíonn bealaí muirí áirithe an tairseach díolúine maidir le fógra a thabhairt; agus (iii) go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí gach critéar eile de Chinneadh SLEG.

5.2.3.2.1. Tá feidhm ag Cinneadh SLEG maidir le seirbhísí comhcheangailte (lasta/paisinéirí)

(581) Díospóideann Corsica Linea réamhthuairim an Choimisiúin nach bhfuil feidhm ag Cinneadh SLEG ach amháin maidir le muiriompar paisinéirí, go háirithe toisc nach leagtar síos tairseach le Cinneadh SLEG ach amháin i dtéarmaí paisinéirí arna n-iompar.

(582) De réir Corsica Linea, is léir go bhfuil an léirmhíniú a mhol an Coimisiún contrártha d'fhoclaíocht an téacs féin agus dá chuspóir, mar a shoiléirítear le haithris 24 de Chinneadh SLEG. Is léir ón aithris sin go dtagann an muiriompar uile (lena n-áirítear iompar lasta) faoi raon feidhme Chinneadh SLEG. Dá nglacfaí le léirmhíniú an Choimisiúin, ní fhéadfadh aon seirbhís muiriompair lasta tairbhiú de Chinneadh SLEG, rud a bheadh contrártha do phrionsabal na córa comhionainne.

(583) Tugann Corsica Linea dá aire ina leith sin go gceadaítear le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin Cinneadh SLEG a chur i bhfeidhm maidir le seirbhísí comhcheangailte nár sáraíodh an tairseach tráchta paisinéirí a leagtar síos i gCinneadh SLEG ina leith ([205]).

(584) Ina theannta sin, maidir leis an tagairt i gCinneadh SLEG do thairseach aonair i dtéarmaí paisinéirí, measann Corsica Linea go bhfuil údar léi díreach de bharr go bhfuil trácht paisinéirí ina tháscaire foriomlán ar an tábhacht eacnamaíoch a bhaineann le bealach ar leith. Is é tuairim Corsica Linea gur deacair a shamhlú go bhféadfaí méideanna lasta nach bhfuil i gcomhréir le trácht paisinéirí a iompar ar an mbealach céanna.

([204]) Breithiúnas an 16 Meán Fómhair 2013, *Iliad*, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, míreanna 240-254.

([205]) Tagraíonn Corsica Linea don Chinneadh (AE) 2022/1328 ón gCoimisiún an 30 Meán Fómhair 2021 maidir leis na bearta SA.32014, SA.32015, agus SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) arna gcur chun feidhme ag an Iodáil agus ag Réigiún Lazio i gcás Laziomar agus a fhaighteora CLN (IO L 200, 29.7.2022, lch. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), míreanna 484 et seq.

5.2.3.2.2. Comhlíontar na coinníollacha uile a leagtar síos i gCinneadh SLEG

(585) Measann Corsica Linea go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Airteagal 4 de Chinneadh SLEG: tugann sé le fios go bhfuil iontaoibh ann go deimhin sa chás seo, a bhfuil na ceanglais uile a fhorchuirtear leis an Airteagal sin inti, mar a thugann an Coimisiún dá aire in aithris 275 et seq. den chinneadh tosaigh ([206]).

(586) Measann Corsica Linea freisin go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Airteagail 5 agus 6 de Chinneadh SLEG, i bhfianaise go mbunaítear sna conarthaí seirbhíse poiblí na modhanna chun an cúiteamh a ríomh agus chun a fhíorú nach bhfuil aon róchúiteamh ann, mar a thug an Coimisiún dá aire sa chinneadh tosaigh (aithrisí 345 go 377).

(587) Ar deireadh, measann Corsica Linea go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 7 de Chinneadh SLEG, a mhéid gur fhoilsigh údaráis na Fraince ar ardán TED (ina liostaítear na conarthaí agus na lamháltais uile sna Ballstáit a sháraíonn na tairseacha lena gceanglaítear a bhfoilsiú ar leibhéal an Aontais) fógra dámhachtana lamháltais a bhaineann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, ina bhfuil an fhaisnéis uile a cheanglaítear le hAirteagal 7 de Chinneadh SLEG ([207]).

5.3. **Barúlacha ó La Méridionale**

(588) Áitíonn La Méridionale ina bharúlacha ar dtús nach státchabhair faoi Airteagal 107(1) CFAE iad na conarthaí seirbhíse poiblí. In aon chás, comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí coinníollacha Chinneadh SLEG agus tá siad díolmhaithe ó aon réamhfhógra don Choimisiún. Ar a laghad ar bith, comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Creat SLEG ([208]).

5.3.1. *Ní státchabhair iad na conarthaí seirbhíse poiblí*

(589) Measann La Méridionale nár dheonaigh na conarthaí seirbhíse poiblí aon bhuntáiste dó, ós rud é go gcomhlíonann siad critéir uile Altmark, lena n-áirítear an chéad chritéar agus an ceathrú ceann.

5.3.1.1. Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí an chéad cheann de chritéir Altmark

(590) Measann La Méridionale go bhfreastalaíonn raon feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí ar riachtanas seirbhíse poiblí. Luann sé gur shainaithin údaráis na Fraince i gceart (i) an t-éileamh ó úsáideoirí ar iompar lasta tharraingthe (ii) agus teip mhargaidh. Ar deireadh, ba é a thuairim gur shainigh an Fhrainc na conarthaí seirbhíse poiblí ar bhealach atá comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí (iii).

5.3.1.1.1. Shainaithin an Fhrainc i gceart an t-éileamh ó úsáideoirí

(591) Measann La Méridionale gur shainaithin an Fhrainc i gceart an t-éileamh ó úsáideoirí muiriompair lasta agus paisinéirí. Is amhlaidh sin go háirithe i gcás muiriompar lasta tharraingthe, ar thug La Méridionale roinnt barúlacha ina leith.

(592) Deir La Méridionale gur choimisiúnaigh sé dhá anailís eacnamaíocha a rinne Deloitte (‘**tuarascáil Deloitte**’), a bhaineann go háirithe le (i) gan calafoirt Toulon agus Marseille a bheith inionadaithe ó thaobh muiriompair lasta tharraingthe de. Áitíonn La Méridionale go ndeimhnítear le tuarascáil Deloitte anailísí údaráis na Fraince, ar dá réir atá an inionadaitheacht idir calafort Marseille agus calafort Toulon an-íseal i gcás iompar lasta tharraingthe.

(593) *Ar an gcéad dul síos*, ó thaobh na cáilíochta de, léiríonn an fhianaise a bailíodh nach mbreithníonn tarlóirí ar mian leo a gcostais a íoslaghdú Toulon mar rogha mhalartach ar Marseille ar na cúiseanna seo a leanas:

— tá calafort Marseille suite go straitéiseach ag béal ghleann na Róine, gar don iliomad bunáiteanna lóistíochta atá scaipthe ar fud an ghleanna;

([206]) Tugann an Corsica Linea dá aire ina leith sin go dtagraítear go sainráite in Airteagal 2 de na conarthaí seirbhíse poiblí do Chinneadh SLEG.

([207]) Fógra dámhachtana lamháltais seirbhíse, IO S 15/2023.

([208]) Sonraíonn La Méridionale nach bhfuil feidhm ag a bharúlacha ach amháin maidir leis na conarthaí seirbhíse poiblí a dámhadh air ina n-aonar nó in éineacht le Corsica Linea.

— cuireann sé gréasán ilmhódach ar fáil d'oibreoirí agus tá sé suite ag crosbhóthar dhá mhórchonair lasta Eorpacha (ais na Meánmhara agus ais na Mara Thuaidh-na Meánmhara);

— Tá ceantar seirbhíse ag Marseille lena gcumhdaítear ceathrú iomlán oirdheisceart na Fraince, ([209]) agus tá ceantar seirbhíse chalafort Toulon i bhfad níos áitiúla, agus gan ach trí pháirc ghnó ann ([210]);

— ní féidir earraí contúirteacha a iompar chuig Toulon, óir tá toirmeasc orthu sa chalafort i ngeall ar a ghaireacht atá sé do shaoráidí míleata.

(594) *Ar an dara dul síos*, ó thaobh na cainníochta de, tugann La Méridionale le fios go ndeimhnítear i dtuarascáil Deloitte nach bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe le chéile i gcás lasta tarraingthe ach go feadh méid an-íseal. Measadh i dtuarascáil Deloitte go roghnódh níos lú ná 20 % de tharlóirí calafort Toulon seachas calafort Marseille dá dtiocfadh méadú 5-10 % ar phraghsanna in Marseille.

(595) Chun teacht ar an gconclúid sin, bhain tuarascáil Deloitte úsáid ar dtús as dhá bhunachar sonraí, is iad sin (i) an bunachar sonraí poiblí ina liostaítear limistéir lóistíochta chomhchruinnithe ([211]) agus limistéir lóistíochta leathnaithe ([212]) sa Fhrainc in 2015, ([213]) agus (ii) bunachar sonraí arna sholáthar ag La Méridionale ina liostaítear na trádstórais ar mhórthír na Fraince a bhí ag a chustaiméirí in 2021 ar tarlóirí lasta tharraingthe iad. Tar éis na trádstórais éagsúla a aimsiú ar bhonn na mbunachar sonraí sin, chinn tuarascáil Deloitte ansin costas iomlán an iompair lasta chuig an gCorsaic, agus úsáid á baint as táille mhuirí EUR 35/LM i gcás chalafoirt Toulon agus Marseille, agus costas bóthair EUR 1,13 in aghaidh an chiliméadair ([214]).

(596) De réir thuarascáil Deloitte, léiríonn na torthaí, dá dtiocfadh méadú 10 % ar phraghas turais farraige ó chalafort Marseille, go ndéanfadh sé ciall eacnamaíoch fós d'fhormhór mór na dtarlóirí leanúint de bheith ag dul trí chalafort Marseille. Ní dhéanfadh sé tairbhe ach do 4,7 % de tharlóirí aistriú chuig calafort Toulon. Is é conclúid thuarascáil Deloitte go raibh an meastachán 80 % ar an éileamh faoi chuing ar iompar lasta tharraingthe in Marseille coimeádach.

([209]) Tagraíonn tuarascáil Deloitte do léarscáileanna ó shuíomh gréasáin Upply (ar cuideachta í a bhfuil speisialtóireacht aici in iompar lasta, go háirithe de bhóthar), dar dáta an 4 Iúil 2019 agus atá le fáil ag: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024), agus ó Ghníomhaireacht Pleanála Uirbí Marseille ón tuarascáil *Lóistíocht i Réigiún PACA – Diagnóisic agus Dúshláin* (mí Eanáir 2019), le fáil ag: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (lch. 16) (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([210]) Tagraíonn La Méridionale (i) don tuarascáil ó Ghníomhaireacht Pleanála Uirbí Marseille *Lóistíocht i Réigiún PACA – Diagnóisic agus Dúshláin* (mí Eanáir 2019), atá le fáil ag: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024) agus (ii) do staidéar dar dáta an 18 Meitheamh 2020 a rinne comhairleoir thar ceann CCI Var, mar chuid de mhisean chun staidéar a dhéanamh ar shreabha fuinnimh sna calafoirt i gceantar bhá Toulon agus ina chúlchríoch, rud a léiríonn go bhfuil ceantar seirbhíse chalafort Toulon teoranta don limistéar idir bailte Bandol, Signes agus Hyères (staidéar le fáil ag: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024). De réir La Méridionale, léiríonn an figiúr ar lch. 5 den dara staidéar go soiléir nach n-áirítear i gceantar seirbhíse Toulon ach na trí phríomhpháirc ghnó atá gar don chalafort, is iad sin: páirc ghnó Signes, mol gnó Toulon Thiar agus páirc ghnó Toulon Thoir.

([211]) De réir thuarascáil Deloitte, is limistéar lóistíochta comhchruinnithe é limistéar inar lú ná 2 chiliméadar ó chéile gach trádstóras nó ardán lóistíochta comhpháirte atá níos mó ná 5 000 m^2. I ngach limistéar lóistíochta tá trí thrádstóras nó ardán lóistíochta ar a laghad atá níos mó ná 5 000 m^2.

([212]) De réir thuarascáil Deloitte, is limistéar lóistíochta leathnaithe é limistéar inar lú ná 6 chiliméadar ó chéile gach trádstóras nó ardán lóistíochta atá níos mó ná 5 000 m^2. I ngach limistéar lóistíochta tá trí thrádstóras nó ardán lóistíochta ar a laghad atá níos mó ná 5 000 m^2.

([213]) Atlas de thrádstórais agus limistéir lóistíochta sa Fhrainc in 2015, le fáil ag: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

([214]) Tagraíonn tuarascáil Deloitte do shonraí ón gcoiste náisiúnta bóithre le haghaidh 2019, ar dá réir is é EUR 1,13/km an costas bliantúil a bhaineann le leoraí cianaistir 40 tona. Áirítear leis sin costas tiománaí, an costas a bhaineann leis an bhfeithicil a shealbhú agus a mhaoiniú, an costas a bhaineann le breosla, boinn, cothabháil, dolaí agus greamáin, agus costais árachais agus cánacha feithicle.

5.3.1.1.2. Rinne an Fhrainc anailís cheart ar an teip mhargaidh

5.3.1.1.2.1. Níl soláthar príobháideach Corsica Ferries in éagmais na gconarthaí seirbhíse poiblí inchreidte

(597) Measann La Méridionale go ndearna údaráis na Fraince anailís cheart ar an teip mhargaidh a léiríonn go bhfuil gá le seirbhís muiriompair phoiblí idir an Chorsaic agus calafort Marseille.

(598) Tugann sé le fios i ndáil leis sin nach bhféadfaí a mheas gurbh inchreidte an tairiscint a chuir Corsica Ferries isteach le linn an chomhairliúcháin le hoibreoirí, ós rud é nach raibh an acmhainn iompair a chuirfeadh Corsica Ferries in úsáid in éagmais na gconarthaí seirbhíse poiblí i gcomhréir le toilleadh chalafort Toulon. De réir thuarascáil Deloitte, bhí an acmhainn iompair a dhearbhaigh Corsica Ferries in éagmais conradh seirbhíse poiblí ([215]) bunaithe ar ráta áitíochta 539 % ag calafort Toulon sa tréimhse 2023-2028, ([216]) i.e. méid lasta is mó ná cúig oiread thoilleadh reatha an chalafoirt.

5.3.1.1.2.2. Bealach Toulon-L'Île-Rousse a bheith seolta ag La Méridionale in 2024 faoi scéim PSO, ní chaitheann sé amhras ar theip mhargaidh a bheith ann

(599) Deir La Méridionale gur oscail sé bealach nua, ó 2024 ar aghaidh, idir Toulon agus Livorno (an Iodáil), agus briseadh turais ag L'Île-Rousse. Tugann sé le fios, áfach, nach ndéanann an tionscnamh sin difear ar bhealach ar bith do chonclúidí údaráis na Fraince maidir le teip mhargaidh a bheith ann lena dtugtar údar le tabhairt i gcrích na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(600) Athdhearbhaíonn La Méridionale, faoin scéim PSO is infheidhme idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, go bhfuil sé de shaoirse aige seirbhísí nua a chur ar fáil lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí. I ndáil leis sin, tugann sé le fios gur cheap sé straitéis nua tráchtála de thoradh an athraithe ar a scairsheilbh agus ar a bhainistíocht ó mhí an Mheithimh 2023, agus gur osclaíodh bealaí idirnáisiúnta dá réir. Comhlíonann an bealach nua go dtí an Iodáil an cuspóir sin go díreach.

(601) *Ar an gcéad dul síos*, deir La Méridionale nach mbaineann an bealach sin ach le hiompar paisinéirí, agus go bhfuil sé dírithe go príomha ar thurasóirí. Dá bhrí sin, ní bhaineann sé le hiompar lasta ná paisinéirí leighis.

(602) *Ar an dara dul síos*, deir La Méridionale go gcoimeádtar cuntais trádála bhealach Toulon-L'Île-Rousse agus cuntais trádála shoitheach Kalliste atá sannta don bhealach sin ar leithligh ó chuntais tráchtála bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Porto-Vecchio a oibrítear faoi na conarthaí seirbhíse poiblí, rud a áirithíonn nach bhfuil aon tras-fhóirdheontas ann i leith dhímheas agus chostais oibriúcháin na soithí.

(603) I ndáil leis sin, diúltaíonn La Méridionale do cháineadh Corsica Ferries a leagtar amach in aithris 216 den chinneadh tosaigh maidir leis an úsáid a bhaineann Corsica Linea as soitheach Kalliste, rud a d'fhéadfadh a chosc ar La Méridionale a oibleagáidí faoi na conarthaí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh.

(604) Míníonn La Méridionale, cé gur bhain Corsica Linea úsáid go deimhin as an Kalliste i mí Iúil agus mí Lúnasa 2023, go raibh sé sin ina fhreagairt ar chás eisceachtúil dóiteáin ar bord ceann de shoithí Corsica Linea (Monte d'Oro), a d'fhág gur cuireadh as seirbhís ar feadh roinnt míonna í, agus d'iarr Corsica Linea go sainráite ar La Méridionale ina dhiaidh sin an bhféadfadh sé an Kalliste a chairtfhostú chun a bhealaí a oibriú ar bhonn sealadach.

(605) Ina theannta sin, deir La Méridionale, cé go bhfuil an Kalliste sannta go deimhin do Luchtóg 3 (Marseille-Porto-Vecchio) in Iarscríbhinn 2 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí (clár seirbhíse), agus go bhfuil na cuntais trádála shealadacha (Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí) bunaithe air sin, gur féidir í a shannadh do bhealaí eile faoin sásra athsholáthair soithí dá bhforáiltear in Airteagal 20 de na conarthaí seirbhíse poiblí nó gur féidir dé-aistear breise a dhéanamh léi arna chinneadh ag údaráis na Fraince.

([215]) De réir thuarascáil Deloitte, thug Corsica Ferries le fios, in éagmais conradh seirbhíse poiblí, go méadódh sé a ghníomhaíochtaí in Toulon go mór ó 397 112 ML in aghaidh na bliana ar an meán i gcaitheamh na tréimhse 2016-2019 go 2 675 288 ML in aghaidh na bliana ar an meán i gcaitheamh na tréimhse 2023-2028, i.e. méadú 574 % ar a thairiscint.

([216]) I dtuarascáil Deloitte, ríomhtar an ráta áitíochta sin ar bhonn mheánlíon bliantúil na méadar líneach arna n-iompar ag Corsica Ferries idir 2016 agus 2019 (397 112 ML), a chomhfhreagraíonn do ráta áitíochta reatha 80 % ag calafort Toulon de réir CCI Var, agus ar bhonn mheánlíon bliantúil na méadar líneach arna dhearbhú ag Corsica Ferries idir 2023 agus 2028 (2 675 288 ML), a chomhfhreagraíonn do ráta áitíochta 539 % ag calafort Toulon.

5.3.1.1.3. Shainigh údaráis na Fraince oibleagáidí seirbhíse poiblí comhréireacha

5.3.1.1.3.1. Tá na hoibleagáidí maidir le híosacmhainn iompair lasta comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithnítear

(606) Díospóideann La Méridionale réamhsheasamh an Choimisiúin gur leagadh amach an íosacmhainn iompair lasta sna conarthaí seirbhíse poiblí ar bhealach a d'fhéadfadh an tseirbhís phoiblí freastal tráth ar bith ar an mbuaicéileamh uasta a breathnaíodh sna sonraí stairiúla.

(607) Míníonn La Méridionale gur bhunaigh údaráis na Fraince an íosacmhainn iompair is gá le haghaidh trácht lasta ar bhonn an mheáin in aghaidh an turais farraige i mí Iúil 2030, rud atá níos airde ná an meán in aghaidh an turais farraige sna míonna eile de 2030. I bhfianaise na ndifríochtaí tráchta ag brath ar an lá den tseachtain agus ar an mí, ní fhágann an meán míosúil sin gur féidir freastal i gcónaí ar an mbuaicéileamh uasta a breathnaíodh. De réir La Méridionale, áirítear sa mheán míosúil i mí Iúil 2030, agus sna meáin mhíosúla eile, turais farraige ar mó an t-éileamh orthu ná an íosacmhainn iompair a roghnaíodh lena n-aghaidh.

(608) Cuireann La Méridionale i dtábhacht i ndáil leis sin go léirítear leis an anailís ar mhéideanna lasta ar shoithí in 2021 agus 2022 ar na bealaí a bhfreastalaíonn La Méridionale orthu nach bhfuil an íosacmhainn iompair a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí le haghaidh iompar lasta iomarcach ó tharla gur sáraíodh iad i gcás cion mór turas farraige ([217]). Léiríonn anailísí de réir míosa agus lae go sáraítí an íosacmhainn iompair go tráthrialta gach mí den bhliain agus gach lá den tseachtain in 2021 agus 2022. Dá bhrí sin, ní féidir a mheas go bhfuil an acmhainn iompair sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach.

(609) Ar deireadh, maidir leis an íosacmhainn iompair a bheith socraithe ar an leibhéal a measadh le haghaidh mhí Iúil 2030, míníonn La Méridionale go bhfuil an socrú sin comhsheasmhach leis na srianta a dtéann cuideachtaí i ngleic leo agus a gcabhlach á bhainistiú acu. Dá bhrí sin, ní raibh sé indéanta íosacmhainn iompair a shocrú ar bhonn míosúil ná bliantúil fiú, i bhfianaise na srianta eacnamaíocha a bhaineann le bainistiú cabhlaigh agus na dtréimhsí dímheasa do shoithí. Míníonn La Méridionale, i bhfianaise luach na soithí, go bhfuil sé deacair d'oibreoirí soithí a ionadú le linn an chonartha, ó thaobh na heacnamaíochta agus na hoibríochta de araon. Os a choinne sin, leis na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a leagtar síos sna conarthaí seirbhíse poiblí, is féidir soithí atá in ann an tseirbhís phoiblí a sholáthar ar feadh thréimhse iomlán na gconarthaí seirbhíse poiblí agus bainistíocht a dhéanamh ar na buaiceanna éilimh uasta a chur i mbun seirbhíse.

5.3.1.1.3.2. Tá na hoibleagáidí i leith íosacmhainn iompair tiománaithe in aghaidh an turais farraige comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí

(610) Áitíonn La Méridionale, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries ina ghearán, nach bhfuil an íosacmhainn iompair tiománaithe a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach.

(611) Ar bhonn na sonraí a chuir La Méridionale isteach, rinneadh measúnú i dtuarascáil Deloitte ar an líon iarbhír tiománaithe a bhí in éineacht lena n-earraí ar shoithí La Méridionale in 2021 agus 2022. An íosacmhainn iompair tiománaithe a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí, suitear sa tuarascáil nach bhfuil sí iomarcach toisc gur sáraíodh nó gur baineadh amach í cheana i gcás cion mór turas farraige in 2021 agus 2022 ([218]).

5.3.1.2. Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí an ceathrú ceann de chritéir Altmark

(612) *Ar an gcéad dul síos*, de réir La Méridionale, ní dhearna na critéir maidir le dámhachtain na gconarthaí difear do chumas na Fraince an t-iarrthóir a bheadh in ann an tseirbhís a sholáthar ar an gcostas is lú don phobal a roghnú. Measann La Méridionale gur chuir Corsica Linea agus La Méridionale tairiscintí iomaíocha isteach maidir le bealaí Porto-Vecchio (Luchtóg 3) agus Propriano (Luchtóg 4). Sa dá chás, ghlac údaráis na Fraince leis an tairiscint ab ísle.

([217]) Léirítear i dtuarascáil Deloitte gur sháraigh beagnach aon trian de na turais farraige a bhí á n-oibriú ag La Méridionale idir Marseille agus Ajaccio in 2021 cheana féin an íosacmhainn iompair lasta a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí. In 2022, b'amhlaidh sin i gcás 40 % de na turais farraige a bhí á n-oibriú ag La Méridionale idir Marseille agus Ajaccio.

([218]) De réir thuarascáil Deloitte, sroicheadh nó sáraíodh an íosacmhainn iompair tiománaithe lasta tharraingthe a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí i gcás 40 % de na turais farraige a bhí á n-oibriú ag La Méridionale in 2021 agus 43 % in 2022 idir Marseille agus Ajaccio.

(613) *Ar an dara dul síos*, deir La Méridionale gur thug trí chuideachta loingseoireachta (Corsica Ferries, Corsica Linea agus La Méridionale) freagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí agus, dá thoradh sin, go raibh an líon iarrthóirí (dhá cheann) comhsheasmhach leis an líon freagraí ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí. Thairis sin, ó tharla nár chuir aon chuideachta loingseoireachta eile iarratas isteach, dheimhneodh sé sin de ghnáth nach bhfuil tóir sa mhargadh ar bhealaí a bhfuil brabúsacht íseal acu amhail na cinn sin chuig an gCorsaic.

5.3.2. *Tá conarthaí seirbhíse poiblí comhoiriúnach le Cinneadh SLEG*

5.3.2.1. Tá feidhm ag Cinneadh SLEG maidir leis na conarthaí seirbhíse poiblí

(614) Díospóideann La Méridionale réamhthuairim an Choimisiúin nach bhfuil Cinneadh SLEG infheidhme ach amháin maidir le bealaí iompair paisinéirí, agus gan aon seirbhís muiriompair eile (go háirithe lasta) a áireamh. Measann sé, ar an gcéad dul síos, nach sonraítear i gCinneadh SLEG nach bhfuil sé infheidhme maidir le seirbhísí comhcheangailte, agus nach féidir leis an gCoimisiún léirmhíniú sriantach den sórt sin a dhéanamh; ar an dara dul síos, agus in aon chás, measann sé go bhfuil an léirmhíniú sin comhsheasmhach le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin ([219]).

5.3.2.2. Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Cinneadh SLEG

(615) Measann La Méridionale go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Airteagal 4 de Chinneadh SLEG: tugann sé le fios go bhfuil iontaoibh ann go deimhin sa chás seo, a bhfuil na ceanglais uile a fhorchuirtear leis an Airteagal sin inti, mar a thugann an Coimisiún dá aire in aithris 275 et seq. den chinneadh tosaigh ([220]). Tugann sé le fios freisin gur lú ná 10 mbliana ré na gconarthaí seirbhíse poiblí, i gcomhréir le Cinneadh SLEG.

(616) Measann Corsica Linea freisin go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí Airteagail 5 agus 6 de Chinneadh SLEG, i bhfianaise go leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí na modhanna chun cúiteamh a ríomh agus chun a fhíorú nach bhfuil aon róchúiteamh ann, mar a thug an Coimisiún dá aire sa chinneadh tosaigh (aithrisí 345 go 377).

(617) Ar deireadh, creideann an Corsica Linea go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 7 de Chinneadh SLEG, a mhéid gur fhoilsigh údaráis na Fraince an fhaisnéis uile a cheanglaítear leis an airteagal sin.

5.3.3. *Tá na conarthaí seirbhíse poiblí comhoiriúnach le Creat SLEG*

(618) Measann La Méridionale, in aon chás, go bhfuil na bearta comhoiriúnach le Creat SLEG. Chuir sé barúlacha isteach maidir le dhá phointe: fad na hiontaoibhe agus comhlíontacht na gconarthaí seirbhíse poiblí le dlí an Aontais maidir le lamháltais.

5.3.3.1. Comhlíonann ré na gconarthaí seirbhíse poiblí Creat SLEG

(619) Measann La Méridionale go bhfuil ré 7 mbliana na gconarthaí seirbhíse poiblí comhsheasmhach leis na caighdeáin a leagtar síos le dlí an Aontais. Measann La Méridionale go bhfuil an tréimhse sin réasúnta agus go bhfuil údar léi i bhfianaise na n-infheistíochtaí a rinneadh nó atá le déanamh chun na conarthaí seirbhíse poiblí a urscaoileadh, go háirithe maidir le costais dímheasa na soithí a slógadh, agus na costais a bhaineann le trealamh breise nó le ceanglais chomhshaoil a chomhlíonadh. I ndáil leis sin, tagraíonn sé do chleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin maidir le conarthaí seirbhíse poiblí muirí san Iodáil ([221]) agus san Iorua ([222]) a bhfuil a dtréimhsí gar do 10 mbliana nó níos faide ná sin.

([219]) Tagraíonn La Méridionale do Chinneadh (AE) 2022/1328, míreanna 484 et seq.

([220]) Tugann La Méridionale dá aire ina leith sin go dtagraítear go sainráite do Chinneadh SLEG in Airteagal 2 de na conarthaí seirbhíse poiblí.

([221]) Cinneadh (AE) 2022/448 ón gCoimisiún an 17 Meitheamh 2021, ar na bearta SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) arna gcur chun feidhme ag an Iodáil i gcás Siremar agus a fhaighteora Società Navigazione Siciliana (IO L 97, 24.3.2022, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Féach fonóta 141.

5.3.3.2. Comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí dlí soláthair phoiblí an Aontais

5.3.3.2.1. Ní raibh aon éifeacht foriaimh ag an am a chuaigh thart idir dáta dámhachtana na gconarthaí seirbhíse poiblí agus dáta tosaigh na seirbhísí

(620) An tréimhse ghearr idir dáta dámhachtana na gconarthaí seirbhíse poiblí agus dáta tosaigh na seirbhísí, measann La Méridionale nár chruthaigh sí aon deacracht faoi dhlí an Aontais maidir le lamháltais.

(621) *Ar an gcéad dul síos*, measann sé go bhfuil na himthosca éagsúil leis na himthosca dá dtagraítear i mbreithiúnas *SNCM II*, a luann an Coimisiún ina chinneadh tosaigh. Go deimhin, de réir La Méridionale, leis an nglao poiblí ar thairiscintí a foilsíodh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* an 6 Bealtaine 2022, léiríodh d'iarrthóirí ionchasacha go raibh na seirbhísí dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí le tosú an 1 Eanáir 2023. Dá bhrí sin, cuireadh iarrthóirí ionchasacha ar an eolas 8 mí roimh dháta tosaigh na seirbhísí i gceist. Ina theannta sin, fógraíodh teacht i bhfeidhm na gconarthaí seirbhíse poiblí an 1 Eanáir 2023 freisin nuair a sheol údaráis na Fraince an comhairliúchán le hoibreoirí an 22 Eanáir 2022, ar ar thug Corsica Ferries freagra, i.e. beagnach bliain roimhe sin.

(622) *Ar an dara dul síos*, tugann La Méridionale le fios gur fógraíodh leis na rialacha tairisceana a foilsíodh an 6 Bealtaine 2022 go raibh ar iarrthóirí a n-iarratais agus a dtairiscintí a chur isteach faoin 25 Iúil 2022 agus go gcuirfí tús go sealadach le haon chruinniú idirbheartaíochta i mí Lúnasa 2022. I bhfianaise na sprioc-amanna do-athraithe maidir le hidirbheartaíocht agus dámhachtain conarthaí atá chomh casta leis na conarthaí seirbhíse poiblí, cuireadh na hoibreoirí eacnamaíocha uile lena mbaineann ar an eolas ón tús go mbeadh tréimhse thart ar 2 nó 3 mhí, idir fómhar 2022 agus an 1 Eanáir 2023, idir dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí agus a dteacht i bhfeidhm. Ba leordhóthanach an tréimhse sin chun deis a thabhairt do na hoibreoirí eacnamaíocha leasmhara uile a gcabhlach a thógáil amach as seirbhís agus a ath-imscaradh.

(623) I ndáil leis sin, áitíonn La Méridionale nach bhfuil bunús le maímh Corsica Ferries nach mór áirithintí i réimse an mhuiriompair a oscailt 6 mhí ar a laghad roimh ré. Luaitear ann, maidir le hiompar lasta (arb é príomhchuspóir na gconarthaí seirbhíse poiblí é), go ndéantar áirithintí sa chleachtas cúpla lá roimh ré, agus go raibh na seirbhísí iompair paisinéirí le tosú sa séasúr ciúin, ina bhfuil níos lú tráchta (an 1 Eanáir).

(624) *Ar an tríú dul síos*, ó tharla gurbh eol d'údaráis na Fraince nach raibh ach Corsica Linea agus La Méridionale tar éis iarratas a dhéanamh ar an nós imeachta tairisceana ar dhul in éag an sprioc-ama chun tairiscintí a chur isteach (25 Iúil 2022), bhí siad in ann, gan an Treoir maidir le Lamháltais a shárú, cinneadh a dhéanamh síneadh a chur le fad na hidirbheartaíochta agus an tréimhse idir dáta dámhachtana na gconarthaí seirbhíse poiblí agus dáta a dteacht i bhfeidhm a ghiorrú. Ós rud é nár chuir Corsica Ferries tairiscint isteach ar na conarthaí seirbhíse poiblí ar chúiseanna a bhaineann le heaspa soiléireachta sna ceanglais theicniúla (agus ní mar gheall ar an tréimhse ghearr ama idir an dámhachtain agus an teacht i bhfeidhm), ní fhéadfadh fad iarbhír na céime idirbheartaíochta a bheith ina shárú ar an Treoir maidir le Lamháltais.

5.3.3.2.2. Níor áiríodh dé-aistir in-athsceidealaithe ná dé-aistir bhreise i raon feidhme na n-íoscheanglas

(625) Athdhearbhaíonn La Méridionale gur leagadh amach na híoscheanglais faoi Airteagal 37 den Treoir maidir le Lamháltais in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana. Dá bhrí sin, de réir La Méridionale, cé gur ghá tagairt a dhéanamh d'Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí chun raon feidhme beacht roinnt de na híoscheanglais sin a thuiscint, ní íoscheanglas a bhí in Iarscríbhinn 1 ina hiomláine.

(626) De réir La Méridionale, tagann na torthaí seo a leanas as an gconclúid sin.

(627) A mhéid a bhaineann leis na dé-aistir bhreise, tugann La Méridionale dá aire ar dtús nach luaitear iad in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana. Ní chumhdaítear ach 'tráthchláir' agus 'minicíochtaí seirbhíse'. Thairis sin, is mar fhéidearthacht agus mar sin amháin a chuirtear na dé-aistir bhreise i láthair in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, agus fágtar a gcur chun feidhme faoi dhiscréid údaráis na Fraince. Dá bhrí sin, ní léiríonn na tagairtí sin aon saintréith maidir le 'tráthchláir' na ndé-aistear breise nó a 'minicíocht' de réir bhrí an íoscheanglais a leagtar amach go docht in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana.

(628) A mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe, tugann La Méridionale dá aire nach luaitear iad in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana ná in Iarscríbhinn 1.

(629) Fágann sé sin, de réir La Méridionale, nach raibh na dé-aistir in-athsceidealaithe ná na dé-aistir bhreise ina gcuid de shaintréithe íosta na gconarthaí seirbhíse poiblí.

5.3.3.2.3. Comhlíonann na dé-aistir in-athsceidealaithe agus na dé-aistir bhreise prionsabail na córa comhionainne, an neamh-idirdhealaithe agus na trédhearcachta

(630) A mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe, tugann La Méridionale le fios nach dé-aistir bhreise iad a chuirfí leis an íoslíon dé-aistear in aghaidh na bliana. Is é an t-aon chuspóir atá leis na dé-aistir sin an trácht a bharrfheabhsú ar bhealach teoranta *ad hoc*. Thar aon ní eile, maíonn La Méridionale go bhfágtar na dé-aistir sin faoi dhiscréid údaráis na Fraince, faoi réir Airteagal 17 de na conarthaí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh. Ar deireadh, tugann La Méridionale dá aire go gcuireann an coiste teicniúil a bunaíodh chun na críche sin dé-aistear ar athló, d'fhonn é a athsceidealú go dtí dáta lena dtugtar aghaidh ar fhíor-riachtanais na seirbhíse poiblí agus ar shrianta an oibreora araon.

(631) A mhéid a bhaineann le dé-aistir bhreise, áitíonn La Méridionale gur rogha iad na dé-aistir sin atá faoi dhiscréid an údaráis chonarthaigh freisin, i gcás ina sroichfeadh an t-éileamh ar mhuiriompar lasta buaicphointe nach bhféadfadh dé-aistir sceidealaithe a ionsú. De réir La Méridionale, is ionstraim sholúbtha í sin sna conarthaí seirbhíse poiblí chun gur féidir an tseirbhís phoiblí a oiriúnú don éileamh iarbhír ó úsáideoirí i gcaitheamh tréimhse idir 7 mbliana agus 8 mbliana. Thairis sin, tá an líon dé-aistear breise teoranta go docht agus rialaítear a gcur chun feidhme le hAirteagal 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí, a bhí fós gan athrú ag deireadh an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí.

(632) Ní raibh aon fhianaise ann a thabharfadh ar Corsica Ferries glacadh leis gur ghá don oibreoir soithí cúltaca a choimeád ar fuireachas go buan, ar soithí iad a d'fhéadfaí a shlógadh tráth ar bith chun dé-aistir bhreise nó dé-aistir in-athsceidealaithe a dhéanamh. Tugann La Méridionale le fios i ndáil leis sin go ndearnadh foráil cheana féin in Iarscríbhinn 1 a ghabhann le conarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022 (a ndearna Corsica Ferries iarratas orthu) maidir leis an sásra sin um dhé-aistir bhreise, sna téarmaí céanna beagnach, ar bhealaí Ajaccio, Bastia agus L'Île-Rousse. Mar sin féin, faoi na conarthaí sin, níor cuireadh na dé-aistir bhreise chun feidhme riamh faoi na coinníollacha a líomhain Corsica Ferries (i.e. trí roinnt long a iarraidh go comhuaineach). Dá bhrí sin, ní mór gurbh eol do Corsica Ferries nach raibh aon chiall eacnamaíoch ná oibríochtúil le soithí cúltaca a bheith ar fuireachas go buan.

5.3.3.2.4. Chomhlíon tairiscintí La Méridionale na rialacha tairisceana

(633) *Ar an gcéad dul síos*, tugann La Méridionale faoi deara, a mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise, nach ndearna a thairiscintí deiridh aon athrú ar Iarscríbhinn 1 ná ar Airteagail 16 agus 17 de na dréachtchonarthaí seirbhíse poiblí. Le hIarscríbhinn 1 a cuireadh isteach chun tacú le tairiscint deiridh La Méridionale ar Luchtóg 1, moladh cá bhféadfaí dé-aistir bhreise a dhéanamh, bunaithe ar an eolas atá aige ar sheirbhísí muirí, agus sin amháin.

(634) *Ar an dara dul síos*, a mhéid a bhaineann le hacmhainn iompair soithí (paisinéirí agus lasta), measann La Méridionale go gcomhlíonann an acmhainn iompair a sholáthraíonn na soithí a leithdháil sé ar na luchtóga éagsúla an íosacmhainn iompair lasta agus paisinéirí. Áitíonn La Méridionale freisin go gcomhlíonann a chuid soithí uile an t-íoslíon cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta.

5.4. **Barúlacha ó Stef Group**

(635) Tá Stef agus a fhochuideachtaí (arb iad STEF Group iad i dteannta a chéile) gníomhach den chuid is mó i réimse an iompair lasta theochtrialaithe de bhóthar, seirbhísí lóistíochta earraí úra agus fuara, agus pacáistiú tionsclaíoch táirgí agraibhia.

(636) Ina bharúlacha, míníonn Stef Group gurbh é Stef an t-aon scairshealbhóir a bhí ag La Méridionale idir 2009 agus an 31 Bealtaine 2023, nuair a dhíol Stef La Méridionale le CMA CGM. Dá bhrí sin, ba é Stef an t-aon scairshealbhóir a bhí ag La Méridionale nuair a dhámh an Fhrainc dhá cheann de na bearta atá i gceist ar La Méridionale.

(637) Ina bharúlacha, athdhearbhaíonn Stef Group ábhar na mbarúlacha a chuir La Méridionale isteach ina iomláine. Ní chuireann Stef Group aon fhíoras ná argóint isteach sa bhreis orthu siúd a chuir La Méridionale isteach cheana féin. Dá bhrí sin, ba cheart a thuiscint go bhfuil barúlacha Stef Group comhionann le barúlacha La Méridionale, a cuireadh i láthair cheana féin i Roinn 5.3.

6. BARÚLACHA ÓN BHFRAINC MAIDIR LE BARÚLACHA NA bPÁIRTITHE LEASMHARA

(638) Chuir údaráis na Fraince a mbarúlacha isteach maidir le barúlacha Corsica Ferries i litreacha dar dáta an 25 Meitheamh agus an 11 Iúil 2024. Baineann na barúlacha leis an measúnú ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann agus ar chomhlíonadh na Treorach maidir le Lamháltais.

6.1. Barúlacha maidir le riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann

6.1.1. *Ní raibh na comhairliúcháin phoiblí claonta*

(639) Mar réamhphointe, deir údaráis na Fraince gur chomhlíon an modh a úsáideadh chun an riachtanas seirbhíse poiblí a shainiú prionsabail an Rialacháin Cabatáiste ([223]) agus a theachtaireacht léirmhínitheach in 2014 (‘**an teachtaireacht léirmhínitheach**’) ([224]). Cuireann siad in iúl gur cuireadh san áireamh freisin critéir ‘tástála SNCM’ mar a leag an Chúirt Ghinearálta amach iad i mbreithiúnais *SNCM I* agus *SNCM II* ([225]).

(640) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithrisí 399 go 403), tugann údaráis na Fraince faoi deara nach raibh aon chlaontacht ann a chuirfeadh an comhairliúchán le húsáideoirí ó mhaith. Tugann siad le fios gur poiblíodh an comhairliúchán sin go forleathan i measc an phobail i gcoitinne. Tugann siad le fios freisin go léiríonn torthaí an chomhairliúcháin, mar shampla, go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon go hiomlán inionadaithe ó thaobh paisinéirí de (cónaitheoirí den Chorsaic agus neamhchónaitheoirí), de réir mar a áitíonn Corsica Ferries. In aon chás, tugann siad le fios go raibh an comhairliúchán le hoibreoirí ar cheann de roinnt modhanna chun an t-éileamh ó úsáideoirí a shainaithint.

(641) Thairis sin, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithrisí 455 go 468), ní raibh aon chlaontacht mhodheolaíoch sa chomhairliúchán le hoibreoirí ach oiread. Tugann an Fhrainc le fios gur poiblíodh an comhairliúchán sin go forleathan freisin agus go raibh sé oscailte do na hoibreoirí leasmhara uile. Deir údaráis na Fraince go ndearnadh mionanailís ar fhreagra Corsica Ferries chun a áirithiú go raibh sé stóinseach agus ábhartha. A mhéid a bhaineann leis an gcáineadh a rinne Corsica Ferries ar an easpa sainmhínithe ar leanúnachas críche, deir údaráis na Fraince go raibh doiciméad tacaíochta i gcomhad tairisceana an oibreora lenar tugadh tuairisc ar eagrú rialála muiriompair paisinéirí agus lasta, inar atáirgeadh ina hiomláine reachtaíocht na Fraince maidir le leanúnachas críche.

6.1.2. *Shainaithin an Fhrainc i gceart an t-éileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí*

6.1.2.1. Shainaithin an Fhrainc i gceart an t-éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí leighis

(642) Ar an gcéad dul síos, diúltaíonn údaráis na Fraince d’argóint Corsica Ferries nach ann do riachtanas seirbhíse poiblí ach i ndáil le paisinéirí leighis atá incháilithe d’aisíocaíocht ón scéim árachais sláinte. Tugann siad le fios go léirítear go soiléir i dtuarascáil Gecodia go n-úsáideann roinnt paisinéirí leighis an muiriompar go sonrach agus go bhfuil nasc sonrach ann le calafort Marseille.

(643) Ina theannta sin, dhiúltaigh údaráis na Fraince d’argóint Corsica Ferries nach bhfuil aon srian dlíthiúil ná rialála ann a fhágann go mbraitheann aisíoc costas iompair ar an achar idir an calafort teachta agus an t-ionad cúraim sláinte. Tugann siad le fios go ndéantar aisíocaíocht ar bhonn an bhealaigh is giorra ó chalafort Marseille go dtí an tsaoráid cúraim sláinte, i gcomhréir le hAirteagal R. 322-10-5 CSS.

(644) In aon chás, áitíonn údaráis na Fraince nach mar a chéile na dálaí iompair de thalamh do phaisinéirí leighis in Marseille agus Toulon. Tugann an Fhrainc le fios go n-iompraítear paisinéirí leighis chun críche ospidéalaithe agus comhairliúchán gaolmhar, a tharlaíonn an lá céanna a thagann an t-othar isteach ar an mórthír, a bhaineann le daoine a d’fhéadfadh a bheith leochaileach agus a bhfuil sceidil acu (coinní dochtúra) nach mór a urramú. Dá thoradh sin, d’fhéadfadh an turas a bheith níos deacra fós do phaisinéirí leighis dá gcuirfí turas breise de bheagnach uair an chloig leis ó Toulon go dtí na hionaid chóireála in Marseille – agus i bhfianaise na rioscaí a bhaineann le brú tráchta, agus moilleanna traenach nó bus, agus na gcostas mór a d’fhéadfadh a bheith i gceist leo sin (oícheanta aíochta in óstáin, táillí tacsaí).

([223]) Airteagal 4 den Rialachán Cabatáiste.

([224]) Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir leis an léirmhíniú ar Rialachán (CEE) Uimh. 3577/92 ón gComhairle lena ndéantar prionsabal na saoirse chun seirbhísí a sholáthar a chur i bhfeidhm ar iompar muirí laistigh de na Ballstáit (cabatáiste muirí), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) Breithiúnais an 1 Márta 2017, *SNCM I* agus *SNCM II*, ibid.

6.1.2.2. Shainaithin an Fhrainc i gceart an t-éileamh cáilíochtúil ar iompar lasta tharraingthe

(645) *Ar an gcéad dul síos*, áitíonn údaráis na Fraince, trína mhaíomh go raibh measúnú an Choimisiúin ar inionadaitheacht chalafoirt Marseille agus Toulon i gcás lasta tarraingthe amháin bunaithe ar lántoilleadh chalafort Toulon agus ar thorthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí poiblí, go gcuireann Corsica Ferries, go treallach agus go páirteach, srian ar a thuiscint ar an modh a úsáidtear.

(646) Maidir leis an bpointe a bhaineann le gan riosca a bheith ann go sroichfear lántoilleadh chalafort Toulon i dtéarmaí lasta tarraingthe (aithrisí 436 go 438), tugann údaráis na Fraince le fios ar dtús go léirítear go soiléir sa fhreagra ó CCI Var go bhfuil toilleadh chalafort Toulon teoranta. Ina mbarúlacha, sholáthair údaráis na Fraince faisnéis bhreise maidir le leibhéal lántoillte chalafort Toulon. Is é a dtuairim, dá n-aistreofaí an trácht laethúil a chonacthas ar na bealaí idir Marseille agus Ajaccio/Bastia amháin chuig calafort Toulon, go sáródh an t-éileamh toilleadh an chalafoirt ar 177 lá as 365 lá in 2029 ([226]).

(647) Maidir leis an bpointe a bhaineann leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí i ndáil le hiompar lasta agus na hargóintí a tharraing Corsica Ferries anuas ina leith sin (aithrisí 439 go 443), lenar cáineadh go háirithe ábharthacht na faisnéise a fuarthas ón gcomhairliúchán sin, athdhearbhaíonn údaráis na Fraince gur fianaise bhailí é comhairliúchán le húsáideoirí faoi Chreat SLEG.

(648) *Ar an dara dul síos*, tugann údaráis na Fraince dá n-aire, ar an gcéad dul síos, nach ndíospóideann Corsica Ferries an costas bóthair breise do tharlóirí as aistriú ó Marseille go Toulon (aithris 443) agus go ndeimhnítear leis na hanailísí uile a chuir Corsica Ferries, Corsica Linea agus La Méridionale isteach go bhfuil na bunáiteanna lóistíochta suite timpeall Marseille agus i ngleann na Róine go príomha.

(649) Soláthraíonn údaráis na Fraince measúnú cainníochtúil nuashonraithe ar an gcostas breise freisin agus úsáid á baint as an tagairt is déanaí (mí na Nollag 2023) maidir le costais táirgthe arna ríomh ag an gcoiste bóithre náisiúnta (‘**CNR**’). De réir údaráis na Fraince, deimhnítear leis an measúnú sin go bhfuil costas breise de thart ar 40 % ag baint le turas trí chalafort Toulon seachas calafort Marseille do tharlóir a bhfuil a bhunáiteanna lóistíochta suite gar do Marseille.

(650) Tugann an Fhrainc le fios freisin go bhfuil roinnt earráidí modheolaíochta i staidéar BRG 2 a chuir Corsica Ferries isteach (féach aithris 443), ina bhfuil anailís ar chostais bhreise bóthair. Ar an gcéad dul síos, tá staidéar BRG 2 bunaithe ar thagairt do 12 ML, ach tá beagnach 17 ML i leoraí altach caighdeánach (tarracóir + leantóir). Ar an dara dul síos, an táille mhuirí a úsáideann staidéar BRG 2 le haghaidh Toulon, is í an táille gan costais chánach agus láimhseála a áireamh, agus ní an táille a íoctar iarbhír. Ar deireadh, ní chuirtear san áireamh i staidéar BRG 2 roinnt tosca a mhéadaíonn an costas bóthair breise. Mar shampla, tá an ríomh bunaithe ar fhad breise bóthair 60 km, ach tá sé níos faide ná 70 km.

(651) *Ar an tríú dul síos*, maidir leis an measúnú ar mhéid inionadaitheachta an éilimh shonraigh ar iompar lasta tharraingthe ag calafort Marseille, cuireann údaráis na Fraince i dtábhacht, mar fhreagairt ar Corsica Ferries (aithrisí 444 go 445), gur tugadh faoi deara i dtuarascáil mhí Dheireadh Fómhair 2020, dá dtagraíonn Corsica Ferries, nár cuireadh as an áireamh sa mheasúnú a rinneadh ar raon feidhme geografach an mhargaidh le haghaidh lasta tarraingthe an toradh go bhféadfadh calafoirt na mórthíre a bheith inionadaithe go páirteach i ndáil le hiompar lasta tharraingthe, dá dtabharfaí fianaise níos cinntithí ar aird ina leith sin, go háirithe trí chomhairliúchán poiblí níos leithne le seoltóirí agus tarlóirí. Sa chás seo, áfach, rinne údaráis na Fraince comhairliúcháin phoiblí níos leithne, sa chaoi nach bhfuil na conclúidí ar thángthas orthu i dtuarascáil mhí Dheireadh Fómhair 2020 ábhartha a thuilleadh.

(652) *Ar deireadh*, bréagnaíonn údaráis na Fraince dearbhú Corsica Ferries go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon go hiomlán inionadaithe ó thaobh úsáideoirí de a mhéid a bhaineann lena bheith ag freastal ar lasta tarraingthe tionlactha (aithris 449). Ar an gcéad dul síos, tugann údaráis na Fraince dá n-aire nach soláthraíonn Corsica Ferries aon fhianaise chun údar a thabhairt leis an idirdhealú sin. Cuireann údaráis na Fraince in iúl freisin nár tharraing aon tarlóir, aon oibreoir muirí ná aon údarás calafoirt an difríocht sin anuas le linn na gcomhairliúchán poiblí.

([226]) Meastar gurb é 80 leoraí in aghaidh an lae i gcaitheamh na bliana an tairseach toillte, ach amháin i mí Iúil agus i mí Lúnasa, tráth a meastar gurb é 40 leoraí in aghaidh an lae an tairseach toillte i ngeall ar an méadú ar thrácht paisinéirí agus feithiclí éadroma i míonna an tsamhraidh.

6.1.3. *Shainaithin an Fhrainc i gceart an t-éileamh cainníochtúil ó úsáideoirí*

6.1.3.1. Rinne an Fhrainc cainníochtú ceart ar an éileamh ó phaisinéirí leighis

(653) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithrisí 428 go 431), tugann údaráis na Fraince le fios gur toimhde choimeádach é an sciar muirí 10 % den iompar ar chúiseanna leighis idir an Chorsaic agus an mhórthír.

6.1.3.2. Rinne an Fhrainc cainníochtú ceart ar an éileamh ar iompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe

(654) De réir na Fraince, áitíonn Corsica Ferries go bhfuil ráta fáis aonair 2,3 % in aghaidh na bliana i gcás na mbealaí uile a chumhdaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí mar thoradh ar rómheastachán ar an éileamh ar iompar lasta agus, dá bhrí sin, ar thiománaithe a bhaineann le lasta tarraingthe (aithrisí 453 go 454). D'fhreagair údaráis na Fraince go bhfuil an t-éileamh réamh-mheasta ar iompar lasta bunaithe ar shonraí stairiúla (2010-2019). Tá na sonraí sin sách leathan chun tréimhsí meatha agus tréimhsí níos dinimiciúla i ngeilleagar na Corsaice a chur san áireamh.

(655) Tugann údaráis na Fraince le fios go ndeachaigh an Chorsaic trí dhá thréimhse fáis idir 2010 agus 2019 (2010-2012; 2016-2018) agus dhá thréimhse mharbhántachta (2013-2015; 2019), agus go léiríonn sreafaí lasta na héagsúlachtaí sin. Deir údaráis na Fraince freisin gurb é atá sa tagairt a úsáidtear méadú foriomlán ar an trácht lasta idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Ar deireadh, tugann údaráis na Fraince dá n-aire go léiríonn sonraí ón Stiúrthóireacht Réigiúnach um Chomhshaol, Pleanáil agus Tithíocht gur tháinig méadú ar an trácht i ngach calafort idir 2000 agus 2019, agus luaineachtaí ann atá comhsheasmhach le fás eacnamaíoch. Dá bhrí sin, tagann údaráis na Fraince ar an gconclúid nach bhfuil bunús leis na conclúidí ar tháinig Corsica Ferries orthu agus go bhfuil an t-éileamh réamh-mheasta ar iompar lasta stuama agus coimeádach.

6.1.4. *Shainaithin an Fhrainc an teip mhargaidh i gceart*

(656) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithrisí 455 go 468), tugann údaráis na Fraince le fios gur glacadh cur chuige ionchasach, ina ndearnadh measúnú frithfhíorasach ar sholáthar príobháideach in éagmais conradh seirbhíse poiblí idir an Chorsaic agus Marseille.

(657) Ina theannta sin, bunaithe ar bhreathnuithe a rinneadh le déanaí ar thrácht sa Mheánmhuir, tugann údaráis na Fraince dá n-aire gur beag seans go meallfaidh calafort Marseille paisinéirí, go háirithe paisinéirí a théann chuig calafoirt thánaisteacha na Corsaice nó uathu. An trácht lasta tharraingthe (neamh-inionadaithe in Marseille) a mheastar a bheidh ann faoi 2030, mar shampla, beidh sé thart ar 170 000 ML i gcás Marseille-Bastia, 120 000 ML i gcás Marseille-Ajaccio agus níos lú ná 50 000 ML i gcás na gcalafort tánaisteach, rud atá i bhfad níos ísle ná an trácht a chonacthas ar bhealaí a oibrítear ar an margadh oscailte nó faoin chóras PSO in oileáin eile na Meánmhara Thiar. Ar bhonn níos ginearálta, de réir údaráis na Fraince, ní ann d'aon bhealach laethúil ar an margadh oscailte ná faoi chóras PSO a bhfuil bonn paisinéirí agus lasta chomh beag sin.

6.1.5. *Roghnaigh an Fhrainc ionstraim idirghabhála poiblí atá riachtanach agus comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí*

(658) Chun a léiriú nach ndéantar rómheastachán ar an íosacmhainn iompair lasta a áirítear sna conarthaí seirbhíse poiblí, tagraíonn údaráis na Fraince dá mbarúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh (aithrisí 358 go 361).

(659) Ina theannta sin, tugann údaráis na Fraince le fios go léirítear leis na sonraí tráchta tiománaithe le haghaidh 2023 go mbíonn an íosacmhainn iompair tiománaithe níos ísle go tráthrialta ná an líon tiománaithe a iompraítear iarbhír i gcás an lín turas farraige seo a leanas:

— Ajaccio-Marseille: 199 dturas farraige;

— Bastia-Marseille: 84 thuras farraige;

— L'Île-Rousse-Marseille: 176 thuras farraige;

— Porto-Vecchio-Marseille: 170 turas farraige;

— Propriano-Marseille: 118 dturas farraige.

(660) Ar deireadh, tugann údaráis na Fraince le fios nach bhfuil sé i gceist leis na turais farraige bhreise trácht ginearálta a ionsú, ach buaicphointí éilimh neamhrialta.

6.2. **Barúlacha maidir le comhlíontacht le dlí soláthair phoiblí an Aontais**

6.2.1. *Comhlíonann ré na gconarthaí seirbhíse poiblí an Treoir maidir le Lamháltais*

(661) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithris (535), míníonn an Fhrainc go raibh ré na gconarthaí seirbhíse poiblí seasta, i gcomhréir leis an Treoir maidir le Lamháltais, agus na hinfheistíochtaí a rinne na conraitheoirí a bheadh ann ina dhiaidh sin á gcur san áireamh, is iad sin na hinfheistíochtaí sna soithí ba ghá chun an tseirbhís muiriompair a oibriú. Áirítear ar na costais sin an costas caipitil i gcás ina bhfuil soithí an chonraitheora faoina úinéireacht, nó na muirir léasaithe i gcás ina léasaíonn an conraitheoir na longa. Dá réir sin, measann údaráis na Fraince go bhfuil údar leis an ré a mhéid a bhaineann le cuspóirí iomaíocha, ós rud é go ndíspreagfaí oibreoirí ó thairiscintí a chur isteach dá mbeadh tréimhse níos giorra ann. Measann údaráis na Fraince freisin go gcomhlíonann an ré sin cuspóirí na hinoiriúnaitheachta, i ngeall ar an oibleagáid go dtabharfaí longa i gcomhréir le caighdeáin, go háirithe a mhéid a bhaineann leis na rialacha maidir le hastaíochtaí gás ceaptha teasa.

(662) A mhéid a bhaineann le hargóintí Corsica Ferries maidir leis an easpa toraidh ar infheistíochtaí don údarás conarthach ag deireadh an lamháltais (aithrisí 536 agus 537), measann an Fhrainc nach gcomhfhreagraíonn an maíomh sin d'fhíorchás na lamháltas i réimse an iompair paisinéirí agus lasta, toisc nach cuid de chur chuige sócmhainní in-aischurtha é oibriú soithí agus nach mbaineann breithniú den sórt sin le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí.

(663) A mhéid a bhaineann le maímh Corsica Ferries nach gcuirtear luach iarmharach na soithí ag deireadh na gconarthaí san áireamh sa chúiteamh (aithris 538), measann an Fhrainc nár cheart an luach sin a chur san áireamh sa chúiteamh a dheonaítear do na conraitheoirí, ós rud é gur sócmhainní dílse de chuid na gconraitheoirí iad na soithí agus nach sócmhainní iad a chuirtear ar ais saor in aisce agus atá faoi úinéireacht iomlán CdC nó OTC. Míníonn an Fhrainc, i gcomhréir le hAirteagal 34 de na conarthaí seirbhíse poiblí, go mbunaítear na costais infheistíochta a bhaineann leis na soithí ar bhonn an chabhlaigh arna shannadh ag an gconraitheoir chun na bealaí a chumhdaítear leis an gconradh seirbhíse poiblí a oibriú. Na hinfheistíochtaí sin a bheith á gcúiteamh ag OTC, is é is cuspóir dó sin go gcumhdófar na costais arna dtabhú ag an gconraitheoir – lúide aon fhóirdheontas agus aon mhaoiniú poiblí le haghaidh na n-infheistíochtaí sin – a chomhfhreagraíonn do na muirir dímheasa agus/nó léasaithe agus/nó don chostas a bhaineann le cairtfhostú an tsoithigh a shanntar don tseirbhís.

(664) Thairis sin, díospóideann Corsica Ferries ábharthacht na samplaí a thug údaráis na Fraince de lamháltais a mhair níos faide ná 5 bliana, go háirithe an sampla a bhaineann le seirbhís chósta na hIorua (aithris 539). Mar fhreagairt air sin, soiléiríonn an Fhrainc go bhfuil an sampla sin go hiomlán ábhartha, ós rud é gur dheimhnigh Údarás Faireacháin CSTE an lamháltas 7 mbliana le haghaidh na tréimhse 2012-2019 agus gur chuir sé síneadh 10 mbliana leis le haghaidh na tréimhse 2021-2030. Thug saolré na soithí, atá i bhfad níos faide ná 10 mbliana, údar leis an síneadh sin.

(665) Ina theannta sin, tugann údaráis na Fraince le fios go ndearna Corsica Ferries agóid cheana féin os comhair Chúirt Riaracháin Bastia i mí an Mheithimh 2022 maidir le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí, i gcomhthéacs faoiseamh eatramhach réamhchonarthach, á áitiú go raibh sé díréireach mar gheall ar an easpa infheistíochtaí a bhí beartaithe do na conraitheoirí. Dhiúltaigh cúirt Bastia don iarratas, agus sheas an Chomhairle Stáit leis an gcinneadh sin, nár ghlac leis an achomharc a tionscnaíodh ina haghaidh.

(666) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis na sonraíochtaí teicniúla atá le comhlíonadh (acmhainn iompair soithí, an líon paisinéirí agus an líon cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta), míníonn an Fhrainc go raibh soithí a bhí comhoiriúnach leis na sonraíochtaí teicniúla a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí ag gach cuideachta a bhí ag oibriú seirbhísí chuig an gCorsaic idir 2015 agus 2022. Go sonrach, tá Corsica Ferries ar cheann de na príomhchuideachtaí loingseoireachta san Eoraip a oibríonn soithí móracmhainne iompair (soithí Ro-Pax). Tá a acmhainn iompair fhoriomlán, ó thaobh paisinéirí nó lasta de, gar d'acmhainn iompair a chontrapháirtithe ar bhealaí na Corsaice nó níos mó ná an acmhainn iompair sin (e.g. Moby Lines, Corsica Linea agus La Méridionale).

6.2.2. *Níl bunús leis na hagóidí a bhaineann le raon feidhme na n-íoscheanglas*

(667) Tugann údaráis na Fraince le fios go bhfuil sé fíor-riachtanach idirdhealú soiléir a dhéanamh idir Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana, lena dtugtar liosta uileghabhálach do-athraithe de shaintréithe íosta, agus Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, a fheidhmíonn mar thagairt theicniúil fhoriomlán, lena sonraítear an íosacmhainn iompair gan tuairisc a thabhairt uirthi mar shaintréith íosta. Leagtar amach in Iarscríbhinn 1 eilimintí teicniúla, a bhfuil a gcineál ag brath ar a n-áireamh in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana: má luaitear eilimint san airteagal sin agus má shonraítear ansin í in Iarscríbhinn 1, míníonn an Fhrainc gur íoscheanglas é ansin.

(668) Ina theannta sin, tugann an Fhrainc dá haire, i gcomhthéacs chonarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020, nach ndearna Cúirt Riaracháin Bastia anailís ach ar na ceanglais a d'fhéadfaí a bheith nasctha leis na saintréithe íosta: *'Tá na ceanglais theicniúla sin, a bhaineann le hacmhainn iompair soithí, i measc na n-íoscheanglas conarthach a liostaítear in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana*' (19 Márta 2019, Uimh. 1900289). De réir na Fraince, dheimhnigh an Chomhairle Stáit an réasúnaíocht sin i rialú an 24 Meitheamh 2019: '*an iarscríbhinn theicniúil maidir le seirbhísí a leagtar amach in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an dréachtchonradh, lena gceanglaítear ar a laghad daichead asraon le haghaidh feithiclí cuisniúcháin ar gach turas farraige, ba ghá a mheas, i bhfianaise théarmaí Airteagal 4.1 de na rialacha tairisceana, gur cuid de na doiciméid tairisceana í agus, dá bhrí sin, go míníonn sí na saintréithe íosta a bhfuil coinne leo. Agus é á rialú amhlaidh, ní dhearna an breitheamh faoisimh eatramhaigh earráid dlí.*' Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries, níorbh é tuairim na Comhairle Stáit, de réir na Fraince, gur íoscheanglais a bhí in Iarscríbhinn 1 ina hiomláine.

(669) Ar an gcaoi chéanna, athdhearbhaíonn údaráis na Fraince nár leasaíodh Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, rud a chiallaíonn nár baineadh míthuiscint as na saintréithe íosta ná as an íosacmhainn iompair. Dá bhrí sin, chomhlíon na tairiscintí na saintréithe agus an íosacmhainn iompair sin.

(670) A mhéid a bhaineann le soiléireacht na n-íoscheanglas, tagraíonn údaráis na Fraince don ordú ó Chúirt Riaracháin Bastia an 20 Iúil 2022 (aithris 274), inar thángthas ar an gconclúid go raibh an fhaisnéis maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise leordhóthanach '*chun é a chur ar a gcumas d'iarrthóirí measúnú a dhéanamh ar mhéid oibleagáidí na gconraitheoirí agus tairiscint a chur isteach*' ([227]).

7. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

7.1. Státchabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

(671) Faoi Airteagal 107(1) CFAE, aon chabhair arna deonú ag Ballstát nó arna deonú trí bhíthin acmhainní Stáit in aon fhoirm, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, tá sí neamh-chomhoiriúnach leis an margadh inmheánach, sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit.

7.1.1. *Gnóthas a bheith ann*

(672) De réir cásdlí socair, ([228]) ní mór don Choimisiún a shuí ar dtús an gnóthais iad soláthraithe seirbhíse faoi Airteagal 107(1) CFAE. Cumhdaíonn coincheap gnóthais aon eintiteas atá i mbun gníomhaíocht eacnamaíoch, gan beann ar a stádas dlíthiúil agus ar an gcaoi a maoinítear é. Aon ghníomhaíocht arb é atá inti earraí agus seirbhísí a thairiscint ar mhargadh, is gníomhaíocht eacnamaíoch í ([229]).

(673) Is éard atá sna conarthaí seirbhíse poiblí soláthar seirbhísí muiriompair lasta agus paisinéirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince i gcomaoin cúitimh a íoctar le tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí sin (Corsica Linea agus La Méridionale). Bíonn Corsica Linea agus La Méridionale ag gabháil do ghníomhaíochtaí eacnamaíocha dá bhrí sin. Dá thoradh sin, is gnóthais iad faoi Airteagal 107(1) CFAE.

([227]) Thug an chúirt riaracháin faoi deara, *inter alia*, gur áiríodh sa chomhad tairisceana doiciméid faisnéise maidir le seirbhísí muirí idir an Chorsaic agus an mhórthír, amhail tuarascálacha bliantúla na gconraitheoirí le haghaidh 2017, 2018 agus 2019, lenar leagadh amach anailís ar cháilíocht na seirbhísí.

([228]) Breithiúnas an 18 Meitheamh 1998, *An Coimisiún* v *An Iodáil*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, agus breithiúnas an 23 Aibreán 1991, *Höfner agus Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, mír 21.

([229]) Breithiúnas an 16 Meitheamh 1987, *An Coimisiún v an Iodáil*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, mír 7; breithiúnas an 18 Meitheamh 1998, *An Coimisiún* v *An Iodáil*, C-35/96, ibid., mír 36.

7.1.2. *A mhéid atá na bearta inchurtha i leith an stáit agus acmhainní stáit a bheith ann*

7.1.2.1. A mhéid atá na bearta inchurtha i leith an stáit

(674) Leanann sé ó chásdlí socair go dtagann bearta arna nglacadh ag eintitis in-stáit de chuid na mBallstát, is cuma cén stádas agus cén tuairisc atá orthu, faoi raon feidhme Airteagal 107(1) CFAE, má chomhlíontar coinníollacha na forála sin, ar an mbealach céanna a dtagann bearta arna ndéanamh ag an údarás lárnach ([230]).

(675) Tugann an Coimisiún faoi deara sa chás seo go bhfuil OTC, is é sin an t-údarás a dheonaigh na bearta atá faoi scrúdú, ina údarás riaracháin atá ceangailte go hiomlán le CdC, ar eintiteas fostáit é féin (aithris 82). Tá OTC, a bhfuil a uachtarán ina chomhalta de CdC (aithris 82), faoi réir mhaoirseacht CdC agus a ghníomhaíochtaí á ndéanamh aige (aithris 83). Ceapann CdC stiúrthóir OTC freisin, agus is coiste riaracháin ar a bhfuil ionadaithe ó ranna Corse-du-Sud agus Haute-Corse agus, go príomha, ionadaithe tofa ó Thionól na Corsaice (aithris 82), a dhéanann cinntí OTC (lena n-áirítear cinntí buiséadacha). Bhí dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí féin faoi réir vóta formheasa ag Tionól na Corsaice (aithris 280).

(676) Dá bhrí sin, tá na bearta i gceist inchurtha i leith an stáit.

7.1.2.2. Acmhainní stáit a bheith ann

(677) Is cásdlí socair é go measfar acmhainní údarás áitiúil agus réigiúnach a bheith ina n-acmhainní stáit de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ([231]).

(678) Mar a luaitear in aithris 84, maoinítear na conarthaí seirbhíse poiblí trí dheontas leanúnachais críche a íocann an rialtas náisiúnta le CdC, a aistríonn an deontas chuig OTC de réir dlí. Dá bhrí sin, maoinítear na conarthaí seirbhíse poiblí le hacmhainní CdC, ar eintiteas fostáit é.

(679) Measann an Coimisiún, dá bhrí sin, go mbaineann maoiniú na gconarthaí seirbhíse poiblí le hacmhainní stáit.

7.1.3. *Buntáiste a bheith ann*

(680) Chun measúnú a dhéanamh ar cé acu atá nó nach bhfuil cabhair do ghnóthas i gceist le beart stáit, is gá a chinneadh cé acu a bhaineann nó nach mbaineann an gnóthas i dtrácht leas as buntáiste eacnamaíoch lena gcuirtear ar a chumas dó costas a sheachaint, costas a bheadh le hiompar trí bhíthin a acmhainní airgeadais féin nó cé acu atá nó nach bhfuil buntáiste eacnamaíoch aige nach mbeadh aige faoi ghnáthdhálaí margaidh ([232]).

(681) Ós rud é go ndéantar na bearta faoi scrúdú a dheonú mar thoscaireacht seirbhíse poiblí, tugann siad buntáiste don tairbhí mura gcomhlíonann an cúiteamh sin na ceithre cinn de chritéir Altmark go carnach ([233]).

(682) I bhfianaise an mhéid thuas, scrúdóidh an Coimisiún an gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí gach ceann de chritéir Altmark.

7.1.3.1. Critéir Altmark

(683) I mbreithiúnas *Altmark*, rialaigh an Chúirt nach dtugann cúiteamh seirbhíse poiblí buntáiste roghnaitheach agus nach cabhair é faoi Airteagal 107(1) CFAE i gcás ina gcomhlíontar ceithre chritéar charnacha:

— ní mór oibleagáidí seirbhíse poiblí a bheith le comhlíonadh ag an ngnóthas faighteora iarbhír agus ní mór na hoibleagáidí sin a bheith sainithe go soiléir (critéar 1);

— tá na paraiméadair ar ar a mbonn a ríomhtar an cúiteamh bunaithe roimh ré ar bhealach oibiachtúil trédhearcach (critéar 2);

([230]) Breithiúnas an 12 Bealtaine 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 agus T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, mír 108.
([231]) Id., mír 109.
([232]) Breithiúnas an 14 Feabhra 1990, *An Fhrainc v An Coimisiún*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, míreanna 44-45.
([233]) Breithiúnas an 24 Iúil 2003, *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, míreanna 87-93.

— níl an cúiteamh a bheith níos mó ná an méid is gá chun na costais uile nó cuid de na costais arna dtabhú i gcomhlíonadh oibleagáidí seirbhíse poiblí a chumhdach, agus na fáltais ábhartha agus brabús réasúnach as comhlíonadh na n-oibleagáidí sin á gcur san áireamh (critéar 3);

— más rud é, maidir leis an ngnóthas a bhfuil oibleagáidí seirbhíse poiblí le comhlíonadh aige, nach roghnaítear i nós imeachta soláthair phoiblí é, cinneadh an leibhéal cúitimh is gá ar bhonn anailíse ar na costais a thabhódh gnóthas tipiciúil, ar gnóthas dea-riartha é dá soláthraítear modhanna iompair leordhóthanacha sa chaoi go mbeidh sé in ann na ceanglais seirbhíse poiblí is gá a chomhlíonadh, agus na hoibleagáidí sin á gcomhlíonadh aige, agus an t-ioncam ábhartha agus brabús réasúnta as comhlíonadh na n-oibleagáidí á gcur san áireamh (critéar 4).

7.1.3.2. An ceathrú ceann de chritéir Altmark a chomhlíonadh

7.1.3.2.1. Soláthraí a roghnaítear i nós imeachta tairisceana lena gceadaítear roghnú an iarrthóra atá in ann na seirbhísí sin a sholáthar ar an gcostas is lú don phobal

(684) Ní eisiatar le nós imeachta soláthair phoiblí an fhéidearthacht go mbeadh státchabhair ann ach amháin má cheadaítear leis go roghnófar tairgeoir atá in ann na seirbhísí sin a sholáthar ar an gcostas is lú don phobal.

(685) Sa teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le rialacha státchabhrach an Aontais a chur i bhfeidhm maidir le cúiteamh as seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta (‘**Teachtaireacht maidir le SLEG**’) ([234]), leagtar amach na critéir chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a comhlíonadh nó nár comhlíonadh an ceathrú ceann de chritéir Altmark.

(686) Luaitear i mír 66 den Teachtaireacht maidir le SLEG, a mhéid a bhaineann le saintréithe an ghlao ar thairiscintí, go dtugann idirphlé iomaíoch nó nós imeachta idirbheartaithe lena ngabhann foilsiú discréid leathan don údarás breithnithe agus go bhféadfaidís rannpháirtíocht oibreoirí leasmhara a shrianadh. Dá bhrí sin, ní féidir a mheas ach i gcásanna eisceachtúla go bhfuil siad leordhóthanach chun an ceathrú ceann de chritéir Altmark a chomhlíonadh.

(687) Tugann an Coimisiún dá aire sa chás seo gur dhámh an Fhrainc na bearta atá i gceist trí nós imeachta idirbheartaithe (aithrisí 277 agus 278). Dá bhrí sin, ní féidir a mheas, i bprionsabal, go ráthaíonn nós imeachta den sórt sin an costas is lú don phobal faoin teachtaireacht maidir le SLEG.

(688) Thairis sin, níl aon rud sa chás seo a fhágann gur féidir a mheas gur cás eisceachtúil é an nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí a mhaolaíonn ón toimhde sin.

(689) Ar an gcéad dul síos, tagann an nós imeachta faoi réim seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, nach raibh staid saoriomaíochta ann riamh ina leith mar gheall ar na teorainneacha a fhorchuirtear leis an scéim PSO agus mar gheall ar chonarthaí seirbhíse poiblí comhleanúnacha a bheith ann go stairiúil (aithrisí 60 agus 61). Dá bhrí sin, is dócha go gcuirfidh comhthéacs den sórt sin teorainn le soláthar tráchtála seirbhísí muirí don Chorsaic agus le hiomaíocht ina leith agus ní dócha go ráthóidh sé seirbhís ar an gcostas is lú don phobal.

(690) Ar an dara dul síos, mar a thugann Corsica Ferries le fios (aithris 518), ní dhearnadh na critéir dámhachtana tairisceana a bhaineann le cúiteamh airgeadais a ualú ach ag 20 %, agus rinneadh na critéir a bhaineann le luach teicniúil na dtairiscintí a ualú ag 60 % (aithris 271). Tugann an Coimisiún faoi deara nár sainíodh na critéir theicniúla sin ar bhealach a d’fhágfadh go mbeadh iomaíocht éifeachtach ann lena n-íoslaghdófaí an buntáiste a bheadh ag na tairgeoirí rathúla, ó tharla gurb é an rud is mó a rinneadh leis na critéir sin acmhainn iompair agus cáilíocht na n-iarrthóirí a thomhas i dtéarmaí a gcumais na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a sannadh dóibh a chomhlíonadh (tráthchláir, oiriúnú an chabhlaigh do riachtanais na n-úsáideoirí, cáilíocht na seirbhísí d’úsáideoirí gairmiúla agus príobháideacha, etc.) seachas iomaíocht éifeachtach a spreagadh lena n-íoslaghdófaí an méid cúitimh.

([234]) IO C 8, 11.1.2012, lch. 4.

(691) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire nach raibh fíoriomaíocht oscailte leordhóthanach mar thoradh ar an nós imeachta soláthair le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí, i bhfianaise an lín bhig iarrthóirí i gcás gach luchtóige (aithris 276). Argóintí Corsica Linea agus La Méridionale go raibh brú mór iomaíochta ann toisc '*go raibh eolas coiteann ann*' go bhféadfadh trí oibreoir (Corsica Linea, La Méridionale agus Corsica Ferries) iarratas a chur isteach (aithrisí 577 agus 614), níl iontu ach tuairimíocht agus níor cruthaíodh iad thairis sin, ós rud é nach ndearna Corsica Ferries iarratas ar an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí. Ar an gcaoi chéanna, cé go bhfuil an líon iarrthóirí (Corsica Linea agus La Méridionale) comhsheasmhach leis an líon oibreoirí a bhí rannpháirteach sa chomhairliúchán le hoibreoirí, ní féidir go léiríonn sé sin ann féin go bhfuil fíoriomaíocht oscailte leordhóthanach ann (aithris 613). Thairis sin, tá barúil La Méridionale féin, is é sin nár léirigh aon oibreoir seachas na trí oibreoir sin spéis i margadh na Corsaice (aithris 575), ina léiriú ar an leibhéal íseal iomaíochta a ghin an nós imeachta um dhámhachtain conarthaí seirbhíse poiblí, fíoras a d'aithin La Méridionale (aithris 613). Thairis sin, níor chuir Corsica Ferries tairiscint isteach a chuirfeadh leis an mbrú iomaíochta le linn nós imeachta tairisceana na gconarthaí seirbhíse poiblí, d'ainneoin go raibh spéis aige ann (aithris 273). Dá réir sin, argóintí Corsica Linea (i) gur laghdaigh an nós imeachta idirbheartaíochta an méid cúitimh airgeadais a mhol na hiarrthóirí ar dtús (aithris 578) agus (ii) nach raibh aon oibleagáid ar údaráis na Fraince glacadh le tairiscintí na n-iarrthóirí sin (aithris 579), ní leor iontu féin iad chun a léiriú go bhfuair OTC seirbhísí muiriompair ar an gcostas is lú don phobal.

(692) Ar deireadh, i gcás nósanna imeachta nach gcuirtear ach tairiscint amháin isteach iontu, ní féidir a mheas go bhfuil an tairiscint leordhóthanach chun an costas is lú don phobal a ráthú ([235]). Sa chás seo, ní bhfuarthas ach aon iarratas amháin ar gach ceann de na conarthaí seirbhíse poiblí, seachas iad siúd a bhaineann leis na seirbhísí chuig Propriano agus Porto-Vecchio (nach bhfuair ach dhá iarratas). Ní mhíníonn Corsica Linea ina leith sin an fáth nach féidir a chur as an áireamh go bhfuil brú leordhóthanach ann sa chás seo in éagmais tairiscint iomaíoch ar thrí cinn de na luchtóga (aithris 576). Ar an gcaoi chéanna, maidir le Luchtóga 3 (Porto-Vecchio) agus 4 (Propriano), cé gur ghlac údaráis na Fraince leis an tairiscint is ísle sa dá chás, ní fhágann sé sin gurbh í an tairiscint rathúil, inti féin, an tairiscint a raibh an costas is lú don phobal ag baint léi.

(693) Leanann sé ó na breithnithe sin nár thug an nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí aon ráthaíocht don phobal gur ligeadh na seirbhísí i gceist amach ar conradh ar an gcostas is lú.

7.1.3.2.2. Cúiteamh a chinntear ar bhonn na gcostas a thabhódh gnóthas tipiciúil dea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aige chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí sannta a chomhlíonadh

(694) Tugann an Coimisiún le fios nach mór an ceathrú critéar a leagtar síos i mbreithiúnas *Altmark*, bunaithe ar an anailís ar chostais i ndáil le gnóthas tipiciúil dea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aige, a úsáid i gcás nach ndéantar an gnóthas a gcuirtear ar a iontaoibh oibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorghníomhú a roghnú de bhun nós imeachta soláthair phoiblí.

(695) Níor sholáthair údaráis na Fraince aon fhianaise ná aon fhaisnéis lena bhféadfaí a léiriú gur cinneadh an cúiteamh a íocadh faoi na conarthaí seirbhíse poiblí ar bhonn na gcostas a bheadh ar ghnóthas tipiciúil dea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aige chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a shanntar dó a chomhlíonadh. Níor chuir na páirtithe leasmhara aon bharúil isteach maidir leis an bpointe sin.

(696) Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin nach ndéantar aon tagairt sna conarthaí seirbhíse poiblí do na costais a thabhódh gnóthas tipiciúil dea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aige chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a shanntar dó a chomhlíonadh. Os a choinne sin, is léir ón bhfaisnéis sa chomhad nár cinneadh an cúiteamh go dtí deireadh nós imeachta tairisceana na gconarthaí seirbhíse poiblí, tar éis na hidirbheartaíochta idir tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí agus OTC, gan aon tagairt a dhéanamh, le linn na hidirbheartaíochta sin, do na costais a bheadh le híoc ag gnóthas tipiciúil dea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aige chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a shanntar dó a chomhlíonadh ionas go gcinnfí an méid cúitimh sin.

([235]) Teachtaireacht maidir le SLEG, mír 68.

(697) In éagmais aon fhianaise shonrach a bheith curtha ar fáil ag an bhFrainc, ní féidir leis an gCoimisiún ach teacht ar an gconclúid nár cinneadh an cúiteamh a deonaíodh faoi na conarthaí seirbhíse poiblí ar bhonn na gcostas a bheadh ar ghnóthas tipiciúil dea-riartha a bhfuil acmhainní leordhóthanacha aige chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a shanntar dó a chomhlíonadh.

(698) Dá thoradh sin, ní chomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí an ceathrú ceann de chritéir Altmark.

7.1.3.3. An chonclúid maidir le buntáiste a bheith ann

(699) I bhfianaise an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gur thug na conarthaí seirbhíse poiblí buntáiste eacnamaíoch dá dtairbhithe nach bhfaighidís faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh.

7.1.4. *Roghnaitheacht na conarthaí seirbhíse poiblí*

(700) I gcás ina sainaithníonn an Coimisiún buntáiste, a eascraíonn go díreach nó go hindíreach as beart ar leith, ceanglaítear air freisin a shuí go dtairbhíonn gnóthas amháin nó níos mó den bhuntáiste sin go sonrach.

(701) Bíonn riachtanas na roghnaitheachta difriúil de réir mar a shamhlaítear an beart i gceist mar réimeas ginearálta cabhrach nó mar chabhair aonair. Sa chás deireanach sin, is leor, i bprionsabal, an buntáiste eacnamaíoch a shainaithint chun tacú leis an toimhde go bhfuil sé roghnaitheach ([236]).

(702) Sa chás seo, deonaíodh na conarthaí seirbhíse poiblí uile faoi chonarthaí déthaobhacha a tugadh i gcrích le gach ceann de na tairbhithe.

(703) Dá bhrí sin, is bearta aonair iad na conarthaí seirbhíse poiblí sin agus, dá bhrí sin, ní mór a thoimhdiú go bhfuil siad roghnaitheach i bhfabhar na dtairbhithe sin.

7.1.5. *Bacainn ar thrádáil idir na Ballstáit agus saobhadh iomaíochta laistigh den Aontas de dheasca na gconarthaí seirbhíse poiblí*

(704) Cabhair atá beartaithe chun gnóthas a scaoileadh ó na costais a bheadh air a íoc de ghnáth ina bhainistíocht laethúil nó ina ghnáthghníomhaíochtaí, saobhann sí iomaíocht i bprionsabal ([237]). Aon deonú cabhrach do ghnóthas a fheidhmíonn a ghníomhaíochtaí i margadh an Chomhphobail, rialaíodh go bhféadfadh sé a bheith ina chúis le saobhadh iomaíochta agus difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit.

(705) Tá muiriompar laistigh de Bhallstát (cabatáiste muirí) ar oscailt d'oibreoirí uile an Chomhphobail ó bhí an 1 Eanáir 1993 ann ([238]). Dá bhrí sin, ó bhí an dáta sin ann, d'fhéadfadh cabhair a dheonaítear do ghnóthas a iompraíonn paisinéirí agus/nó lasta laistigh de Bhallstát a bheith ina bacainn ar thrádáil idir na Ballstáit. Sa chás seo, deonaíonn na conarthaí seirbhíse poiblí cúiteamh as seirbhísí muiriompair lasta agus paisinéirí a sholáthar i ndáil le seirbhísí muirí chuig an gCorsaic. Dá bhrí sin, is dócha go ndéanfaidh an cúiteamh sin difear do thrádáil idir na Ballstáit, toisc go bhfuil naisc ag an gCorsaic leis an Iodáil freisin.

(706) Ba cheart a mheabhrú go n-oibríonn Corsica Linea agus La Méridionale ar bhealaí idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic in iomaíocht dhíreach le hoibreoirí amhail Corsica Ferries, agus in iomaíocht freisin, b'fhéidir, le haon ghnóthas muirí a chuireann seirbhísí muiriompair ar fáil chuig an gCorsaic nó uaithi, nó ar dócha go gcuirfidh sé na seirbhísí sin ar fáil (aithris 45). Is mó fós is amhlaidh sin i bhfianaise an tráchta mhóir paisinéirí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince agus mórthír na hIodáile (aithris 56). Dá bhrí sin, tugann an Coimisiún dá aire gur dócha go neartóidh na bearta seasamh na Corsaice Linea agus La Méridionale i ndáil le gnóthais mhuiriompair iomaíocha san Aontas Eorpach agus, ar an gcaoi sin, go bhféadfaidís an iomaíocht a shaobhadh.

(707) Dá thoradh sin, is dócha go saobhfaidh na bearta an iomaíocht sa mhargadh inmheánach agus go ndéanfaidh siad difear do thrádáil idir na Ballstáit.

([236]) Breithiúnas an 4 Meitheamh 2015, *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, mír 60.

([237]) Féach breithiúnas an 19 Meán Fómhair 2000, *An Ghearmáin* v *An Coimisiún*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, mír 30 agus an cásdlí a luaitear.

([238]) Féach an Rialachán Cabatáiste.

7.1.6. *An chonclúid maidir le státchabhair a bheith ann*

(708) Ar bhonn an mhéid thuas, measann an Coimisiún gur státchabhair faoi Airteagal 107(1) CFAE é an cúiteamh a deonaíodh do na hoibreoirí faoi na conarthaí seirbhíse poiblí.

7.2. **Dlíthiúlacht na mBeart**

(709) De bhun Airteagal 108(3) CFAE, foráiltear le hAirteagal 2(1) de Rialachán (AE) 2015/1589 ([239]) 'mura bhforáiltear a mhalairt i rialacháin arna ndéanamh de bhun Airteagal 109 CFAE nó de bhun forálacha ábhartha eile de, [go g] cuirfidh an Ballstát lena mbaineann fógra don Choimisiún in am trátha faoi aon phlean chun cabhair nua a dheonú.' Foráiltear freisin le hAirteagal 3 den Rialachán sin 'nach gcuirfear cabhair is infhógartha de bhun Airteagal 2(1) i bhfeidhm sula mbeidh cinneadh déanta ag an gCoimisiún lena n-údaraítear an chabhair sin, nó sula measfar go raibh an cinneadh sin déanta aige.'

(710) Tugann an Coimisiún dá aire, cé gur thug údaráis na Fraince fógra, an 27 Nollaig 2022, faoina bpleananna conarthaí seirbhíse poiblí a bhunú le haghaidh na tréimhse ón 1 Eanáir 2023 go dtí an 31 Nollaig 2030, gur chuir siad na conarthaí seirbhíse poiblí chun feidhme mar sin féin an 1 Eanáir 2023 gan cinneadh a bheith déanta ag an gCoimisiún lena n-údaraítear iad, nó gan a mheas go raibh an cinneadh sin déanta aige. Dá bhrí sin, sáraíonn na bearta atá i gceist Airteagal 2(1) de Rialachán (AE) 2015/1589 i bprionsabal.

(711) Tugann an Coimisiún dá aire, faoi Chinneadh SLEG, go bhféadfar na Ballstáit a dhíolmhú, i gcásanna áirithe, ón gceanglas fógra faoi Airteagal 108(3) CFAE.

(712) I ndáil leis sin, is gá scrúdú a dhéanamh an dtagann na conarthaí seirbhíse poiblí faoi raon feidhme Chinneadh SLEG chun a chinneadh an bhfuil na bearta díolmhaithe ón gceanglas fógra a leagtar síos in Airteagal 108(3) CFAE.

(713) Ar an gcéad dul síos, tugann an Coimisiún le fios, de réir cásdlí bunaithe, mar eisceacht ó riail ghinearálta an cheanglais fógra, nach mór forálacha rialacháin nó cinneadh lena ndeonaítear díolúine ó fhógra a thabhairt, agus na coinníollacha a leagtar síos ann, a léirmhíniú go docht ([240]).

(714) Sainítear raon feidhme Chinneadh SLEG in Airteagal 2 de. Foráiltear le hAirteagal 2(d) nach bhfuil státchabhair i bhfoirm cúitimh seirbhíse poiblí as naisc mhuirí le hoileáin díolmhaithe ón gceanglas fógra má ba mhó an meántrácht bliantúil ar na bealaí sin ná 300 000 paisinéir sa 2 bhliain airgeadais roimh an mbliain inar deonaíodh an SLEG.

(715) Ní thagraíonn Airteagal 2(d) de Chinneadh SLEG ach do mhuiriompar paisinéirí agus ní dhéantar aon tagairt ann do mhuiriompar lasta. I bhfianaise phrionsabal an léirmhínithe dhocht lena rialaítear cur i bhfeidhm cinnidh maidir le díolúine ó fhógra a thabhairt (aithris 713), measann an Coimisiún, in éagmais aon tagairt shainráite do mhuiriompar lasta, nach féidir cúiteamh a íoctar as SLEGanna a bhaineann le muiriompar lasta, nó le seirbhísí comhcheangailte (paisinéirí/lasta), a chumhdach le Cinneadh SLEG ([241]).

(716) Ós rud é go mbaineann na conarthaí seirbhíse poiblí le seirbhísí comhcheangailte, ní thagann an cúiteamh a deonaíodh do thairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí faoi raon feidhme Chinneadh SLEG.

(717) Na barúlacha ó na páirtithe leasmhara maidir leis an bpointe sin, ní dhéanann siad difear don chonclúid sin.

([239]) Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm, IO L 248, 24.9.2015, lch. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Breithiúnas an 21 Iúil 2016, *Dilly's Wellnesshotel*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, míreanna 37 agus 38; breithiúnas an 5 Márta 2019, *Eesti Pagar AS*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, mír 60.

([241]) Chun léirmhíniú de réir analaí a fháil, féach breithiúnas an 19 Deireadh Fómhair 2023, *SAD Trasporto locale*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, míreanna 23-29, maidir le raon feidhme rialacháin lena ndéantar státchabhair arna deonú i bhfoirm cúitimh seirbhíse poiblí as seirbhísí iompair de thalamh a dhíolmhú ó fhógra a thabhairt.

(718) Ar an gcéad dul síos, murab ionann agus dearbhú Corsica Linea (aithris 582), níl eisiamh muiriompair lasta ó raon feidhme Chinneadh SLEG contrártha do théacs Chinneadh SLEG ná dá chuspóir mar a léirmhínítear le haithris 24 den Chinneadh sin. Go deimhin, ní luaitear muiriompar lasta in aon cheann de na hairteagail i gCinneadh SLEG. Ní shonraítear in aithris 24 ach na rialacha is infheidhme maidir le státchabhair arna deonú chun SLEGanna a mhaoiniú in earnálacha an aeriompair agus an mhuiriompair, lena soiléirítear go simplí go gcinntear le Cinneadh SLEG na coinníollacha faoina bhféadfar an chabhair sin a dhíolmhú ón gceanglas fógra a leagtar síos in Airteagal 108(3) CFAE in éagmais riail earnála maidir leis an bpointe sin. Mar sin féin, ní chumhdaítear muiriompar lasta le hAirteagal 2(d), lena sainítear raon feidhme Chinneadh SLEG. Thairis sin, ní thugann Corsica Linea údar leis an bhfáth a mbeadh eisiamh muiriompair lasta ó Chinneadh SLEG contrártha do phrionsabal na córa comhionainne.

(719) Thairis sin, an argóint go bhfuil údar leis an tagairt do thairseach paisinéirí agus di sin amháin toisc gur táscaire foriomlán é trácht paisinéirí ar thábhacht eacnamaíoch bealaigh ar leith (aithris 584), ní léiríonn sí go gcumhdaítear muiriompar lasta go sainráite le Cinneadh SLEG. Os a choinne sin, tugann an Coimisiún dá aire gurb é iompar lasta is príomhchuspóir do na conarthaí seirbhíse poiblí, agus go bhfuil iompar paisinéirí teoranta d'iompar paisinéirí leighis agus tiománaithe (seachas i gcás bhealach Marseille-Propriano), a bhfuil an líon díobh teoranta.

(720) Ar deireadh, an bharúil go dtugann cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin le fios go bhfuil feidhm ag Cinneadh SLEG maidir le seirbhísí comhcheangailte, ní bhaineann sí le hábhar (aithris 583), ós cásdlí socair é nach bhfuil an Coimisiún faoi cheangal ag a chleachtas cinnteoireachta ([242]).

(721) Dá bhrí sin, ní hinfheidhme Cinneadh SLEG sa chás seo. Fágann sé sin gur chuir údaráis na Fraince na bearta chun feidhme go neamhdhleathach, de shárú ar Airteagal 3 de Rialachán (AE) 2015/1589 agus Airteagal 108(3) CFAE.

7.3. **Comhoiriúnacht na mbeart**

7.3.1. *Infheidhmeacht Airteagal 106(2) CFAE agus Chreat SLEG*

(722) I gcás ina mbeidh cúiteamh seirbhíse poiblí ina státchabhair faoi Airteagal 107(1) CFAE, tá an cúiteamh sin faoi réir Airteagail 106, 107 agus 108 CFAE.

(723) An measúnú ar státchabhair arna deonú i ndáil le SLEGanna a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, tá a bhunús dlí in Airteagal 106(2) CFAE. An státchabhair atá i gceist sa chás seo, baineann sí le deonú cúitimh as oibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh faoi chuimsiú SLEG. Is gá, dá bhrí sin, anailís a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach le hAirteagal 106(2) CFAE agus, go sonrach, leis na rialacha sonracha a bhaineann le cur i bhfeidhm an Airteagail sin.

(724) Sa chás seo, tá na rialacha sonracha a bhaineann le cur i bhfeidhm Airteagal 106(2) CFAE le fáil i gCreat SLEG. De réir mhír 11 de Chreat SLEG, '*féadfar a dhearbhú go bhfuil státchabhair nach dtagann faoi raon feidhme* [Chinneadh SLEG] *comhoiriúnach le hAirteagal 106(2) den Chonradh más gá sin chun an tseirbhís lena mbaineann lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a oibriú agus mura ndéanann sí difear d'fhorbairt na trádála a mhéid a bheadh contrártha do leasanna an Aontais. Ní mór na coinníollacha a leagtar amach i ranna 2.2 go 2.10* [de Chreat SLEG] *a chomhlíonadh chun an chothromaíocht sin a bhaint amach*.'

(725) Tugann an Coimisiún dá aire gur thug údaráis na Fraince fógra faoi na conarthaí seirbhíse poiblí freisin ar bhonn Chreat SLEG.

(726) Dá bhrí sin, leagtar amach sna ranna thíos an anailís a rinne an Coimisiún ar chomhoiriúnacht na mbeart atá i gceist leis na coinníollacha a leagtar síos i gCreat SLEG, ós rud é nach dtagann na bearta faoi raon feidhme Chinneadh SLEG (aithris 721).

([242]) Breithiúnas an 20 Meán Fómhair 2011, *Regione autonoma della Sardegna*, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, mír 190.

(727) Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin, i gcomhréir le mír 8 de Chreat SLEG, go bhfuil feidhm ag na prionsabail a leagtar amach i gCreat SLEG maidir le cúiteamh seirbhíse poiblí arna dheonú i réimse an mhuiriompair gan dochar d'fhorálacha sonracha níos déine atá i reachtaíocht earnála an Aontais. I réimse an mhuiriompair, leagtar amach sa Rialachán Cabatáiste, mar a léirmhínítear sa teachtaireacht léirmhínitheach, na coinníollacha faoinar féidir le Ballstát conarthaí seirbhíse poiblí a thabhairt i gcrích le cuideachtaí loingseoireachta a bhfuil baint acu le seirbhísí sceidealaithe chuig oileáin nó uathu, agus cúiteamh airgeadais a íoc le húinéirí long astu. Dá bhrí sin, déanfaidh an Coimisiún anailís ar chomhoiriúnacht na mbeart le Creat SLEG, gan dochar do na forálacha sonracha a leagtar síos sa Rialachán Cabatáiste.

7.3.2. *Fíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a bheith ann*

(728) De réir mhír 12 de Chreat SLEG, ní mór an chabhair a dheonú d'fhíorsheirbhís a ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta léi agus atá sainithe i gceart dá dtagraítear in Airteagal 106(2) CFAE". Is ar an mBallstát atá an dualgas sainiú ceart raon feidhme na seirbhíse poiblí a chruthú, ([243]) ar an tuiscint go bhfuil scrúdú an Choimisiúin teoranta d'earráid fhollasach measúnaithe, mar a shonraítear i mír 13 de Chreat SLEG.

(729) Tugtar le fios i mír 13 de Chreat SLEG nach féidir leis na Ballstáit oibleagáidí seirbhíse poiblí sonracha a cheangal le seirbhísí a chuireann gnóthais a oibríonn faoi ghnáthdhálaí margaidh ar fáil cheana féin nó arbh fhéidir le gnóthais a chur ar fáil ar bhealach sásúil agus faoi choinníollacha, amhail praghas, saintréithe cáilíochta oibiachtúla, leanúnachas agus rochtain ar an tseirbhís, comhsheasmhach le leas an phobail, mar a shainíonn an Stát.

(730) Cuirtear i dtábhacht i mír 14 de Chreat SLEG gur cheart do na Ballstáit a léiriú gur thug siad aird chuí ar na riachtanais seirbhíse poiblí a dtacaítear leo trí bhíthin comhairliúchán poiblí nó ionstraimí iomchuí eile chun leasanna úsáideoirí agus soláthraithe a chur san áireamh.

(731) Mar a luaitear in aithris 727, údaraítear leis an Rialachán Cabatáiste do Bhallstát conarthaí seirbhíse poiblí a thabhairt i gcrích le haghaidh seirbhísí sceidealaithe chuig oileáin nó uathu ar chúiteamh airgeadais. Is éard a thuigtear le conradh seirbhíse poiblí faoin Rialachán Cabatáiste conradh a thugtar i gcrích chun seirbhísí leordhóthanacha iompair a sholáthar. Féadfar na nithe seo a leanas, go háirithe, a chumhdach leis:

— caighdeáin leanúnachais, rialtachta, acmhainne iompair agus cáilíochta;

— seirbhísí iompair breise;

— seirbhísí iompair ar rátaí sonraithe agus seirbhísí atá faoi réir coinníollacha sonracha, go háirithe i ndáil le catagóirí áirithe paisinéirí nó ar bhealaí áirithe; agus

— seirbhísí a choigeartú i leith ceanglais iarbhír.

(732) Leis an dá bhreithiúnas an 1 Márta 2017 a thug an Chúirt Ghinearálta i gCásanna T-366/13 ('breithiúnas *SNCM I*') ([244]) agus T-454/13 ('breithiúnas *SNCM II*') ([245]), soiléiríodh na hoibleagáidí atá ar na Ballstáit a mhéid a bhaineann le raon feidhme seirbhíse poiblí a shainiú agus leis an gcineál idirghabhála poiblí nach mór a bheith ann chun soláthar na seirbhíse sin a áirithiú. Go sonrach, dheimhnigh an Chúirt Ghinearálta nach mór do raon feidhme conartha seirbhíse poiblí freastal ar riachtanas seirbhíse poiblí arb iad is saintréithe dó (i) éileamh ó úsáideoirí ar na seirbhísí uile nó ar chuid díobh (ii) nach bhfreastalaíonn oibreoirí margaidh orthu in éagmais oibleagáid arna leagan síos ag na húdaráis phoiblí chuige sin, ar ina leith (iii) nach mór don Bhallstát tosaíocht a thabhairt, chun freastal ar an riachtanas sin, don chur chuige is lú díobháil do na saoirsí atá fíor-riachtanach le haghaidh fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh ([246]).

([243]) Breithiúnas an 15 Samhain 2018, *Stichting Woonlinie*, T-202/10 RENV II agus T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, míreanna 79-83.
([244]) Breithiúnas an 1 Márta 2017, *SNCM I*, ibid.
([245]) Breithiúnais an 1 Márta 2017, *SNCM II*, ibid.
([246]) Breithiúnais an 1 Márta 2017, *SNCM II*, mír 134.

(733) Sa chás seo, is gá measúnú a dhéanamh ar cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann raon feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí na coinníollacha a leagtar síos i gCreat SLEG agus sa Rialachán Cabatáiste mar a léirmhínítear leis an teachtaireacht léirmhínitheach. Dá bhrí sin, scrúdóidh an Coimisiún an bhfreastalaíonn na conarthaí seirbhíse poiblí ar riachtanas seirbhíse poiblí agus an bhfuil siad ar an gcur chuige is lú díobháil do na saoirsí atá fíor-riachtanach le haghaidh fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh.

7.3.2.1. Riachtanas seirbhíse poiblí a shaintréithriú

(734) Mar a chinn an Chúirt Ghinearálta in *SNCM II*, ní féidir riachtanas seirbhíse poiblí a shaintréithriú i ndáil le cabatáiste muirí ach mar thoradh ar éileamh ó úsáideoirí ar sheirbhís ar leith nach bhfreastalaíonn an margadh air. De réir na Cúirte Ginearálta, is féidir measúnú a dhéanamh ar riachtanas seirbhíse poiblí trí, *inter alia*, taighde margaidh, comhairliúcháin phoiblí nó glaonna ar thionscadail ([247]).

(735) Comhfhreagraíonn na coinníollacha sin, go bunúsach, do na coinníollacha a fhorchuirtear le míreanna 14 (ní mór do na Ballstáit aird chuí a thabhairt ar leasanna úsáideoirí, trí chomhairliúchán poiblí nó trí ionstraimí iomchuí eile) agus 13 (ní mór do na Ballstáit a áirithiú go bhfuil teip mhargaidh ann) de Chreat SLEG.

(736) Dá bhrí sin, ar an gcéad dul síos, mura bhfuil aon *éileamh ó úsáideoirí* ar na seirbhísí uile nó ar chuid díobh, ní féidir go bhfuil aon riachtanas seirbhíse poiblí ann. I ndáil leis sin, foráiltear le mír 14 de Chreat SLEG nach mór leasanna úsáideoirí a chur san áireamh go cuí trí chomhairliúcháin phoiblí nó trí ionstraimí iomchuí eile. Is gá éileamh ó úsáideoirí a shainaithint, i dtéarmaí cáilíochtúla agus cainníochtúla araon, chun an creat a shocrú don anailís ar theip mhargaidh. Is éard atá i gceist le riachtanas seirbhíse poiblí a shainiú an t-éileamh ó úsáideoirí a chur i gcomparáid leis an soláthar tráchtála a mholfadh oibreoirí in éagmais na hoibleagáide seirbhíse poiblí atá beartaithe ag Ballstát.

(737) Ar an gcaoi chéanna, in éagmais *teip mhargaidh*, ní féidir go bhfuil aon riachtanas seirbhíse poiblí ann. Tá an anailís ar theip mhargaidh roinnte ina dá chéim. Ar an gcéad dul síos, is gá scrúdú a dhéanamh ar na seirbhísí a chuirfeadh an margadh ar fáil in éagmais na hoibleagáide seirbhíse poiblí atá beartaithe.I ndáil leis sin, luaitear i mír 14 de Chreat SLEG nach mór leasanna soláthraithe seirbhíse a chur san áireamh go cuí trí chomhairliúcháin phoiblí nó trí ionstraimí iomchuí eile.Ansin, is gá scrúdú a dhéanamh an mbeadh an soláthar sin leordhóthanach chun freastal ar an éileamh ó úsáideoirí.

(738) Mar a thugann Corsica Ferries le fios mar is ceart (aithrisí 455 agus 456), níl sainaithint an tsoláthair margaidh teoranta don mhéid a shainaithnítear *ex ante* ar an margadh, agus ní mór meastóireacht dhinimiciúil a dhéanamh air trí mheasúnú a dhéanamh ar sholáthar an mhargaidh amach anseo. Is é sin le rá, agus anailís á déanamh ar theip mhargaidh, tá sé d'oibleagáid ar na Ballstáit a fhíorú nach bhfuil an soláthar atá ann cheana *ná* an soláthar a d'fhéadfadh a bheith ann (i.e. an soláthar a d'fhéadfadh oibreoir a sholáthar, go hinchreidte agus laistigh de thréimhse ama réasúnta, in éagmais na hoibleagáide seirbhíse poiblí atá beartaithe) leordhóthanach chun freastal ar an éileamh ó úsáideoirí a shainaithnítear.

(739) Mar sin féin, murab ionann agus dearbhú Corsica Ferries (aithris 457), níl aon oibleagáid ar an gCoimisiún scrúdú mionsonraithe a dhéanamh ar anailís an Bhallstáit ar theip mhargaidh a bheith ann. Mar a luaitear in aithris 728, tá scrúdú an Choimisiúin teoranta do sheiceáil a dhéanamh an bhfuil earráid fhollasach measúnaithe ann.

(740) Sa chás seo, cheistigh údaráis na Fraince an gá conarthaí seirbhíse poiblí a choinneáil ar bun i gcomhthéacs seirbhísí muirí chuig an gCorsaic. Tháinig siad ar an gconclúid gur cheart iad a choinneáil ar bun i bhfianaise na riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithin siad. Cuirtear i láthair sna foranna thíos anailís an Choimisiúin ar gach ceann de na riachtanais seirbhíse poiblí a shainaithin an Fhrainc.

7.3.2.1.1. An gá le muiriompar paisinéirí cónaitheacha den Chorsaic agus paisinéirí neamhchónaitheacha idir Marseille agus Propriano

(741) I gcomhthéacs na foroinne seo, scrúdóidh an Coimisiún an gcomhfhreagraíonn an gá le muiriompar paisinéirí cónaitheacha den Chorsaic agus paisinéirí neamhchónaitheacha ar bhealach Marseille-Propriano (i) d'éileamh ó na húsáideoirí sin, arna léiriú go cuí ag an bhFrainc, (ii) nach bhféadfadh an soláthar príobháideach freastal air.

([247]) Breithiúnas an 1 Márta 2017, *SNCM II*, mír 135.

7.3.2.1.1.1. Éileamh ó úsáideoirí a bheith ann

7.3.2.1.1.1.1. Éileamh cáilíochtúil

(1) Maidir leis na hionstraimí iomchuí a úsáidtear chun a shuí go bhfuil éileamh cáilíochtúil ann

(742) Tugann an Coimisiún dá aire gur shainaithin údaráis na Fraince éileamh ó phaisinéirí ar sheirbhísí muirí chuig an gCorsaic, lena n-áirítear ar bhealach Marseille-Propriano, ar bhealaí éagsúla.

(743) Ar an gcéad dul síos, d'eagraigh údaráis na Fraince roinnt comhairliúcháin phoiblí chun faisnéis a bhailiú maidir leis an éileamh ó na paisinéirí sin.

(744) Le comhairliúchán tosaigh, is é sin an comhairliúchán le húsáideoirí (aithris 93), iarradh ar na paisinéirí uile freagra a thabhairt ar cheistneoir ginearálta maidir le húsáid seirbhísí muiriompair idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice. Bhí roinnt doiciméad ag gabháil leis an gceistneoir sin lenar cuireadh úsáideoirí ar an eolas faoi (i) phríomh-shaintréithe na seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, faoi (ii) na céimeanna a rinne údaráis na Fraince chun a shuí go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí ann agus faoi (iii) chur i láthair na gcatagóirí éagsúla úsáideoirí a shainaithin an Fhrainc ar dtús (aithris 95). Measann an Coimisiún gur chuir an fhaisnéis sin uile ar a gcumas d'úsáideoirí tuiscint a fháil ar an gcomhthéacs ina rabhthas ag dul i gcomhairle leo. Ina theannta sin, bhí an comhairliúchán le húsáideoirí oscailte ar feadh tréimhse 1 mhí amháin, ar tréimhse réasúnta í. Bhí rochtain ag an bpobal i gcoitinne ar an gcomhairliúchán sin agus ar a dhoiciméid faisnéise ar shuíomh gréasáin CdC agus poiblíodh iad sa phreas áitiúil agus réigiúnach (aithrisí 94, 95 agus 366) chun a áirithiú go scaipfí a leithne ab fhéidir ar an bpobal iad.

(745) Bhí thart ar 20 ceist sa cheistneoir, a ceapadh chun measúnú a dhéanamh ar riachtanais úsáideoirí i ndáil le gach naisc mhuirí idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice, lena n-áirítear nasc Marseille-Propriano. Léirítear le mionsonraí na gceisteanna, a leagtar amach i Roinn 3.4.2.1.1.1.1, gur chuir siad ar a gcumas d'údaráis na Fraince faisnéis a bhailiú, le haghaidh gach bealaigh idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (lena n-áirítear bealach Marseille-Propriano), maidir le riachtanais paisinéirí i dtéarmaí amanna imeachta agus teachta, cineálacha taistil (gluaisteán agus cábán), minicíochtaí seirbhísí muirí, agus táillí a cuireadh i bhfeidhm (aithris 105). Thairis sin, áiríodh sa cheistneoir roinnt ceisteanna a bhain le hinionadaitheacht na gcalafort ar an mórthír (aithris 106) agus an aeriompair agus an mhuiriompair (aithris 107) (ó thaobh paisinéirí de).

(746) Go ginearálta, moladh roinnt freagraí féideartha sna ceisteanna. Thug roinnt ceisteanna deis do fhreagróirí freagraí a thabhairt a bhí éagsúil leis na freagraí a moladh. Go ginearálta, ghlac údaráis na Fraince le haon aighneacht saorthéacs (aithris 109). Dá bhrí sin, bhí an ceistneoir sách oscailte chun go bhféadfaí tuairimí éagsúla a chur in iúl. Bhí na freagraí a moladh soiléir, inchreidte agus éagsúil.Ba cheart diúltú do bharúil Corsica Ferries go raibh an ceistneoir róshriantach (aithris 401).

(747) Sa chinneadh tosaigh, ([248]) cheistigh an Coimisiún an chlaontacht mhodheolaíoch a d'fhéadfadh a bheith ann toisc go raibh an ceistneoir dírithe go príomha ar úsáideoirí na mbealaí muirí idir calafort Marseille agus an Chorsaic. Mar sin féin, tar éis mionanailís a dhéanamh, tugann an Coimisiún dá aire nach raibh claontacht den sórt sin sa cheistneoir, ós rud é gur cuireadh roinnt ceisteanna ar úsáideoirí faoi chalafort Marseille a bheith inionadaithe leis na calafoirt eile ar an mórthír le haghaidh a dturas chun na Corsaice nó uaithi (aithris 106). Dá bhrí sin, bhí údaráis na Fraince in ann a fháil amach (i) an gcuireann na húsáideoirí na turais farraige atá ar fáil in Marseille i gcomparáid, i dtéarmaí minicíochta agus cuspóra, leis na turais farraige atá ar fáil in Toulon agus Nice; (ii) an n-aistreodh úsáideoirí go Toulon agus Nice dá dtiocfadh méadú hipitéiseach ar tháillí muiriompair in Marseille; agus (iii) ar bhain úsáideoirí úsáid cheana féin as calafoirt Toulon agus/nó Nice chun taisteal ón gCorsaic nó chuici, agus an chúis a bhí leis sin. Dá thoradh sin, bhí údaráis na Fraince in ann tuiscint a fháil ar mhéid na hinionadaitheachta idir na calafoirt ar an mórthír, agus go háirithe idir calafort Marseille agus calafoirt Toulon agus Nice.

(748) Dá bhrí sin, ba cheart barúil Corsica Ferries maidir le foclaíocht na gceisteanna (aithris 400) a dhíbhe. Murab ionann agus an méid a mhaíonn sé, na ceisteanna a bhaineann leis na calafoirt ar an mórthír seachas Marseille, ní raibh siad dírithe go huile agus go hiomlán ar mhíniú a thabhairt ar chalafort Marseille a bheith roghnaithe ag an bhfreagróir in ionad na gcalafort eile. D'fhiafraigh siad d'úsáideoirí freisin faoi na cúiseanna a bhí acu le calafoirt Toulon agus/nó Nice a úsáid seachas calafort Marseille.

([248]) Cinneadh tosaigh, aithris 283.

(749) Ní mór a mheabhrú freisin gurb iad na bealaí idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice agus iad sin amháin a bhí faoi réir conarthaí seirbhíse poiblí go stairiúil (aithris 69). Dá bhrí sin, d'fhéadfadh an Fhrainc a cheistiú go dlisteanach, sa chás seo, an gá atá le conarthaí seirbhíse poiblí a choinneáil ar bun idir Marseille agus calafoirt na Corsaice, trína bheith ag féachaint leis na riachtanais atá ag úsáideoirí faoi láthair i ndáil leis na bealaí sin a shainaithint, agus an bhféadfadh seirbhísí eile (seirbhísí aeir nó muirí ó chalafoirt eile ar an mórthír) freastal ar a riachtanais faoi choinníollacha atá coibhéiseach leo siúd a bhaineann leis na bealaí muirí idir Marseille agus an Chorsaic. Ní mhíníonn Corsica Ferries conas a d'fhéadfadh conclúidí atá éagsúil leis na conclúidí ar tháinig údaráis na Fraince orthu a bheith mar thoradh ar cheistneoirí sonracha a sholáthar d'úsáideoirí a úsáideann na mbealaí idir Toulon agus an Chorsaic, nó Nice agus an Chorsaic.

(750) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire gur mheall an comhairliúchán le húsáideoirí roinnt mhaith freagraí (beagnach 1 000), ([249]) rud a chuir sampla mór barúlacha díreacha ó úsáideoirí ar fáil d'údaráis na Fraince. Dá bhrí sin, ní féidir le Corsica Ferries a mhaíomh go raibh an líon freagraí a fuarthas neamhleor (aithris 402) i bhfianaise an lín iomláin paisinéirí muirí a thaistealaíonn idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Ní sholáthraíonn Corsica Ferries aon fhaisnéis maidir leis an líon íosta ba ghá a bheith ann chun sonraí comhairliúcháin le húsáideoirí a úsáid. Glactar leis go coitianta, mar shampla, go bhfuil sampla de thart ar 1 000 duine leordhóthanach chun suirbhé a thiomsú lena mbaineann lamháil íseal earráide don Fhrainc ina hiomláine, a bhfuil daonra os cionn 67 milliún duine aici ([250]). In aon chás, bhí an comhairliúchán le húsáideoirí ar cheann de roinnt ionstraimí a d'úsáid údaráis na Fraince chun a shuí go bhfuil éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí.

(751) A mhéid a bhaineann leis an iarracht a rinne Corsica Linea, mar a thuairiscigh Corsica Ferries, tionchar a imirt ar na freagraí ar na ceistneoirí trína iarraidh ar a chuid fostaithe tic a chur leis na freagraí a chuideodh lena áirithiú go gcoinneofaí an conradh seirbhíse poiblí ar bun (aithris 403), tugann an Coimisiún dá aire gur cúiseamh an-tromchúiseach é sin maidir le gníomh a d'fhéadfadh a bheith faoi réir imeachtaí riaracháin agus/nó coiriúla faoin dlí náisiúnta. Dá bhrí sin, ní mór fianaise shoiléir choincréiteach láidir a bheith ag gabháil le líomhaintí den sórt sin. Ní sholáthraíonn Corsica Ferries aon fhianaise den sórt sin ina bharúlacha, áfach. Cé go soláthraíonn sé ríomhphost ó fhostaí de chuid Corsica Linea, ní raibh i gceist leis an ríomhphost sin ach nasc idirlín chuig an gcomhairliúchán le húsáideoirí a roinnt. Níor luadh céim an fhostaí ná na bhfaighteoirí sa ríomhphost ná go raibh ceangaltáin leis, agus mar sin ní féidir leis an gCoimisiún measúnú a dhéanamh ar a raon feidhme iarbhír.

(752) Leis an dara comhairliúchán, is é sin an comhairliúchán le calafoirt, iarradh freisin ar údaráis chalafoirt a mbarúlacha a chur isteach maidir le seirbhísí chuig an gCorsaic, arbh é ab aidhm dó údaráis na Fraince a chur ar an eolas, go háirithe, faoin leibhéal iomaíochta i seirbhísí muiriompair agus faoi thoilleadh na gcalafort (aithrisí (116) go 119). Mar a léirítear in aithris 96, bhí an comhairliúchán sin oscailte ar feadh 1 mhí amháin, ar tréimhse réasúnta í. An ceistneoir a cuireadh faoi bhráid na n-údarás calafoirt, bhí struchtúr leormhaith aige chun go mbeadh údaráis na Fraince in ann léargas iomlán mionsonraithe a fháil ar fheidhmiú na gcalafort lena mbaineann. Chuir sé údaráis na Fraince ar an eolas ní hamháin faoin éileamh ó úsáideoirí (trí ghnéithe amhail ceantar seirbhíse an chalafoirt, na saoráidí atá ar fáil d'úsáideoirí muiriompair, inrochtaineacht an chalafoirt, etc.) ach freisin faoin soláthar margaidh a d'fhéadfaí a chur ar fáil go hinchreidte in éagmais conradh seirbhíse poiblí (trí thuairisc iomlán a thabhairt ar na seirbhísí agus ar an toilleadh atá ar fáil do chuideachtaí loingseoireachta sna calafoirt). Fuair údaráis na Fraince aighneachtaí ó chalafoirt Marseille, Toulon agus Nice (aithris 120), agus ó chalafoirt na Corsaice trí CCI na Corsaice (aithris 124).

(753) Dá réir sin, rinne údaráis na Fraince comhairliúcháin phoiblí sa chaoi go mbeidís in ann leasanna úsáideoirí a chur san áireamh.

(754) Thug údaráis na Fraince treoir freisin do shainchomhairleoir eacnamaíoch neamhspleách, Gecodia, staidéar comhlántach a dhéanamh ar an éileamh ó úsáideoirí, i gcomhthráth leis na comhairliúcháin phoiblí, chun na comhairliúcháin a fhorlíonadh (aithris 90). Tá na conclúidí maidir leis an staidéar sin i dtuarascáil Gecodia. Tugann an Coimisiún dá aire go bhféadfadh staidéar arna dhéanamh ag sainchomhairleoir eacnamaíoch neamhspleách ar an éileamh ó úsáideoirí ar sheirbhís ar leith, faoi mhír 14 de Chreat SLEG, a bheith ina ionstraim iomchuí chun go gcuirfear san áireamh leasanna úsáideoirí na seirbhíse atá i gceist, go háirithe i gcás ina ndéantar staidéar den sórt sin sa bhreis ar chomhairliúchán poiblí.

([249]) Bhain 300 freagra le bealach Marseille-Propriano go háirithe.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

(755) Léiríonn na heilimintí sin go raibh an Fhrainc ag brath ar roinnt ionstraimí, a mheasann an Coimisiún a bheith iomchuí de réir bhrí mhír 14 de Chreat SLEG, chun go gcuirfí san áireamh leasanna úsáideoirí na seirbhísí atá i gceist.

(2) Maidir le conclúidí na Fraince i ndáil le héileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí idir Marseille agus Propriano

(756) Déanfaidh an Coimisiún scrúdú dá réir sin ar chonclúidí údaráis na Fraince (i) maidir le heaspa inionadaitheachta idir muiriompar agus aeriompar ó thaobh paisinéirí de; (ii) maidir leis an idirdhealú idir paisinéirí ar cónaitheoirí den Chorsaic iad agus paisinéirí neamhchónaitheacha; (iii) maidir le hinionadaitheacht gheografach chalafort Marseille le calafoirt Toulon agus Nice; agus (iv) maidir le hinionadaitheacht gheografach chalafort Propriano le calafoirt eile na Corsaice.

(a) Maidir le heaspa inionadaitheachta idir muiriompar agus aeriompar

(757) Tugann an Coimisiún dá aire gur mheas údaráis na Fraince nach bhféadfadh an t-aeriompar freastal, faoi choinníollacha coibhéiseacha, ar an éileamh ó úsáideoirí ar mhuiriompar idir an mhórthír agus an Chorsaic, gan beann ar an mbealach muirí lena mbaineann. Chuir an Fhrainc inionadaitheacht idir aeriompar agus muiriompar as an áireamh ar bhonn roinnt tosca, a ndéantar achoimre orthu in aithrisí 127 go 131.

(758) I measc na dtosca sin, tugann an Coimisiún dá aire, go háirithe, gur gnách go léiríonn torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí go gcuirtear an inionadaitheacht sin as an áireamh, toisc gur beag comparáid a rinne tromlach mór na bhfreagróirí idir aeriompar agus muiriompar, go háirithe i gcás bhealach Marseille-Propriano, nó nach ndearna siad aon chomparáid eatarthu. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go dtaistealaíonn cion ard paisinéirí lena ngluaisteán i gcás seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, rud a dheimhnigh Corsica Ferries ina bharúlacha (aithris 420). Léirítear i dtuarascáil Gecodia freisin go gcuireann srianta ama turais agus minicíochtaí iompair leis an easpa inionadaitheachta sin, a mhéid atá difríocht mhór amanna turais idir an dá mhodh iompair (1 uair an chloig ar eitleán agus 6-12 uair an chloig ar bhád) agus go bhfuil i bhfad níos mó eitiltí ann ná turais farraige.

(759) Ar bhonn na fianaise sin, is é tuairim an Choimisiúin nach ndealraíonn sé go bhfuil anailís den sórt sin mícheart go follasach. Thairis sin, níor thug aon cheann de na páirtithe leasmhara barúil maidir leis an bpointe sin. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh údaráis na Fraince inionadaitheacht idir aeriompar agus muiriompar i gcomhthéacs seirbhísí chuig an gCorsaic a chur as an áireamh gan earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh.

(b) Maidir leis an idirdhealú idir paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha

(760) Tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn thuarascáil Gecodia, go measann an Fhrainc go dtaistealaíonn dhá chatagóir paisinéirí idir an Chorsaic agus an mhórthír agus a bhfuil éileamh ar leithligh uathu, is iad sin paisinéirí cónaitheacha, ar thaobh amháin, agus paisinéirí neamhchónaitheacha, ar an taobh eile (aithrisí 132 go 135).

(761) Míníonn an Fhrainc go n-eascraíonn an t-idirdhealú sin as táille speisialta a bheith ann do chónaitheoirí den Chorsaic arna forchur ag CdC agus arna cur i bhfeidhm ag cuideachtaí loingseoireachta freisin. Eascraíonn an t-idirdhealú freisin as iompraíocht éagsúil an dá chatagóir úsáideoirí i dtéarmaí an úsáid a bhaineann siad as seirbhísí muiriompair (taistealaíonn paisinéirí cónaitheacha níos tráthrialta i gcaitheamh na bliana agus is fearr leo turais farraige thar oíche) agus a rogha éagsúil calafoirt imeachta/teachta ar mhórthír na Fraince (ní mheasann paisinéirí cónaitheacha go bhfuil Marseille agus Nice inionadaithe, murab ionann agus paisinéirí neamhchónaitheacha).

(762) Sa chinneadh tosaigh, thug an Coimisiún an réamhthuairim nár chosúil gur chuir earráid fhollasach measúnaithe an t-idirdhealú sin ó mhaith. Mar sin féin, tar éis mionanailís a dhéanamh ar an bhfianaise a chuir an Fhrainc isteach, ní mheasann an Coimisiún gur thug aon cheann de na breithnithe sin údar le hidirdhealú den sórt sin.

(763) Ar an gcéad dul síos, an argóint go dtairbhíonn paisinéirí cónaitheacha de tháille laghdaithe arna forchur le scéim PSO 2019, ní léiríonn sí inti féin go bhfuil iompraíocht éagsúil ann i dtéarmaí an úsáid a bhaintear as seirbhísí muiriompair. Cinntear an táille ar bhonn áit chónaithe an úsáideora agus ní ar bhonn na húsáide a bhaineann siad as an tseirbhís atá i gceist. Tá an táille sin ann go príomha de dhroim thoil pholaitiúil CdC srianta an oileánachais a laghdú don chatagóir paisinéirí sin, ach ní chruthaíonn an táille go n-iompraíonn cónaitheoirí ar bhealach éagsúil le neamhchónaitheoirí. An argóint gur féidir le cuideachtaí loingseoireachta táillí speisialta a chur i bhfeidhm le haghaidh cónaitheoirí ar a dtionscnamh féin, ní bhaineann sí le hábhar ach oiread, ós rud é (i) gurb iad seirbhísí muiriompair a oibrítear idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, agus ní idir limistéir gheografacha eile, iad na seirbhísí a bhreithnítear sa chás seo, agus (ii) go gceanglaítear le scéim PSO 2019 ar chuideachtaí loingseoireachta, gan aon rogha a bheith acu féin, táillí laghdaithe a chur i bhfeidhm le haghaidh paisinéirí cónaitheacha ar gach bealach a fhreastalaíonn ar an gCorsaic.

(764) Thairis sin, a mhéid a bhaineann leis na hargóintí (i) go dtaistealaíonn paisinéirí cónaitheacha i gcaitheamh na bliana (agus go dtaistealaíonn neamhchónaitheoirí go príomha sa samhradh) agus (ii) gur mó an úsáid a bhaineann siad turais farraige thar oíche ná paisinéirí neamhchónaitheacha (ar fearr leo taisteal de lá), is léir nach bhfuil an fhianaise sin áititheach go follasach. Maidir leis an gcéad phointe, léiríonn an comhairliúchán le húsáideoirí go dtaistealaíonn formhór na bhfreagróirí (paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha) dhá nó cúig huaire in aghaidh na bliana (aithris 112), lena n-áirítear ar bhealach Marseille-Propriano, rud a fhágann go bhfuil minicíochtaí taistil comhchosúla ag an dá chatagóir paisinéirí sin, fiú más gnách leo taisteal ag amanna éagsúla den bhliain. Maidir leis an dara pointe, tugann an Coimisiún faoi deara, mar a aithníonn údaráis na Fraince iad féin, gur leis na bealaí idir Toulon agus an Chorsaic agus leo sin amháin a bhaineann an chonclúid go dtaistealaíonn paisinéirí cónaitheacha thar oíche níos minice ná paisinéirí neamhchónaitheacha. Os a choinne sin, taistealaíonn beagnach an líon céanna paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha thar oíche ar na bealaí idir Nice agus an Chorsaic ([251]). In aon chás, léiríonn torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí go soiléir go bhfuil na húsáideoirí uile (paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha araon), gan beann ar an mbealach muirí lena mbaineann, i bhfabhar na n-amanna imeachta agus teachta sa Chorsaic a bhí i bhfeidhm tráth an chomhairliúcháin le húsáideoirí, agus deimhnítear leis na hamanna sin gur fearr le paisinéirí neamhchónaitheacha turais farraige thar oíche a dhéanamh (aithris 112).

(765) Ar bhonn níos ginearálta, deimhníonn torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí tríd is tríd go bhfuil éileamh aonchineálach ó phaisinéirí (aithris 112), bídís cónaitheach nó neamhchónaitheach, ar úsáid seirbhísí muiriompair, lena n-áirítear ar bhealach Marseille-Propriano ([252]).

(766) Measann an Coimisiún, dá bhrí sin, ar bhonn na faisnéise a chuir údaráis na Fraince faoina bhráid, nach bhfuil aon difríocht fhollasach idir riachtanais paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha a mhéid a bhaineann le húsáid seirbhísí muiriompair chuig an gCorsaic. Os a choinne sin, tá éileamh an-aonchineálach ó phaisinéirí ar sheirbhísí muiriompair i gcomhthéacs seirbhísí muirí chuig an gCorsaic.

(767) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, go ndearna údaráis na Fraince comhiomlánú ar an éileamh ó phaisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha chun críche na hanailíse ar theip mhargaidh (féach Table 16). Thairis sin, leis an gonradh seirbhíse poiblí le haghaidh bhealach Marseille-Propriano, ní dhéantar foráil maidir le haon oibleagáid seirbhíse poiblí shonrach i leith ceachtar de na catagóirí paisinéirí: is é sin le rá, caitheann sí go cothrom leo, gan a aithint go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí ag ceann amháin acu go sonrach.

(768) Dá bhrí sin, an earráid fhollasach measúnaithe a rinne údaráis na Fraince, bhí idirdhealú i gceist léi nár chaith amhras ann féin ar shaintréithriú an riachtanais seirbhíse poiblí i ndáil le bealach Marseille-Propriano.

(c) Maidir le hinionadaitheacht gheografach chalafort Marseille leis na calafoirt eile ar an mórthír

(769) Tugann an Coimisiún faoi deara, a mhéid a bhaineann le rogha an chalafoirt imeachta/teachta ar an mórthír (aithris 135), gurbh é tuairim údaráis na Fraince nach ndearna paisinéirí cónaitheacha idirdhealú idir calafoirt Marseille agus Toulon. I bhfocail eile, i gcás paisinéir cónaitheach a úsáideann bealach chuig an gCorsaic nó uaithi, is féidir leis calafort Marseille nó calafort Toulon a úsáid chun a cheann scríbe deiridh a bhaint amach. Mheas an Fhrainc, áfach, i ngeall ar an achar 200 km idir Marseille agus Nice, nach measann paisinéirí cónaitheacha go

([251]) Fonóta 78.

([252]) Chomh maith leis na hamanna imeachta agus teachta sa Chorsaic agus minicíocht na dturas farraige, tugann an Coimisiún dá aire ón gcomhairliúchán úsáideoirí (i) go bhfuil na riachtanais chéanna ag paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha maidir le taisteal le gluaisteán agus cábán agus (ii) go bhfuil na roghanna céanna acu maidir le minicíochtaí na dturas farraige idir Marseille agus an Chorsaic.

bhfuil an dá chalafort sin inionadaithe le haghaidh a dturas chuig an gCorsaic nó uaithi. Dá thoradh sin, bhí sé le tuiscint ón éileamh ó phaisinéirí cónaitheacha a úsáideann bealach chuig an gCorsaic nó uaithi go gcumhdaítear leis an t-éileamh ó phaisinéirí idir Marseille/Toulon agus an Chorsaic, agus bhí an anailís ar an teip margaidh idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince le scrúdú go comhuaineach ar bhealaí chuig calafoirt Marseille agus Toulon nó uathu.

(770) A mhéid a bhaineann le paisinéirí neamhchónaitheacha, áitíonn an Fhrainc nach ndearna siad aon idirdhealú idir na trí chalafort ar an mórthír, agus go raibh na trí chalafort sin go hiomlán inionadaithe, ach gan aon údar sonrach a thabhairt a thacódh leis an gconclúid sin. D'fhág sé sin gurbh éigean an t-éileamh cainníochtúil ó phaisinéirí neamhchónaitheacha a ríomh ar bhonn comhiomlán i gcás na dtrí chalafort ar an mórthír, agus gurbh éigean an anailís ar an teip mhargaidh idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince a scrúdú go comhuaineach ar na bealaí chuig calafoirt Marseille, Toulon agus Nice nó uathu.

(771) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go léiríonn torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí go ndéanann formhór na bpaisinéirí (cónaitheacha/neamhchónaitheacha) comparáid idir na turais farraige atá ar fáil in Marseille agus i gcalafoirt eile ar an mórthír, agus gur bhain cion mór díobh úsáid as calafort amháin ar a laghad seachas Marseille le haghaidh a dturas chuig an gCorsaic nó uaithi in 2019 (aithrisí 113 agus 114). Dá dtiocfadh méadú ar an táille mhuirí ag Marseille, d'aistreodh tromlach mór de na freagróirí go Toulon, agus thaistealódh mionlach díobh go Nice freisin. Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach ndéantar na comparáidí sin chomh minic céanna i gcás bhealach Marseille-Propriano (aithris 113), lena n-áirítear i gcás ina dtiocfadh méadú hipitéiseach ar an táille mhuirí ag calafort Marseille (aithris 114). Ar an iomlán, léiríonn na torthaí freisin gur lú is gnách le paisinéirí neamhchónaitheacha ná paisinéirí cónaitheacha comparáid a dhéanamh idir na turais farraige atá ar fáil ag calafoirt éagsúla ar an mórthír.

(772) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, i gcomhthéacs an chomhairliúcháin le calafoirt, gur luaigh calafoirt Toulon agus Marseille go bhfuil siad go hiomlán in iomaíocht le chéile le haghaidh muiriompar paisinéirí, agus go gcumhdaítear an Fhrainc ina hiomláine lena gceantar seirbhíse. Is cosúil go bhfuil an leibhéal iomaíochta idir calafort Nice agus calafoirt Marseille agus Toulon níos ísle, ós rud é go meallann calafort Nice custaiméirí réigiúnacha go príomha (aithrisí 121 agus 122). Mar sin féin, níor chuir údaráis na dtrí chalafort sin in iúl go bhfuil aon srian ar leith ann a mhéid a bhaineann leis an bhféidearthacht go láimhseálfaí trácht paisinéirí go héasca agus úsáid á baint as a mbonneagar (aithris 123), cé nach bhfuil údarás calafoirt Toulon in ann dé-aistir laethúla nó sheachtainiúla chuig an gCorsaic a ráthú i bhfianaise ardleibhéal áitíochta a bonneagair.

(773) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil cathracha Marseille agus Toulon thart ar 60 km ó chéile, agus go bhfuil meán-am turais eatarthu is lú ná 1 uair an chloig de bhóthar agus d'iarnród (aithris 25). Tá an dá chathair nasctha go han-mhaith le chéile trí mhórbhonneagar mótarbhealaigh agus naisc iarnróid ardmhinicíochta. Os a choinne sin, tá Nice i bhfad níos faide ar shiúl ó Toulon agus Marseille, agus achair eatarthu is faide ná 150 km (a chomhfhreagraíonn do mheán-am turais 1 uair an chloig agus 45 nóiméad go 2 uair an chloig de bhóthar nó d'iarnród idir Toulon agus Nice), d'ainneoin an mhórbhonneagair bóthair agus na nasc iarnróid.

(774) Tugann an Coimisiún dá aire i ndáil leis sin go bhféadfadh sé go léireodh achar is faide ná 100 km idir dhá shaoráid, nó am turais is faide ná 1 uair an chloig, go n-eisiatar, i bprionsabal, iomaíocht eatarthu ó thaobh úsáideoirí de. Measann an Coimisiún, mar shampla, go gcumhdaítear le ceantar seirbhíse aerfoirt margadh geografach a bhfuil ga thart ar 100 km nó thart ar 60 nóiméad am taistil aige le gluaisteán, le bus, le traein nó le traein ardluais ([253]).

(775) Is féidir teacht ar na conclúidí seo a leanas de bharr na dtorthaí sin.

(776) Measann an Coimisiún go bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe ó thaobh paisinéirí de, bídís cónaitheach nó neamhchónaitheach. Is lú ná 100 km an t-achar idir an dá chalafort agus is lú ná 1 uair an chloig an t-am turais eatarthu; tá an dá chathair nasctha go han-mhaith agus go tráthrialta le bonneagar bóithre agus iarnróid. Léiríonn na comhairliúcháin le húsáideoirí agus le calafoirt go bhfuil iomaíocht láidir idir an dá chalafort le haghaidh iompar paisinéirí ([254]). I ndáil leis sin, ní dhearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe.

([253]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte maidir le státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte, IO C 99, 4.4.2014, lch. 3, pointe 2.2.
([254]) Is cosúil gur tháinig an t-údarás iomaíochta ar an gconclúid chéanna sa tuairim uaidh, míreanna 297-305.

(777) Ar an taobh eile, measann an Coimisiún, ar bhonn na faisnéise a cuireadh faoina bhráid, gur neamhleor an fhianaise maidir le hinionadaitheacht idir calafoirt Marseille agus Nice ó thaobh paisinéirí de, bídís cónaitheach nó neamhchónaitheach ([255]).

(778) Ar an gcéad dul síos, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an t-achar idir Marseille agus Nice i bhfad níos faide ná 100 km nó go bhfuil am taistil i bhfad níos faide ná 1 uair an chloig eatarthu. Dá bhrí sin, ba cheart, i bprionsabal, inionadaitheacht chalafort Nice le calafort Marseille a chur as an áireamh. Ar an dara dul síos, le torthaí na gcomhairliúchán le húsáideoirí agus le calafoirt, deimhnítear nach bhfuil calafoirt Nice agus Marseille inionadaithe. Tugann calafort Nice féin le fios freisin nach bhfuil aige ach ceantar seirbhíse réigiúnach, murab ionann agus an dá chalafort eile ar an mórthír, a bhfuil ceantar seirbhíse náisiúnta acu. Ar an tríú dul síos, i dtuarascáil Gecodia, lena gcinntear mar sin féin go measann paisinéirí neamhchónaitheacha (murab ionann agus paisinéirí cónaitheacha) go bhfuil na trí chalafort ar an mórthír inionadaithe, ní thugtar aon údar a thacódh leis an gconclúid sin.

(779) Ar bhonn na faisnéise uile a chuir an Fhrainc isteach, measann an Coimisiún, ó thaobh paisinéirí de, bídís cónaitheach nó neamhchónaitheach, gur léir nach bhfuil calafort Nice inionadaithe le calafort Marseille.

(780) Mar sin féin, is é tuairim an Choimisiúin nach bhfuil aon tionchar ag an earráid fhollasach sin, sa chás seo, ar shaintréithriú riachtanais seirbhíse poiblí iompair ag paisinéirí idir Marseille agus Propriano.

(781) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann leis an éileamh cainníochtúil measta (i.e. an líon paisinéirí atá le hiompar), tugann an Coimisiún dá aire nach ndearna an Fhrainc rómheastachán ar an éileamh cainníochtúil ó phaisinéirí a thaistealaíonn idir mórthír na Fraince agus calafort Propriano, ós rud é nach raibh calafort Propriano nasctha ach le Marseille go stairiúil, agus ní le calafoirt Toulon agus Nice. Dá bhrí sin, ba é a bhí, *de facto*, sa líon iomlán paisinéirí a thaistealaíonn idir calafort Propriano agus mórthír na Fraince an líon paisinéirí ar bhealach Marseille-Propriano. Bhí an t-éileamh a ndearna údaráis na Fraince meastachán air, atá bunaithe ar shonraí stairiúla le haghaidh 2016-2021 (aithris 150), teoranta do thrácht stairiúil idir Marseille agus Propriano. Dá thoradh sin, chuir údaráis na Fraince an t-éileamh ar iompar idir Marseille agus Propriano san áireamh go docht sa riachtanas seirbhíse poiblí, sa chaoi nach raibh aon iarmhairt sa chás seo ag calafoirt Toulon agus Nice a bheith áirithe laistigh de raon feidhme na seirbhíse poiblí nó eisiata uaidh.

(782) Ar an dara dul síos, agus ar an gcaoi chéanna, níor chuir an earráid sin an anailís ar theip margaidh ó mhaith a mhéid a léirigh an anailís sin in aon chás nach raibh aon oibreoir ann a bhí toilteanach seirbhísí tráchtála a sholáthar idir calafort Propriano agus mórthír na Fraince (aithris 828). Dá bhrí sin, gan beann ar an méid inionadaitheachta a thoimhdítear a bheith idir na calafoirt ar an mórthír le haghaidh naisc le Propriano, bhí teip mhargaidh iomlán ann in aon chás.

(d) Maidir le heaspa inionadaitheacht gheografach idir calafort Propriano agus calafoirt eile na Corsaice

(783) Tugann an Coimisiún faoi deara, a mhéid a bhaineann leis an gcalafort imeachta/teachta sa Chorsaic a roghnaíonn paisinéirí, nach ndearna údaráis na Fraince anailís shonrach ar inionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice ó thaobh úsáideoirí de, ná go háirithe ar inionadaitheacht gheografach chalafort Propriano le calafoirt eile na Corsaice.Sa ghearán, d'áitigh Corsica Ferries go raibh calafoirt Ajaccio agus Propriano go hiomlán inionadaithe ó thaobh paisinéirí de, áfach. Sa chinneadh tosaigh, thug an Coimisiún an réamhthuairim nach cosúil gurb amhlaidh an cás, i bhfianaise an ama mhóir taistil idir an dá áit agus saintréithe topagrafacha an turais ([256]).

(784) Sholáthair údaráis na Fraince roinnt píosaí fianaise i ndáil leis sin le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, rud a léirigh ina dtuairim nach bhfuil calafort Propriano inionadaithe le calafort Ajaccio, nó inionadaithe ar bhonn níos leithne le calafoirt eile na Corsaice (Ranna 2.1, 2.2 agus 4.1.3). Sholáthair roinnt páirtithe leasmhara fianaise maidir leis an bpointe sin freisin, agus d'áitigh Corsica Ferries go bhfuil calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe, agus díospóideann Corsica Linea é sin.

([255]) Ós rud é nach bhfuil an inionadaitheacht idir calafoirt Toulon agus Nice ábhartha chun críocha an chinnidh seo, ní thabharfaidh an Coimisiún barúil ar an bpointe sin, go háirithe ós rud é nár sholáthair údaráis na Fraince aon fhianaise chun measúnú a dhéanamh ar an inionadaitheacht sin.

([256]) Cinneadh tosaigh, aithris 300.

(785) Tugann an Coimisiún dá aire ar an gcéad dul síos, ar bhonn na faisnéise a cuireadh faoina bhráid, go bhfuil calafort Propriano suite achar fada ó chalafoirt Bastia agus L'Île-Rousse (aithrisí 36 agus 37). Dá bhrí sin, ní fhéadfaí a mheas go bhfuil calafort Propriano inionadaithe leis an dá chalafort eile sin.

(786) A mhéid a bhaineann le calafoirt Ajaccio agus Porto-Vecchio, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na calafoirt sin suite thart ar 70 km ar shiúl ó Propriano. Sa dá chás, áfach, tá an t-am turais beagnach 1 uair an chloig agus 30 nóiméad le gluaisteán agus 1 uair an chloig agus 45 nóiméad le bus, agus tá líon réasúnta beag seirbhísí laethúla ar fáil (aithrisí 36 agus 37). Dá réir sin, is gnách go n-eisiatar leis na hamanna turais fada sin, i bprionsabal, inionadaitheacht chalafoirt Ajaccio agus Porto-Vecchio le calafort Propriano.

(787) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, mar a dhéanann údaráis na Fraince (aithris 361), go n-imríonn bóithre casta tionchar ar na hamanna taistil idir Propriano agus Ajaccio/Porto-Vecchio, rud a chuireann leis an mbaol go dtarlódh tionóiscí bóthair, a tharlaíonn an-mhinic sa Chorsaic. Tá ráta ard básanna ar na bóithre san oileán freisin (aithris 18). Cuireann na srianta geografacha sin leis an méadú ar chostais pheitril freisin, mar a thugann Corsica Linea le fios, mar is ceart, ina bharúlacha (aithris 549); tá na costais sin an-ard sa Chorsaic (aithris 21) agus bhí réigiún Propriano buailte go dona ag boilsciú ard in 2022 mar chomhthéacs, rud a mhéadaigh costais mhaireachtála laethúla an phobail áitiúil (aithris 23). Leis an bhfaisnéis oibiachtúil sin a chuir údaráis na Fraince isteach, lena gcuirtear leas na n-úsáideoirí san áireamh i gcomhréir le mír 14 de Chreat SLEG, treisítear an toradh nach léir go bhfuil sé mícheart go follasach a mheas gur féidir calafoirt Ajaccio agus Porto-Vecchio, ar thaobh amháin, agus Propriano, ar an taobh eile, a mheas a bheith neamh-inionadaithe ó thaobh úsáideoirí de.

(788) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, cé nár áiríodh ceisteanna sonracha maidir le hinionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice sa chomhairliúchán le húsáideoirí, gur tugadh roinnt léargas ar an bpointe sin i dtorthaí an chomhairliúcháin sin. Go deimhin, mar a leagtar amach in aithrisí 113 agus 114, cé gur gnách le paisinéirí comparáid a dhéanamh idir na turais farraige atá ar fáil ó chalafoirt éagsúla ar an mórthír chuig an gCorsaic, bíonn na torthaí sin éagsúil ó bhealach go bealach. Dealraíonn sé nár bhain formhór na bhfreagróirí a úsáideann bealach Marseille-Propriano (níos mó ná 60 %) úsáid as seirbhísí muiriompair eile chuig calafoirt ar an mórthír nó uathu in 2019 mar rogha mhalartach (amhail bealaí Toulon-Ajaccio nó Toulon-Porto-Vecchio, mar shampla), agus nach ndéanann níos mó ná 50 % díobh comparáid idir na turais farraige atá ar fáil ag na calafoirt ar an mórthír chuig Propriano nó uaidh, murab ionann agus i gcás bealaí eile chuig an gCorsaic nó uaithi.

(789) Ós rud é nach bhfuil ach nasc amháin ag calafort Propriano leis an mórthír (Marseille), is mó fós gur gnách go léiríonn na torthaí sin nach gcuireann úsáideoirí bealach Marseille-Propriano i gcomparáid le turais farraige mhalartacha atá ar fáil ó chalafoirt eile ar an mórthír, amhail Toulon-Ajaccio nó Toulon-Porto-Vecchio, chun taisteal chuig Propriano agus *vice versa*.

(790) Ar bhonn na mbreithnithe sin uile, measann an Coimisiún nach bhfuil sé mícheart go follasach d'údaráis na Fraince a mheas sa chás seo nach bhfuil calafoirt Propriano agus Ajaccio/Porto-Vecchio inionadaithe ó thaobh úsáideoirí de ([257]).

(791) Na barúlacha a chuir Corsica Ferries isteach, nach ndíospóidtear leo ach an easpa inionadaitheachta idir Ajaccio agus Propriano, ní athraíonn siad an chonclúid sin.

(792) Ar an gcéad dul síos, trína thabhairt dá aire nach bhfuil san achar idir Propriano agus Ajaccio ach 70 km agus go bhfuil an t-achar sin diomaibhseach do phaisinéirí a thaistealaíonn le feithiclí den chuid is mó (aithris 420), bunaíonn Corsica Ferries inionadaitheacht an dá chalafort go heisiach ar an achar eatarthu. Mar sin féin, níl san achar idir an dá chalafort ach toisc amháin, i measc tosca eile, chun a leibhéal inionadaitheachta a chinneadh.

([257]) Ba cheart a mheabhrú i ndáil leis sin gur áiríodh sa cheistneoir a cuireadh isteach mar chuid den chomhairliúchán le húsáideoirí ceisteanna maidir le húsáid seirbhísí muiriompair ar an mbealach ar fad (mar shampla Marseille-Ajaccio), agus riachtanais agus roghanna úsáideoirí á gcur san áireamh dá réir sin agus iad ag imeacht ó chalafort Marseille nó ag teacht chuige agus ag imeacht ó chalafoirt na Corsaice nó ag teacht chucu. Ar an gcaoi chéanna, ceisteanna maidir le hinionadaitheacht idir aeriompar agus muiriompar, bhain siad freisin le húsáideoirí ag imeacht dóibh ón mórthír nó ón gCorsaic. Dá bhrí sin, ba í an cheist maidir le hinionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice an t-aon phointe a bhí in easnamh sa chomhairliúchán le húsáideoirí agus i dtuarascáil Gecodia, ach ní féidir teacht ar an gconclúid, ar bhonn na fianaise a chuir údaráis na Fraince isteach, gur earráid fhollasach measúnaithe é an t-easnamh sin.

(793) Ar an dara dul síos, áitíonn Corsica Ferries go bhfuil sé mícheart a mheas go mbeadh am taistil de thart ar 1 uair an chloig ina bhac ar inionadaitheacht an dá chalafort (aithris 421). Ní thart ar 1 uair an chloig an t-am turais idir calafoirt Ajaccio agus Propriano, áfach, ach 1 uair an chloig agus 30 nóiméad le gluaisteán agus 1 uair an chloig agus 45 nóiméad le bus (aithrisí 36-37), agus dá bhrí sin i bhfad níos faide ([258]).

(794) Sa chomhthéacs sin, tugann Corsica Ferries dá aire gur mheas údaráis na Fraince nach bhfágann amanna turais níos faide idir Marseille agus Nice nó idir Toulon agus Nice nach féidir inionadaitheacht na gcalafort sin a aithint (aithris 422). Measann an Coimisiún, áfach, nach bhfuil an anailís ar inionadaitheacht gheografach na gcalafort ar an mórthír ábhartha chun scrúdú a dhéanamh ar inionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice, ós rud é nach mór na calafoirt sin a bheith faoi réir anailíse a bhaineann go sonrach le himthosca agus gnéithe na Corsaice. In aon chás, measann an Coimisiún nach raibh anailís thuarascáil Gecodia ar mhéid inionadaitheachta na gcalafort ar an mórthír dian go leor ar na cúiseanna a leagtar amach in aithris 780.

(795) Ar an tríú dul síos, tugann Corsica Ferries dá aire go measann cónaitheoirí atá lonnaithe leath bealaigh idir Ajaccio agus Propriano (go háirithe in Grosseto-Prugna) go bhfuil an dá chalafort inionadaithe (aithris 423). Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, gur gá breithniú a dhéanamh san anailís ar cheantar seirbhíse calafoirt ar gach úsáideoir a chumhdaítear leis an limistéar sin, agus ní hamháin orthu siúd atá lonnaithe feadh theorainneacha an limistéir sin agus a d'fhéadfadh a bheith i dteagmháil le ceantar seirbhíse eile, faoi mar a thuigfí as. Go deimhin, is gné dhílis d'aon cheantar seirbhíse teorainneacha a bheith aige, agus d'fhéadfadh sé go rachadh úsáideoirí i muinín bonneagar nó seirbhís amháin eile nó níos mó ar imeall an limistéir sin ([259]). In aon chás, ní léiríonn Corsica Ferries gurb iad tromlach, nó fiú mionlach mór, na bpaisinéirí a úsáideann seirbhísí muiriompair ag calafort Propriano iad cónaitheoirí Grosseto-Prugna.

(796) Ar an gceathrú dul síos, tugann an Coimisiún dá aire, mar a luaitear sa chinneadh tosaigh ([260]) agus gan Corsica Ferries a bheith á chur ina aghaidh, cé go gceanglaítear ar phaisinéirí a théann ar bord in Propriano de ghnáth taisteal chuig Ajaccio chun an mhórthír a bhaint amach ar laethanta nuair nach mbíonn aon dé-aistear ag calafort Propriano, ní leanann sé sin as paisinéirí a bheith ag roghnú taisteal chuig calafort amháin nó chuig calafort eile, ach as an gceanglas go dtaistealóidh siad chuig Ajaccio i ngeall ar easpa seirbhísí in Propriano. Murab ionann agus an méid a áitíonn Corsica Ferries (aithris 424), ní féidir a mheas, dá bhrí sin, go bhfuil an fíoras sin ábhartha chun measúnú a dhéanamh ar inionadaitheacht an dá chalafort.

(797) Ar deireadh, maidir leis an bhfíoras gur aithin údaráis na Fraince iad féin inionadaitheacht chalafoirt Propriano agus Ajaccio le haghaidh iompar paisinéirí in 2018 i gcomhthéacs tuairim shaineolach a d'ordaigh cúirt náisiúnta (aithris 425), ní mór a thabhairt faoi deara nach mbaineann an fíoras sin le hábhar, a mhéid a bhaineann sé le bearta seachas na cinn a ndéantar scrúdú orthu sa chás seo. Ba cheart a mheabhrú gur bhain an tuairim le hinionadaitheacht chalafoirt Propriano agus Ajaccio maidir leis an tseirbhís bhreise a cuireadh i bhfeidhm faoi chonradh seirbhíse poiblí 2007-2013 le haghaidh thréimhse an tsamhraidh, ar státchabhair neamh-chomhoiriúnach a bhí ina maoiniú (aithris 67).

(798) Dá réir sin, is mícheart iad argóintí Corsica Ferries gur bhain an tuairim sin (i) le seirbhísí muirí chuig an gCorsaic agus le hoibleagáidí seirbhíse poiblí atá comhchosúil leo siúd a leagtar síos leis na conarthaí seirbhíse poiblí agus (ii) le tréimhse le déanaí nach ndearnadh aon athrú substaintiúil lena linn ar an margadh le haghaidh seirbhísí muirí (aithris 426). Ní dhéantar foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir le seirbhís bhreise amhail an tseirbhís dá bhforáiltear i gconradh seirbhíse poiblí 2007-2013.

([258]) Áitíonn Corsica Ferries, thairis sin, go bhfuil Grosseto-Prugna, atá leath bealaigh idir Ajaccio agus Propriano, suite 40 nóiméad ó Ajaccio agus 45 nóiméad ó Propriano. Dá bhrí sin, meastar gurb é 85 nóiméad an t-am taistil iomlán, i.e. 1 uair an chloig agus 25 nóiméad.

([259]) Má ghlactar leis, mar shampla, go bhfuil dhá bhonneagar gar do 400 km ar shiúl ó chéile, d'fhéadfadh úsáideoirí atá lonnaithe leath bealaigh idir an dá cheann (i.e. 200 km ón dá cheann) a mheas go bhfuil siad inionadaithe, agus gach ní eile mar a chéile. Ní chiallaíonn sé sin, áfach, go bhfuil an dá bhonneagar inionadaithe ar an gcúis sin amháin.

([260]) Cinneadh tosaigh, aithris 301.

(799) Thairis sin, ní sholáthraítear aon fhianaise fhíorasach ná dhlíthiúil sa litir a sholáthair Corsica Ferries in Iarscríbhinn 8 a ghabhann lena bharúlacha maidir leis na cúiseanna a thug ar an saineolaí dlí a chinneadh go bhfuil calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe, agus is é an toradh atá air sin nach bhfuil an Coimisiún in ann an fhianaise sin a áireamh ina anailís. Ní thagraítear sa litir ach don fhíoras gur '*chomhaontaigh*' na páirtithe go bhfuil an inionadaitheacht sin ann. Mar sin féin, díospóideann údaráis na Fraince inionadaitheacht chalafoirt Ajaccio agus Propriano sa chás seo (Roinn 4.1.3) agus chuir siad isteach roinnt píosaí fianaise oibiachtúla chun tacú lena seasamh, a gceanglaítear ar an gCoimisiún seasamh a ghlacadh ina leith faoi Airteagal 108(3) CFAE. Níltear in ann a shuí le haon chuid den fhianaise a chuir Corsica Ferries ar aghaidh ina bharúlacha gur follasach go bhfuil an fhaisnéis a sholáthair an Fhrainc maidir le heaspa inionadaitheachta idir calafoirt Ajaccio agus Propriano mícheart.

(e) Conclúidí maidir le héileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí

(800) Mar chonclúid, is léir ón méid uile thuas gur bhain údaráis na Fraince úsáid as ionstraimí iomchuí chun an t-éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí idir Marseille agus Propriano a shainaithint, i gcomhréir le mír 14 de Chreat SLEG.

(801) Leis na hionstraimí sin, bhíothas in ann aird a tharraingt ar riachtanais úsáideoirí i ndáil le seirbhísí muiriompair, cé go ndearna údaráis na Fraince earráid measúnaithe agus idirdhealú á dhéanamh aici idir paisinéirí cónaitheacha den Chorsaic agus paisinéirí neamhchónaitheacha, ós rud é gur chosúil go raibh an t-éileamh ón dá chatagóir sin aonchineálach tríd is tríd. Mar sin féin, níl aon tionchar ag an earráid sin ar an anailís ar an riachtanas seirbhíse poiblí a rinne údaráis na Fraince i gcás bhealach Marseille-Propriano.

(802) Thairis sin, cé gur shuigh údaráis na Fraince i gceart inionadaitheacht gheografach chalafoirt Marseille agus Toulon ó thaobh úsáideoirí de, ní dhearna siad diananailís ar inionadaitheacht chalafoirt Marseille agus Nice. Ní féidir le hearráid den sórt sin, áfach, difear a dhéanamh don anailís ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann idir Marseille agus Propriano.

(803) Ar deireadh, tá an fhianaise a chuir údaráis na Fraince isteach inchreidte go leordhóthanach chun aon earráid fhollasach measúnaithe a bhaineann le heaspa inionadaitheachta idir calafort Propriano agus calafoirt eile na Corsaice a chur as an áireamh.

7.3.2.1.1.1.2. Éileamh cainníochtúil

(804) Chun cainníochtú a dhéanamh ar an éileamh ó phaisinéirí ar gach ceann de na bealaí muirí idir Marseille agus an Chorsaic, lena n-áirítear bealach Marseille-Propriano, tugann an Coimisiún faoi deara gur dhréachtaigh údaráis na Fraince réamh-mheastacháin le haghaidh na tréimhse ó 2023 go 2030, agus úsáid á baint as na sonraí le haghaidh 2019 mar thagairt; rinne paindéim COVID-19 difear do na sonraí le haghaidh 2020 agus 2021 (aithris 150) ([261]). Is é sin le rá, roghnaigh údaráis na Fraince an bhliain is déanaí ina raibh an margadh le haghaidh muiriompar paisinéirí i gcomhthéacs seirbhísí muirí ag feidhmiú mar is gnách. De réir an Choimisiúin, ní chuireann earráid fhollasach measúnaithe an rogha sin ó mhaith.

(805) Ina theannta sin, chun meastachán a dhéanamh ar an éileamh a bheidh ann amach anseo i gcaitheamh na tréimhse faoi anailís, chuir údaráis na Fraince meánráta fáis bliantúil i bhfeidhm ó fhoinsí oifigiúla, is é sin an meánráta fáis bliantúil a d'fhoilsigh an Aireacht um Aistriú Éiceolaíoch le haghaidh iompair suas go dtí 2030, arna ríomh ar bhonn na sonraí a bhí ar fáil in 2021 (aithris 150). Tugann an Coimisiún dá aire gur ríomhadh an meánráta fáis bliantúil sin, *inter alia*, chun réamh-mheastacháin iompair a chur ar fáil d'údaráis áitiúla le haghaidh tionscadail a bhaineann le hiompar, mar is amhlaidh sa chás seo. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh údaráis na Fraince an meánráta fáis bliantúil sin a úsáid gan earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh, go háirithe ó tharla gur coigeartaíodh an ráta chun cás sonrach na Corsaice a chur san áireamh, ar ar tugadh aghaidh sna staidéir a rinne an Aireacht um Aistriú Éiceolaíoch.

(806) Níor chuir na páirtithe leasmhara aon bharúil isteach maidir leis an bpointe sin.

([261]) Tugann an Coimisiún dá aire freisin nach raibh na sonraí le haghaidh 2022 ar fáil go fóill nuair a rinne údaráis na Fraince a n-anailísí ar an riachtanas seirbhíse poiblí.

(807) Dá thoradh sin, ní dhearna an Fhrainc earráid fhollasach measúnaithe agus anailís á déanamh aici ar an éileamh cainníochtúil ar iompar paisinéirí idir Marseille agus Propriano.

7.3.2.1.1.2. Teip mhargaidh a bheith ann

7.3.2.1.1.2.1. Soláthar margaidh a shainaithint in éagmais conradh seirbhíse poiblí

(1) Maidir leis na hionstraimí iomchuí a úsáideann an Fhrainc chun soláthar margaidh a shainaithint

(808) Tugann an Coimisiún dá aire gur sheol údaráis na Fraince an comhairliúchán le hoibreoirí trína iarraidh ar na hoibreoirí muirí leasmhara uile a dtuairimí a chur in iúl maidir leis na seirbhísí a chuirfidís ar fáil in éagmais aon chonradh seirbhíse poiblí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Mhair an comhairliúchán le hoibreoirí 5 seachtaine agus bhí sé inrochtana ar shuíomh gréasáin CdC d'aon oibreoir ar mian leis a bheith rannpháirteach (aithris 97).

(809) Áiríodh sa chomhairliúchán le hoibreoirí ceistneoir maidir le saintréithe na seirbhísí tráchtála a mholfadh oibreoirí a chur in úsáid. Bhí roinnt doiciméad ag gabháil leis an gceistneoir sin lenar cuireadh oibreoirí ar an eolas faoi (i) phríomh-shaintréithe na seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, faoi (ii) na céimeanna a rinne údaráis na Fraince chun a shuí go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí ann, faoi (iii) na catagóirí éagsúla úsáideoirí a shainaithin an Fhrainc ar dtús agus faoi (iv) chur i láthair gairid ar thorthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí (aithris 98). Dá réir sin, an fhaisnéis uile a cuireadh i láthair, chuir sí ar a gcumas d'oibreoirí tuiscint a fháil ar an gcomhthéacs ina rabhthas ag dul i gcomhairle leo.

(810) Leis an gceistneoir a cuireadh faoi bhráid oibreoirí, iarradh orthu go háirithe tuairisc a thabhairt ar shaintréithe na seirbhísí tráchtála a chuirfidís chun feidhme (aithrisí 163 go 165), rud a chuir ar a gcumas d'údaráis na Fraince tuiscint a fháil ar na nithe seo a leanas: an líon bealaí a d'oibreofaí; a minicíocht; acmhainn iompair agus saintréithe na soithí a úsáidtear; amanna imeachta agus teachta; na seirbhísí a chuirtear ar fáil ar bord; na tréimhsí den bhliain ar lena linn a d'imscarfaí an tseirbhís; cé acu a bhí nó nach raibh bristeacha turais sna seirbhísí, etc. Tugann an Coimisiún dá aire gur léirigh na ceisteanna sin na cinn a tarraingíodh anuas i gcomhthéacs an chomhairliúcháin le húsáideoirí (tráthchláir, minicíocht, soithí a bhfuil cábáin acu agus acmhainn iompair soithí, tréimhsí den bhliain, calafoirt imeachta/teachta, etc.).

(811) Dá bhrí sin, bhí údaráis na Fraince in ann an soláthar a mhol oibreoirí a chur i gcomparáid le saintréithe an éilimh ó úsáideoirí chun a shuí go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí ann. Dá bhrí sin, tá sé mícheart a lua, mar a dhéanann Corsica Ferries (aithris 461), nach ndearnadh leis an gceistneoir ach a iarraidh ar oibreoirí tuairisc a thabhairt ar na seirbhísí a chuirfidís chun feidhme chun riachtanais leanúnachais críche a chomhlíonadh. Os a choinne sin, leis an gceistneoir, iarradh ar oibreoirí tuairisc a thabhairt, i mbeagán focal, ar an soláthar margaidh, idir sholáthar atá ann cheana agus sholáthar ionchasach, is dócha a chuirfidís chun feidhme in éagmais conradh seirbhíse poiblí. Tugann an Coimisiún dá aire, thairis sin, go ndearna Corsica Ferries gearán, ina fhreagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí, faoi chineál mionsonraithe na gceisteanna (aithris 169).

(812) Is léir ón méid sin freisin nach bhfuil aon fhoras ag Corsica Ferries a mhaíomh nár bhunaigh údaráis na Fraince cás frithfhíorasach trédhearcach oibiachtúil (féach aithris 459).

(813) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire go ndearna údaráis na Fraince comhairliúchán le calafoirt freisin, rud a d'fhág gurbh fhéidir faisnéis ábhartha a bhailiú maidir leis an toilleadh agus na seirbhísí a chuireann na calafoirt ar fáil do chuideachtaí loingseoireachta (aithris 752).

(814) Dá thoradh sin, rinne údaráis na Fraince comhairliúcháin phoiblí iomchuí chun leasanna soláthraithe seirbhíse a chur san áireamh, i gcomhréir le mír 14 de Chreat SLEG.

(2) Maidir le conclúidí na Fraince i ndáil le soláthar margaidh a shainaithint

(815) Tugann an Coimisiún dá aire gur thug trí oibreoir freagra ar an gcomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 166). Dúirt Corsica Linea agus La Méridionale nach soláthróidís aon seirbhís tráchtála in éagmais conradh seirbhíse poiblí (aithris 167). An tairiscint tráchtála a dhéanfadh Corsica Ferries in éagmais aon chonradh seirbhíse poiblí, chuir sé faoi bhráid údaráis na Fraince í (aithrisí 170 go 173).

(816) Ina bharúlacha, measann Corsica Ferries, go bunúsach, nach raibh na ráitis a rinne Corsica Linea agus La Méridionale inchreidte agus gur cheart d'údaráis na Fraince anailís níos mionsonraithe a dhéanamh ar na ráitis sin dá bhrí sin (aithrisí 464 agus 465).

(817) Mar réamhphointe, tugann an Coimisiún dá aire, faoi mhír 14 de Chreat SLEG agus faoi Airteagal 4 den Rialachán Cabatáiste arna léirmhíniú le cásdlí (breithiúnas *SNCM II*), go bhfuil discréid leathan ag na Ballstáit na hionstraimí iomchuí a roghnú chun anailís a dhéanamh ar theip mhargaidh fhéideartha. Féadfaidh siad, i ndáil leis sin, comhairliúchán poiblí a eagrú (aithris 737) d'fhonn tuairimí oibreoirí a bhailiú maidir le cumas an mhargaidh freastal ar éileamh arna shainaithint ag na húdaráis phoiblí. Ní dhíospóideann aon cheann de na páirtithe leasmhara an pointe sin.

(818) Tugann an Coimisiún faoi deara, sa chás seo, gur eagraigh údaráis na Fraince comhairliúchán le hoibreoirí poiblí, ar chuir ábhar an chomhairliúcháin sin ar a gcumas dóibh faisnéis bheacht agus iomlán a bhailiú maidir leis an soláthar margaidh a chuirfí ar fáil i gcomhthéacs seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, faoi scéim PSO 2019, in éagmais aon chonradh seirbhíse poiblí (Roinn 3.4.2.2.1).

(819) I gcás ina n-eagróidh Ballstát comhairliúchán poiblí beacht agus iomlán, is é rogha na n-oibreoirí cé acu a bheidh nó nach mbeidh siad rannpháirteach, agus má chinneann siad a bheith rannpháirteach, ní mór dóibh déanamh amhlaidh ar bhonn phrionsabal an mheoin mhacánta. Ceanglaítear orthu, dá bhrí sin, faisnéis cheart agus iomlán a sholáthar don Bhallstát ionas go mbeidh sé in ann anailís chomh hiomlán is féidir a dhéanamh ar an soláthar margaidh a chuirfí in úsáid in éagmais oibleagáid seirbhíse poiblí.

(820) Sa chás seo, a mhéid a bhaineann leis *an soláthar margaidh atá ann cheana* a chuireann Corsica Linea agus La Méridionale ar fáil, tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn na faisnéise a sholáthair údaráis na Fraince agus na páirtithe leasmhara, ar an dáta a deonaíodh na conarthaí seirbhíse poiblí (an 20 Nollaig 2022), nár sholáthair Corsica Linea ná La Méridionale seirbhísí tráchtála lasmuigh de na conarthaí seirbhíse poiblí ar bhealach amháin nó níos mó idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Níor oibrigh na cuideachtaí sin seirbhísí muiriompair idirnáisiúnta tráchtála ach amháin idir an Fhrainc agus an Afraic Thuaidh. Ní sholáthraíonn Corsica Ferries aon fhianaise dá mhalairt ina barúlacha. Ní sholáthraíonn sé ach faisnéis maidir leis na seirbhísí a chuir Corsica Linea agus La Méridionale araon ar fáil iarbhír, in 2023 agus in 2024, i.e. tar éis an dáta a dámhadh na conarthaí seirbhíse poiblí (aithris 465). Dá bhrí sin, ní fhéadfadh údaráis na Fraince brath ar anailís ar an soláthar príobháideach atá ann cheana a chuireann Corsica Linea nó La Méridionale ar fáil.

(821) A mhéid a bhaineann leis an *soláthar ionchasach* a d'fhéadfadh La Méridionale agus Corsica Linea a chur ar fáil, luaitear i staidéar BRG 1 a sholáthair Corsica Ferries gur chuir Corsica Linea plean iompair faoi bhráid OTC i mí an Mheithimh 2022 inar cuireadh in iúl dó go raibh sé beartaithe aige 19 ndé-aistear idir Marseille agus Propriano, cúig dhé-aistear idir Marseille agus Ajaccio agus 10 ndé-aistear idir Marseille agus L'Île-Rousse a sheoladh i gcaitheamh 2023. Is léir, áfach, (i) nár bhain an plean iompair le La Méridionale; (ii) cuireadh isteach é níos mó ná 3 mhí tar éis don Fhrainc an comhairliúchán a dhéanamh le hoibreoirí agus an riachtanas seirbhíse poiblí a shaintréithriú, agus seoladh nósanna imeachta tairisceana na gconarthaí seirbhíse poiblí cheana féin an 6 Bealtaine 2022; (iii) bhain sé le hoibríochtaí a bhí beartaithe le haghaidh 2023 amháin, ach ba é ab aidhm don chomhairliúchán le hoibreoirí anailís a dhéanamh ar sholáthar margaidh le haghaidh na tréimhse 2023-2028. I bhfianaise na dteorainneacha sin, níl an fíoras sin leordhóthanach as féin chun a chruthú nach raibh ráitis Corsica Linea inchreidte. In aon chás, ní léiríonn Corsica Ferries conas a d'fhéadfadh an plean iompair, a bhaineann, thairis sin, le líon diomaibhseach dé-aistear aonuaire, tionchar a imirt ar an anailís ar theip mhargaidh a rinne údaráis na Fraince.

(822) Thairis sin, ní féidir údaráis na Fraince a cháineadh as gan mionanailís a dhéanamh ar na freagraí a fuarthas ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí más rud é nach raibh aon fhianaise acu, an tráth sin, go raibh na ráitis atá i gceist mícheart go follasach. Tagairt Corsica Ferries do mhír 369 den tuairim ón údarás iomaíochta (aithris 464), ní bhaineann le hábhar ina leith sin toisc nach soláthraíonn sí aon fhianaise chuige sin. Ar an gcéad dul síos, bhain an tuairim le saintréithriú an riachtanais seirbhíse poiblí a rinneadh i gcomhthéacs chonarthaí seirbhíse poiblí 2019-2020, agus ní leis na bearta atá i gceist. Ar an dara dul síos, moladh sa tuairim go n-úsáidfí modheolaíocht mhalartach seachas comhairliúchán poiblí. Mar sin féin, mar a léirítear in aithris 814, sa chás seo, ba ionstraim iomchuí é an comhairliúchán le hoibreoirí chun anailís a dhéanamh ar an teip mhargaidh, gan ceangal a bheith ar údaráis na Fraince, faoi Chreat SLEG, aon ionstraim eile a úsáid chuige sin.

(823) Thairis sin, cé gur thug Corsica Linea agus La Méridionale freagraí comhionanna ar an gcomhairliúcháin le hoibreoirí, ní léiríonn sé sin ann féin go bhfuil coinbhleacht leasa ann a dhéanann difear dóibh ná go bhfuil comhordú eatarthu. Ar an gcaoi chéanna, cé gurb iad Corsica Linea agus La Méridionale na lamháltóirí amach, ní cúis ann féin é sin le hamhras a chaitheamh ar chreidiúnacht na bhfreagraí a thug na hoibreoirí sin le linn an chomhairliúcháin le hoibreoirí, ná fiú le cosc a chur orthu a bheith rannpháirteach sa chomhairliúchán sin (aithris 466). I ndáil leis sin, maidir leis an maíomh gur chuir comhdhéanamh scairshealbhóirí Corsica Linea cosc air a bheith rannpháirteach sa chomhairliúchán i ngeall ar choinbhleacht leasa (aithrisí 462 agus 463), tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil aon rud i mbarúlacha Corsica Ferries chun a shuí gurbh iad scairshealbhóirí Corsica Linea iad '*príomhchustaiméirí na seirbhísí muiriompair lasta chuig an gCorsaic*'. Tugann an Coimisiún dá aire freisin nach gcuireann Airteagal 14 de Threoir 2006/123/CE toirmeasc ar oibreoirí iomaíocha a bheith rannpháirteach i gcomhairliúchán poiblí, mar a tharla anseo. In aon chás, ní léiríonn Corsica Ferries conas a chuirfeadh an toirmeasc ar rannpháirtíocht Corsica Linea sa chomhairliúchán le hoibreoirí ar a gcumas d'údaráis na Fraince teacht ar chonclúid dhifriúil maidir leis an scrúdú ar an teip mhargaidh.

(824) Ar deireadh, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries in aithris 467, ní hé nach ndearna Corsica Linea agus La Méridionale ach ráitis ghinearálta theibí, gan aon chomhthéacs ná comhairliúchán. Cuireann an Coimisiún in iúl gur iarradh orthu tríd an gcomhairliúchán le hoibreoirí mionsonraí a thabhairt maidir lena dtairiscint mhargaidh in éagmais conradh seirbhíse poiblí. Ós rud é gur léirigh Corsica Linea agus La Méridionale nach soláthróidís aon seirbhís tráchtála, ní fhéadfaidís sonraí a thabhairt maidir leis na seirbhísí a chuirfidís ar fáil in éagmais conarthaí seirbhíse poiblí.

(825) Fágann an méid thuas nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus iad á shainaithint cén soláthar margaidh a chuirfí ar fáil le haghaidh muiriompar paisinéirí i gcomhthéacs seirbhísí muirí chuig an gCorsaic, in éagmais conradh seirbhíse poiblí.

7.3.2.1.1.2.2. Anailís ar theip mhargaidh

(826) Tugann an Coimisiún dá aire gur tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go raibh teip mhargaidh iomlán idir calafort Propriano agus calafoirt Marseille agus Toulon (agus an dá chalafort sin a bheith inionadaithe), ós rud é nach gcuirfeadh Corsica Ferries aon seirbhís tráchtála ar fáil idir Marseille/Toulon agus Propriano (aithrisí 169 agus 174).

(827) Ní dhíospóideann Corsica Ferries ina bharúlacha an léirmhíniú a rinne údaráis na Fraince ar a thairiscint tráchtála. Ní mheasann sé ach go bhfuil calafoirt Ajaccio agus Propriano inionadaithe, sa chaoi go mbeadh na seirbhísí a chuirfeadh sé ar fáil idir calafort Ajaccio agus an mhórthír leordhóthanach chun an t-éileamh ar iompar chuig Propriano agus uaidh a chumhdach. Mar sin féin, diúltaíonn an Coimisiún don argóint sin ar na cúiseanna a leagtar amach in aithrisí 783 go 799.

(828) Fágann sé sin nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus iad ag cinneadh go raibh teip mhargaidh ann idir calafort Propriano agus calafort Marseille.

7.3.2.1.1.3. Conclúid maidir le gá a bheith le muiriompar paisinéirí idir Marseille agus Propriano

(829) Fágann an méid uile thuas nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus iad á shainaithint gur ann do riachtanas seirbhíse poiblí idir Propriano agus Marseille, ós rud é nach bhféadfaí an t-éileamh ar iompar arna shuí agus arna chainníochtú údaráis na Fraince a chumhdach leis an soláthar margaidh a sainaithníodh.

7.3.2.1.2. An gá le muiriompar paisinéirí leighis

(830) San fhoroinn seo, scrúdóidh an Coimisiún an gcomhlíonann an gá le muiriompar paisinéirí leighis ar gach ceann de na bealaí idir calafoirt na Corsaice agus calafort Marseille (i) an t-éileamh ó na húsáideoirí sin, arna léiriú go cuí ag údaráis na Fraince, (ii) nach bhféadfadh an soláthar margaidh freastal air in éagmais conradh seirbhíse poiblí arna dhréachtú chuige sin ag údaráis na Fraince.

7.3.2.1.2.1. Éileamh ó úsáideoirí a bheith ann

7.3.2.1.2.1.1. Éileamh cáilíochtúil

(1) Maidir leis na hionstraimí iomchuí a úsáidtear chun a shuí go bhfuil éileamh cáilíochtúil ann

(831) Tugann an Coimisiún dá aire gur fhéach údaráis na Fraince leis an éileamh ó phaisinéirí leighis a shainaithint ar bhealaí éagsúla.

(832) Ar an gcéad dul síos, d'eagraigh údaráis na Fraince roinnt comhairliúcháin phoiblí chun faisnéis a bhailiú maidir leis an éileamh ó na paisinéirí sin.

(833) Le comhairliúchán tosaigh, is é sin an comhairliúchán le húsáideoirí (aithris 93), iarradh ar gach paisinéir leighis freagra a thabhairt ar cheistneoir maidir le húsáid seirbhísí muiriompair i gcomhthéacs seirbhísí chuig an gCorsaic. Bhí na saintréithe céanna ag an gceistneoir sin agus a bhí ag an gceann a seoladh chuig gach paisinéir (aithrisí 744 go 746), ach bhí ceisteanna níos beaichte ann freisin maidir le riachtanais agus roghanna paisinéirí leighis (aithris 108). Dá thoradh sin, leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí, bhíothas in ann leasanna paisinéirí leighis a chur san áireamh go cuí, agus tagraíonn an Coimisiún ina leith sin dá anailís a leagtar amach in aithrisí 746 go 751. Níor éirigh leis an gcomhairliúchán, áfach, ó tharla go bhfuair údaráis na Fraince líon beag freagraí ar an gceistneoir (aithris 111).

(834) Leis an dara comhairliúchán, is é sin an comhairliúchán le calafoirt, iarradh freisin ar údaráis chalafoirt a mbarúlacha maidir le seirbhísí muirí a chur isteach, d'fhonn údaráis na Fraince a chur ar an eolas, go háirithe, faoin leibhéal iomaíochta le haghaidh seirbhísí muiriompair i gcomhthéacs seirbhísí muirí agus toilleadh na gcalafort sin (aithrisí 116 go 119, agus 752).

(835) Ar deireadh, thug údaráis na Fraince treoir freisin do shainchomhairleoir eacnamaíoch neamhspleách, Gecodia, staidéar comhlántach a dhéanamh ar an éileamh ó úsáideoirí, i gcomhthráth leis na comhairliúcháin phoiblí agus chun iad a fhorlíonadh (aithrisí 90 agus 754). Áirítear i dtuarascáil Gecodia na conclúidí maidir leis an staidéar sin, agus go háirithe maidir leis an éileamh ó phaisinéirí leighis. Ós rud é nár tháinig aon toradh as an gcomhairliúchán le húsáideoirí maidir leis an éileamh ó phaisinéirí leighis, bhí údaráis na Fraince ag brath go heisiach ar thuarascáil Gecodia chun an t-éileamh ó na húsáideoirí sin a shaintréithriú. Rinneadh measúnú i dtuarascáil Gecodia ar an éileamh cáilíochtúil (agus cainníochtúil) ar bhonn sonraí substaintiúla a bailíodh ó ghníomhaireachtaí sláinte agus slándála sóisialta go háirithe.

(836) Léiríonn na heilimintí sin go raibh an Fhrainc ag brath ar roinnt ionstraimí, a mheasann an Coimisiún a bheith iomchuí de réir bhrí mhír 14 de Chreat SLEG, chun go gcuirfí san áireamh leasanna úsáideoirí na seirbhísí atá i gceist.

(2) Conclúidí na Fraince maidir leis an éileamh cáilíochtúil

(837) Déanfaidh an Coimisiún scrúdú anois ar chonclúidí na Fraince maidir le (i) heaspa inionadaitheachta idir muiriompar agus aeriompar ó thaobh paisinéirí leighis de; (ii) inionadaitheacht gheografach chalafort Marseille le calafoirt Toulon agus Nice; agus (iii) inionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice.

(a) Maidir le heaspa inionadaitheachta idir muiriompar agus aeriompar

(838) Tugann an Coimisiún dá aire gur mheas údaráis na Fraince nach bhféadfadh an t-aeriompar freastal, faoi choinníollacha coibhéiseacha, ar an éileamh ó úsáideoirí ar mhuiriompar idir an mhórthír agus an Chorsaic, gan beann ar an mbealach muirí lena mbaineann. Chuir údaráis na Fraince inionadaitheacht idir aeriompar agus muiriompar as an áireamh ar bhonn roinnt tosca, a ndéantar achoimre orthu in aithrisí 127 go 131.

(839) Tugann an Coimisiún le fios go n-eisiatar an inionadaitheacht sin i gcás paisinéirí leighis a thaistealaíonn ar muir, a mhéid a fhorchuirtear an modh iompair le hoideas liachta an dochtúra de réir riocht an othair agus a leibhéil neamhspleáchais (aithrisí 141 agus 142).

(840) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún nach gcuireann earráid fhollasach measúnaithe an anailís sin ó mhaith. Níor chuir na páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an bpointe sin.

(b) Maidir le heaspa inionadaitheacht gheografach na gcalafort ar an mórthír

(841) Tugann an Coimisiún dá aire ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann le paisinéirí leighis, go mbaineann an gá le muiriompar le (i) paisinéirí a bhfuil cónaí orthu sa Chorsaic (ii) nach mór dóibh taisteal go dtí an mhórthír chun cóireáil nach bhfuil ar fáil ar an oileán a fháil (aithrisí 143 go 144) (iii) trí mhuiriompar i gcás ina n-ordaíonn dochtúir é (aithrisí 141 go 142). Dá réir sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil géarghá le taisteal chuig mórthír na Fraince chun an cúram iomchuí a fháil.

(842) Luann an Coimisiún ansin, chun aisíocaíocht a fháil ar chostais iompair a d'fhéadfaidís a thabhú i ndáil lena dturas, nach mór do phaisinéirí leighis roinnt coinníollacha a leagtar síos le CSS a chomhlíonadh (aithrisí 137 go 139). Go sonrach, foráiltear leis an gcóras dlí is infheidhme (Airteagal R.310-10-5 CSS) go ríomhtar aisíocaíocht na gcostas iompair ar bhonn an achair idir ionad cúraim an othair agus an tsaoráid cóireála ordaithe is gaire. Is é sin le rá, ní mór do phaisinéirí leighis an bealach is giorra a thógáil idir a n-ionad cúraim sa Chorsaic agus an tsaoráid cóireála ordaithe ar an mórthír. Mar a thugann údaráis na Fraince le fios, tá sé réasúnta, sna himthosca sin, a mheas go bhfuil paisinéirí leighis an-íogair i leith na n-achar a thaistealaíonn siad idir an dá phointe sin, agus dá bhrí sin gur fearr leo de ghnáth aistear ar muir a dhéanamh chuig an gcalafort ar an mórthír is gaire don tsaoráid chóireála nach mór dóibh taisteal chuici. Dá thoradh sin, is cosúil nach bhfuil paisinéirí leighis toilteanach na turais farraige atá ar fáil chuig na calafoirt éagsúla ar an mórthír a chur i gcomparáid, agus dá réir sin is cosúil nach bhfuil aon cheann de na calafoirt ar an mórthír inionadaithe ó thaobh na n-úsáideoirí sin de.

(843) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn sonraí a fuarthas ó na comhlachtaí slándála sóisialta (CPAM), go mbaineann tromlach mór na gcásanna le muiriompar chuig Marseille, mar a bhfuil formhór na saoráidí cóireála a ordaíonn dochtúirí do phaisinéirí leighis lonnaithe (aithrisí 147 agus 148). Dá bhrí sin, deimhnítear leis na sonraí a chuir údaráis na Fraince isteach go bhfuil an t-éileamh ó phaisinéirí leighis comhchruinnithe ar na bealaí chuig calafort Marseille nó uaidh.

(844) Ar bhonn na dtosca sin, measann an Coimisiún nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus iad ag teacht ar an tuairim nach measann paisinéirí leighis go bhfuil na calafoirt ar an mórthír, lena n-áirítear Marseille agus Toulon, inionadaithe le chéile i ngeall ar a riachtanais shonracha.

(845) Níl na barúlacha a chuir Corsica Ferries isteach de chineál a dhéanfadh difear don chonclúid sin.

(846) Ar an gcéad dul síos, measann Corsica Ferries nach bhfuil an riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithin údaráis na Fraince teoranta do phaisinéirí leighis a bhfuil a gcostais iompair incháilithe d'aisíocaíocht ón tslándáil shóisialta agus dóibhsean amháin, ach go gcumhdaítear gach paisinéir leighis leis, lena n-áirítear iad siúd nach bhfuil a dturas incháilithe d'aisíocaíocht ón tslándáil shóisialta agus nach bhfuil aon srian rialála orthu i ndáil leis an turas nach mór dóibh a dhéanamh (aithrisí 407 go 409). Tugann Corsica Ferries le fios go bhfuil roinnt mhaith cásanna ann de phaisinéirí leighis a bheith ag dul ar thurais leighis nach bhfuil incháilithe d'aisíocaíocht ón tslándáil shóisialta.

(847) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach ndéanann Corsica Ferries na 'cásanna iomadúla' ina ndéantar taisteal leighis nach bhfuil incháilithe d'aisíocaíocht slándála sóisialta a dhoiciméadú, a chainníochtú ná a shonrú fiú. Ní mhíníonn sé ach oiread conas a d'fhéadfadh údaráis na Fraince na turais atá incháilithe nó neamh-incháilithe do chumhdach slándála sóisialta a shainaithint, chun an t-éileamh ó phaisinéirí leighis a shoiléiriú. Dá bhrí sin, níl sa mhaíomh sin ach tuairimíocht. Sna himthosca sin, ní féidir údaráis na Fraince a cháineadh as earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh trína ghlacadh leis go ndéanfaidh paisinéirí leighis turais i gcomhréir le rialacha CSS lena rialaítear cumhdach na gcostas iompair.

(848) Ar an dara dul síos, gan aon fhianaise a sholáthar, measann Corsica Ferries nach bhfuil Airteagal R. 322-10-5 CSS, ar a mbraitheann údaráis na Fraince chun inionadaitheacht gheografach na gcalafort ar an mórthír a eisiamh go hiomlán ó thaobh úsáideoirí de, infheidhme maidir le turais farraige sceidealaithe ar bhád, sa chaoi nach bhfuil sé d'oibleagáid ar phaisinéirí leighis dul chuig an tsaoráid cóireála ordaithe is gaire (aithrisí 410 go 416). Ní gá dóibh ach an turas is saoire a roghnú, gan beann ar an achar. Dá bhrí sin, is féidir leo dul chuig calafort Marseille nó Toulon.

(849) Luaitear in Airteagal R. 322-10-5 CSS go ‘ríomhtar aisíocaíocht na gcostas iompair dá dtagraítear i [bhfomhíreanna] (b)-(f) de mhír 1 d’Airteagal R. 322-10 ar bhonn an achair idir ionad cúraim an othair agus an tsaoráid cóireála ordaithe is gaire’. Mar a luaitear in aithris 137, foráiltear le hAirteagal R. 322-10(1)(f) CSS go ‘[g] cumhdófar costais iompair an duine árachaithe nó an tairbhí a bhfuil oibleagáid air taisteal [...] 1. chun an chóireáil a fháil nó chun dul faoi na scrúduithe is iomchuí dá riocht sna cásanna seo a leanas: [...] (d) Iompar chuig suíomh is faide ná 150 ciliméadar ar shiúl faoi na coinníollacha a leagtar síos in Airteagail R. 322-10-4 agus R. 322-10-5’. Luaitear an méid seo a leanas in Airteagal R. 322-10-1 CSS: ‘féadfar an t-iompar a chumhdaítear le hárachas sláinte a chur i gcrích trí na modhanna seo a leanas: 1) otharcharr; 2) iompar gairmiúil ina bhfuil suíocháin, feithicil éadrom liachta nó tacsaí; 3) iompar poiblí de thalamh, aeriompar nó muiriompar sceidealaithe, modhanna aonair iompair’.

(850) Is léir ó léamh na n-airteagal sin, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries, nach féidir paisinéirí leighis a thaistealaíonn ón gCorsaic go dtí an mhórthír (i.e. chuig áit is faide ná 150 ciliméadar ar shiúl) ar cheann de na modhanna iompair dá dtagraítear in Airteagal R-322-10-1 CSS (lena n-áirítear trí sheirbhís sceidealaithe báid) a aisíoc as a gcostais iompair ach amháin má chomhlíonann siad Airteagal R-322-10-5 CSS (i.e. ar bhonn an achair idir ionad cúraim an othair agus an tsaoráid cóireála ordaithe is gaire). Dá bhrí sin, ní féidir le Corsica Ferries a mhaíomh go bailí nach bhfuil Airteagal R. 322-10-5 CSS infheidhme maidir le hiompar trí sheirbhís sceidealaithe báid. Fágann sé sin go bhfuil sé d’oibleagáid i bprionsabal ar phaisinéirí leighis dul go dtí an tsaoráid cóireála forordaithe is gaire dóibh, lena n-áirítear agus iad ag taisteal trí sheirbhís sceidealaithe báid. Dá bhrí sin, ní dhearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe nuair a chinn siad go bhfuil paisinéirí leighis an-íogair i leith achar agus go dtaistealaíonn siad chuig na calafoirt ar an mórthír is gaire dá gceann scríbe deiridh.

(851) Ní bhaineann sé le hábhar gurb é Corsica Ferries an t-aon chuideachta a d’iompair paisinéirí le linn thréimhse dhianghlasála COVID-19 (aithris 417). Mar a admhaíonn Corsica Ferries, ba thréimhse eisceachtúil í sin nach bhféadfadh daoine taisteal lena linn mura raibh siad údaraithe go sonrach chuige faoi dhlí na Fraince (oibrithe cúraim, pearsanra míleata, comhraiceoirí dóiteáin, teicneoirí), agus ní gá gur áiríodh gach paisinéir leighis orthu sin i gcónaí. Ní léiríonn Corsica Ferries ina leith sin gur iompair sé paisinéirí leighis. In aon chás, ní mór a thabhairt faoi deara, ó thaobh úsáideoirí de, nach léiríonn an fíoras sin inionadaitheacht gheografach na gcalafort ar an mórthír, a mhéid nárbh fhéidir le paisinéirí leighis an calafort teachta ar an mórthír a roghnú, in éagmais seirbhíse chuig Marseille. Dá thoradh sin, ní féidir teacht ar an gconclúid gur gá go bhfuil calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe ó thaobh úsáideoirí de, i gcás nach bhfuil aon seirbhís ann d’úsáideoirí chuig calafort Marseille agus ina bhfuil sé d’oibleagáid orthu taisteal chuig calafort Toulon. Os a choinne sin, ós rud é (i) go gceanglaítear leis an scéim aisíocaíochta costas iompair ar phaisinéirí leighis taisteal chuig an gcalafort is gaire (Marseille) agus (ii) go bhfuil formhór mór na n-ionad cóireála ordaithe lonnaithe in Marseille, rud nach ndíospóideann Corsica Ferries, ní dhearna an Fhrainc earráid fhollasach measúnaithe agus í ag meas go bhfuil éileamh sonrach ó phaisinéirí ar iompar chuig an gcalafort ar an mórthír is gaire dá n-ionad cóireála ordaithe.

(852) Ar an tríú dul síos, measann Corsica Ferries nach srian do phaisinéirí leighis é turas trí Toulon chuig ionad cúraim sláinte atá lonnaithe in Marseille, ós rud é nach bhfuil an dá chathair ach 45 nóiméad ar shiúl le gluaisteán (aithris 418). Tagraíonn an Coimisiún i ndáil leis sin d’aithris 850. In aon chás, glacann Corsica Ferries leis go mícheart (i) go dtaistealaíonn gach paisinéir leighis le feithicil, cé nach gá gurb amhlaidh sin agus (ii) gur féidir leo taisteal go héasca ó chalafort Toulon go dtí na hionaid chóireála in Marseille tar éis turas 12 uair an chloig ar bhád, gan sláinte agus leibhéal neamhspleáchais an othair a chur san áireamh, mar a thugann údaráis na Fraince le fios mar is ceart (aithris 644). Dá bhrí sin, is cosúil gur tuairimíocht atá i dtoimhdí Corsica Ferries maidir le paisinéirí leighis, a bhféadfadh a staid aonair a bheith íogair ag brath ar a sláinte nó ar a leibhéal neamhspleáchais.

(c) Maidir le heaspa inionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice

(853) Tugann an Coimisiún faoi deara, a mhéid a bhaineann leis an gcalafort imeachta/teachta sa Chorsaic a roghnaíonn paisinéirí, nach ndearna údaráis na Fraince anailís shonrach ar inionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice ó thaobh úsáideoirí de.

(854) Mar sin féin, ar bhonn na faisnéise a chuir údaráis na Fraince isteach le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil agus a bhí ar fáil dóibh tráth a deonaíodh na bearta (Roinn 4.1.3), tugann an Coimisiún dá aire, sa chás seo, nach raibh an t-easnamh sin de chineál a dhéanfadh difear don scrúdú a rinne údaráis na Fraince ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann.

(855) Ar na cúiseanna a leagtar amach in aithrisí 783 go 790, measann an Coimisiún nach bhfuil calafort Propriano inionadaithe le calafoirt Ajaccio agus Porto-Vecchio.

(856) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhfuil achair agus amanna taistil i bhfad níos faide idir an chuid eile de chalafoirt na Corsaice (aithrisí 36 go 37), agus na saintréithe a shainaithnítear in aithrisí 16 go 18 á gcur san áireamh go háirithe. Is amhlaidh an cás idir an dá chalafort i dtuaisceart na Corsaice (L'Île-Rousse agus Bastia) agus na trí chalafort i ndeisceart na Corsaice (Porto-Vecchio, Propriano agus Ajaccio), agus idir Ajaccio agus Porto-Vecchio. Tá na hachair idir na pointí sin i bhfad níos mó ná 100 km agus 1 uair an chloig d'am taistil, gan beann ar an modh iompair a úsáidtear. Maidir leis an achar idir Bastia agus L'Île-Rousse, cé nach bhfuil ann ach 70 km, tógann an turas uair go leith ar a laghad le gluaisteán agus 1 uair an chloig agus 45 nóiméad ar iompar poiblí. Tugann an Coimisiún dá aire freisin an leibhéal an-ard plódaithe ag calafort Bastia, mar a chuir CCI na Corsaice in iúl (aithrisí 39 agus 125), rud a d'fhéadfadh cur leis an easpa inionadaitheachta idir an dá chalafort sin freisin.

(857) Dá bhrí sin, ba cheart, i bprionsabal, aon inionadaitheacht idir na calafoirt sin a chur as an áireamh. Is mó is amhlaidh sin toisc go bhfuil paisinéirí leighis thar a bheith íogair i leith na n-achar a thaistealaítear, ní hamháin mar gheall ar an scéim lena gcumhdaítear costais iompair a bhaineann le taisteal leighis ach freisin mar gheall ar an riocht íogair leochaileach a d'fhéadfadh a bheith orthu a bhaineann lena staid sláinte nó lena neamhspleáchas, rud a d'fhéadfadh a thabhairt orthu a bheith i bhfabhar an chalafoirt sa Chorsaic is gaire don bhaile chun an t-am taistil agus na costais taistil a theorannú.

(858) Ní thugann na breithnithe sin le fios go bhfuil earráid fhollasach measúnaithe ann. Thairis sin, níor chuir na páirtithe leasmhara aon bharúil isteach maidir leis an bpointe sin.

(859) Dá thoradh sin, ní dhearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus iad ag meas nach raibh aon cheann de chalafoirt na Corsaice inionadaithe ó thaobh paisinéirí leighis de.

(d) Conclúidí maidir leis an éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí leighis

(860) Is léir ón bhfianaise uile a chuir údaráis na Fraince isteach go raibh siad in ann a shuí go bhfuil éileamh cáilíochtúil ó phaisinéirí leighis a thaistealaíonn ar muir idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice, gan earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh.

7.3.2.1.2.1.2. An t-éileamh cainníochtúil ó phaisinéirí leighis

(861) Rinne údaráis na Fraince meastachán ar an éileamh cainníochtúil ar bhonn sonraí stairiúla agus sonraí réamh-mheasta araon le haghaidh na tréimhse 2023-2030.

(862) Chun an t-éileamh stairiúil ó phaisinéirí leighis a chainníochtú, lean údaráis na Fraince trí chéim.

(863) Ar an gcéad dul síos, d'athchruthaigh siad an líon iomlán bliantúil othar a bhfuil cónaí orthu sa Chorsaic agus a thaistil, idir 2016 agus 2019, go dtí an mhórthír chun cóireáil a fháil nach raibh ar fáil sa Chorsaic. In éagmais sonraí díreacha maidir leis na sreabha sin, rinneadh neas-athchruthú i dtuarascáil Gecodia ar bhonn sonraí poiblí a sholáthair seirbhísí sláinte rialtais (aithris 154). Tugann an Coimisiún dá aire i ndáil leis sin go raibh an t-athchruthú sin bunaithe ar shonraí coincréiteacha agus go ndearna údaráis na Fraince toimhdí stuama réasúnta.

(864) Áirítear ar an meánéileamh bliantúil freisin daoine a thionlacann paisinéirí leighis. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an meastachán sin comhsheasmhach leis na sonraí a bhailigh údaráis na Fraince ó na comhlachtaí slándála sóisialta (aithris 155). Dá bhrí sin, ní féidir le Corsica Ferries a áitiú nach bhfuil an meastachán ar an líon daoine tionlacain a rinne údaráis na Fraince bunaithe ar shonraí oibiachtúla (aithris 429). Thairis sin, an toimhde a rinne an Fhrainc go mbíonn daoine faoi bhun 19 mbliana d'aois agus os cionn 75 bliana d'aois á dtionlacan go córasach, níl sé sin ar neamhréir go follasach leis an gcóras reachtúil chun costais iompair daoine tionlacain a chumhdach, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithris 430) ([262]).

([262]) Mar a luaitear in Airteagal R.322-10-7 CSS a luaigh Corsica Ferries, '*cumhdaítear na costais iompair phoiblí a thabhaíonn duine atá ag tionlacan duine árachaithe nó tairbhí i gcás ina bhfágann riocht an duine dheireanaigh sin go bhfuil cúnamh ó thríú páirtí de dhíth air nó i gcás ina bhfuil siad faoi bhun 16 bliana d'aois*'. Níl sé mícheart go follasach a mheas sna himthosca sin go mbíonn daoine os cionn 75 bliana d'aois nó faoi bhun 19 mbliana d'aois á dtionlacan go córasach, ós dócha go bhfaighidh an dá aoisghrúpa sin go háirithe cúnamh ó thríú páirtí agus iad ag taisteal.

(865) Ar an dara dul síos, d'fhéach údaráis na Fraince le measatachán a dhéanamh ar an líon paisinéirí leighis a thaistil ar bhád go dtí an mhórthír. Chuige sin, bhí siad ag brath ar dhá chur chuige. Ba é an chéad chur chuige an líon paisinéirí leighis a úsáideann muiriompar a shuí go heimpíreach, bunaithe ar na 15 237 n-iarraidh ar réamhcheadú le haghaidh taisteal leighis a chuir paisinéirí leighis faoi bhráid comhlachtaí slándála sóisialta idir 2020 agus 2021. As na 15 237 n-iarraidh sin, bhain 4 % díobh le muiriompar (aithris 157). Ba é an dara cur chuige an líon paisinéirí leighis a thaistil ar eitleán (agus a raibh sonraí ag CPAM ina leith) a dhealú ón líon measta iomlán paisinéirí leighis idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (65 000) chun an líon paisinéirí leighis a thaistil ar bhád a fháil. Leis an modh sin, measadh gur thaistil 30 % den líon paisinéirí leighis ar bhád (aithris 158). Rinne údaráis na Fraince cinneadh ar deireadh an dá chur chuige a réiteach, trína ghlacadh leis gur thaistil 10 % den líon iomlán paisinéirí leighis measta (65 000) ar bhád (aithris 159).

(866) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithris 431), ní chuireann earráid fhollasach measúnaithe measatachán deiridh údaráis na Fraince ó mhaith. Go deimhin, tá an measatachán bunaithe ar dhá chur chuige, a bhfuil gach ceann acu ábhartha agus bunaithe ar shonraí coincréiteacha iontaofa. Ó tharla go raibh difríocht mhór sa líon measta paisinéirí leighis, ba rud réasúnta d'údaráis na Fraince é cur chuige cúramach coimeádach a ghlacadh, lenar socraíodh an measatachán deiridh ar an líon paisinéirí leighis a thaistil ar bhád ag 10 % den líon iomlán paisinéirí leighis arna mheas go bliantúil, i.e. ar leibhéal i bhfad faoi bhun mheán na gcéatadán a suíodh agus úsáid á baint as an dá mhodh sin (is é 17 % meán 30 % agus 4 %). Ní mhíníonn Corsica Ferries tráth ar bith ina bharúlacha cén fáth a raibh an dara cur chuige ag údaráis na Fraince (a raibh measatachán 30 % mar thoradh air) mícheart nó míchuí. Trína áitiú gur cheart d'údaráis na Fraince measatachán 4 % a úsáid i gcomhréir leis an gcéad chur chuige, déanann Corsica Ferries neamhaird ar an dara cur chuige ag údaráis na Fraince, atá chomh réasúnta céanna leis an gcéad cheann, agus baineann sé míbhrí as an modheolaíocht a d'úsáid údaráis na Fraince.

(867) Ar deireadh, rinne údaráis na Fraince an t-éileamh de réir an chalafoirt sa Chorsaic a leithdháileadh ar bhonn dáileadh críochach gníomhaíochtaí MCO, arbh iad na haon sonraí poiblí a bhí ar fáil d'údaráis na Fraince chun pointe imeachta paisinéirí leighis a mheas (féach aithris 160). Tugann an Coimisiún dá aire freisin go léiríonn na sonraí sin dáileadh stairiúil na bpaisinéirí idir calafoirt éagsúla na Corsaice (Table 11). Leithdháil údaráis na Fraince an t-éileamh de réir an chalafoirt ar an mórthír freisin ar bhonn sonraí a bailíodh ó CPAManna, lenar soláthraíodh sonraí níos beaichte de réir roinne (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes), agus dá bhrí sin de réir an chalafoirt ar an mórthír. Tá na measatcháin sin réasúnta agus ní chuireann earráid fhollasach measúnaithe ó mhaith iad.

(868) A mhéid a bhaineann leis an éileamh amach anseo, mheas údaráis na Fraince go bhfanfadh an t-éileamh cobhsaí i gcaitheamh na tréimhse 2023-2030 i gcomparáid le 2019. An measúnú sin lena gcuirtear san áireamh aosú dhaonra na Corsaice (agus dá bhrí sin méadú ar an líon turas leighis) agus leathnú an chúraim sláinte atá ar fáil sa Chorsaic (agus dá bhrí sin laghdú ar an líon turas leighis), ní chuireann earráid fhollasach measúnaithe ó mhaith é, a mhéid a neodraíonn sé an dá thoimhde sin a thagann salach ar a chéile. Níor chuir na páirtithe leasmhara aon bharúil isteach maidir leis an bpointe sin.

(869) Ar bhonn gach a bhfuil thuas, measann an Coimisiún gur chainníochtaigh údaráis na Fraince an t-éileamh ó phaisinéirí leighis gan earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh.

7.3.2.1.2.2. Teip mhargaidh a bheith ann

7.3.2.1.2.2.1. Soláthar margaidh a shainaithint in éagmais conradh seirbhíse poiblí

(870) Tagraíonn an Coimisiún i ndáil leis sin do na hargóintí a leagtar amach in aithrisí 815 go 825, atá bailí freisin chun an soláthar margaidh atá ar fáil a shainaithint i ndáil leis an éileamh ó phaisinéirí leighis.

7.3.2.1.2.2.2. Anailís ar theip mhargaidh

(871) Tugann an Coimisiún dá aire, ar an gcéad dul síos, gur tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go raibh teip mhargaidh iomlán ann idir calafort Propriano agus calafort Marseille, ós rud é nach gcuirfeadh Corsica Ferries aon seirbhís tráchtála ar fáil idir Marseille agus Propriano.

(872) Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur mheas údaráis na Fraince go raibh an tseirbhís a mhol Corsica Ferries idir Marseille agus na ceithre chalafort eile sa Chorsaic treallach, ós rud é nach gcuirfeadh Corsica Ferries ach trí dhé-aistear in aghaidh na míosa ar fáil chuig L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio agus uathu (seachas na trí dhé-aistear sheachtainiúla is gá) agus dhá dhé-aistear sheachtainiúla chuig Ajaccio agus Bastia agus uathu, cé go bhfuil gá le cúig dhé-aistear sheachtainiúla ar a laghad chun freastal ar an éileamh ó úsáideoirí.

(873) Tugann an Coimisiún dá aire nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach ina n-anailís ar theip mhargaidh, a mhéid a suíodh go raibh an soláthar margaidh neamhleor chun freastal ar an éileamh iomlán ó phaisinéirí leighis idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice.

7.3.2.1.2.3. Conclúid maidir le riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann i ndáil le hiompar paisinéirí leighis idir Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice

(874) Is léir ón méid uile thuas gur shainaithin an Fhrainc i gceart go bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí idir Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice, ós rud é nach bhféadfaí an t-éileamh ar iompar arna shuí agus arna chainníochtú ag an bhFrainc a chumhdach leis an soláthar margaidh a sainaithníodh.

7.3.2.1.3. An gá le muiriompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe

(875) San fhoroinn seo, scrúdóidh an Coimisiún an gcomhlíonann an gá le muiriompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice (i) an t-éileamh ó na húsáideoirí sin, arna léiriú go cuí ag an bhFrainc, (ii) nach bhféadfadh an soláthar príobháideach freastal air in éagmais conradh seirbhíse poiblí arna tharraingt suas ag an bhFrainc chuige sin.

7.3.2.1.3.1. Éileamh ó úsáideoirí a bheith ann

7.3.2.1.3.1.1. Éileamh cáilíochtúil

(1) Maidir leis na modhanna iomchuí a úsáidtear chun an t-éileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí a shuí

(876) Tugann an Coimisiún dá aire gur fhéach údaráis na Fraince leis an éileamh ó úsáideoirí iompair lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe a shainaithint ar roinnt bealaí.

(877) Ar an gcéad dul síos, d'eagraigh údaráis na Fraince roinnt comhairliúcháin phoiblí chun faisnéis a bhailiú maidir leis an éileamh ó na húsáideoirí sin.

(878) Le comhairliúchán tosaigh, is é sin an comhairliúchán le húsáideoirí (aithris 93), iarradh ar úsáideoirí uile an iompair lasta freagra a thabhairt ar cheistneoir maidir le húsáid seirbhísí muiriompair idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic. Maidir le saintréithe ginearálta an chomhairliúcháin sin, tagraíonn an Coimisiún dá anailís a leagtar amach in aithris 744.

(879) Bhí thart ar 20 ceist sa cheistneoir a seoladh chuig úsáideoirí lasta, a bhí dírithe ar mheasúnú a dhéanamh ar shástacht agus ar riachtanais na n-úsáideoirí sin i ndáil le seirbhísí idir an Chorsaic agus an mhórthír i gcás gach bealaigh mhuirí idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice. Léirítear le mionsonraí na gceisteanna, a chuirtear i láthair i Roinn 3.4.3.1.1.1.1, gur chuir siad ar a gcumas d'údaráis na Fraince faisnéis a bhailiú maidir le próifíl úsáideoirí agus maidir lena ngnásanna agus a roghanna taistil a mhéid a bhaineann le hamanna imeachta agus teachta, riachtanais taistil, deacrachtaí a bhí acu i ngeall ar easpa spásanna a bheith ar fáil ag calafoirt nó ar shoithí, minicíocht na seirbhísí muirí agus na táillí a ghearrtar (aithris 185). Thairis sin, áiríodh sa cheistneoir roinnt ceisteanna a bhain le hinionadaitheacht na gcalafort ar an mórthír (aithris 186).

(880) Ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithris 746, measann an Coimisiún go raibh an ceistneoir sách oscailte chun go bhféadfaí tuairimí éagsúla a chur in iúl. Is soiléir inchreidte éagsúlaithe iad na freagraí a moladh. Dá bhrí sin, níl bunús le barúlacha Corsica Ferries maidir leis an bpointe sin (aithris 401). Ar an gcaoi chéanna, na barúlacha a bhaineann leis an gclaontacht mhodheolaíoch a dhéanann difear don chomhairliúchán le húsáideoirí, níl siad áititheach ar na cúiseanna a mhínítear in aithrisí 747 go 749.

(881) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, d'ainneoin an chomhairliúcháin ábhartha a d'eagraigh údaráis na Fraince, nár thug ach cúig tharlóir freagra ar an gceistneoir, rud a d'fhág nach raibh sé in-úsáidte (aithris 188).

(882) Dá bhrí sin, chuaigh údaráis na Fraince i gcomhairle go díreach (ar an nguthán) le sampla de thart ar 20 oibreoir, a raibh a sciar comhiomlán den trácht lasta idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince ionadaíoch tríd is tríd (aithris 189). Mar chuid den chomhairliúchán sin, d'fhiafraigh údaráis na Fraince d'úsáideoirí faoin úsáid a bhaineann siad as seirbhísí muiriompair ar gach bealach a imíonn ó chalafoirt Marseille, Toulon agus Nice, agus ní hamháin ó Marseille mar a bhí beartaithe ar dtús sa chomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 189). Dá bhrí sin, chuir an comhairliúchán díreach sin ar a gcumas d'údaráis na Fraince an easpa freagraí ar an gceistneoir a cuireadh isteach le linn an chomhairliúcháin le húsáideoirí a leigheas.

(883) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithris 402), níl aon chúis le cáineadh a dhéanamh ar an modheolaíocht a lean údaráis na Fraince i ngeall ar an easpa trédhearcachta maidir leis na ceisteanna a cuireadh agus céannacht na n-oibreoirí a cuireadh faoi agallamh. Ar an gcéad dul síos, níor suíodh an easpa trédhearcachta líomhnaithe ós rud é go raibh an ceistneoir a cuireadh isteach ar an teileafón mar an gcéanna leis an gceistneoir le haghaidh an chomhairliúcháin le húsáideoirí, a bhí poiblí agus inrochtana do chách. D'fhéadfadh sé, dá bhrí sin, go mbeadh Corsica Ferries ar an eolas faoi ábhar na gceisteanna. Ar an dara dul síos, a mhéid a bhaineann le sainaithint na n-oibreoirí a cuireadh faoi agallamh, ní mór a lua nach cosúil go bhfuil an fhaisnéis sin ábhartha, ós rud é go raibh na hoibreoirí a cuireadh faoi agallamh bainteach le cuid shubstaintiúil den trácht lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír. An fíoras, nár cruthaíodh, go bhféadfadh roinnt de na hoibreoirí a bheith ina scairshealbhóirí i gconraitheoir, níl sé leordhóthanach, in aon chás, chun na hoibreoirí sin a eisiamh ó aon chomhairliúchán poiblí, a mhéid a leanann siad de bheith ag úsáid seirbhísí muiriompair lasta ar an mbealach céanna le gach úsáideoir eile, agus tá sé de shaoirse acu dá bhrí sin a riachtanais agus a roghanna tosaíochta a chur in iúl i gcomhthéacs comhairliúcháin phoiblí.

(884) Leis an dara comhairliúchán, is é sin an comhairliúchán le calafoirt, iarradh freisin ar údaráis chalafoirt a mbarúlacha maidir le seirbhísí muirí a chur isteach, agus an aidhm ann údaráis na Fraince, go háirithe, a chur ar an eolas faoin leibhéal iomaíochta idir seirbhísí muiriompair i gcomhthéacs seirbhísí muirí agus toilleadh na gcalafort sin, trí cheisteanna a bhain le hiompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe (aithrisí 192 go 195). A mhéid a bhaineann le saintréithe an chomhairliúcháin sin, tagraíonn an Coimisiún dá scrúdú a leagtar amach in aithris 752.

(885) Dá bhrí sin, rinne údaráis na Fraince comhairliúcháin phoiblí lena rabhthas in ann leasanna úsáideoirí a chur san áireamh, i gcomhréir le mír 14 de Chreat SLEG.

(886) Thug údaráis na Fraince treoir freisin do shainchomhairleoir eacnamaíoch neamhspleách, Gecodia, staidéar comhlántach a dhéanamh ar an éileamh ó úsáideoirí, i gcomhthráth leis na comhairliúcháin phoiblí agus chun iad a fhorlíonadh (aithris 90). Measann an Coimisiún gur ionstraim iomchuí é staidéar den sórt sin chun a shuí cén t-éileamh ó úsáideoirí, ar na cúiseanna a leagtar amach in aithris 754.

(887) Léiríonn na heilimintí sin go raibh an Fhrainc ag brath ar roinnt ionstraimí, a mheasann an Coimisiún a bheith iomchuí de réir bhrí mhír 14 de Chreat SLEG, chun leasanna úsáideoirí na seirbhísí i gceist a chur san áireamh.

(2) Conclúidí na Fraince maidir le héileamh cáilíochtúil ó úsáideoirí

(888) Déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar chonclúidí na Fraince maidir leis (i) an idirdhealú idir lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe, maidir le (ii) calafort Marseille a bheith inionadaithe go geografach le calafoirt Toulon agus Nice d'úsáideoirí lasta neamhtharraingthe agus (iii) d'úsáideoirí lasta tharraingthe, agus maidir le (iv) hinionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice d'úsáideoirí lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe.

(a) Maidir leis an idirdhealú idir lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe

(889) Tugann an Coimisiún dá aire go ndéanann údaráis na Fraince idirdhealú idir lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe go príomha mar gheall ar na srianta láimhseála agus lóistíochta a bhaineann le lasta neamhtharraingthe, a gceanglaítear trealamh calafoirt sonrach agus slabhra lóistíochta ar leith lena aghaidh, murab ionann agus lasta tarraingthe (aithrisí 205 go 207).Tá na breithnithe sin réasúnta agus, dá bhrí sin, níl siad mícheart go follasach. Léiríonn siad freisin go bhfuil an t-éileamh ar iompar lasta tharraingthe ann i gcomhthráth leis an éileamh ar iompar tiománaithe atá ag tionlacan a leoraí mar phaisinéirí ar bord na loinge.

(890) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go n-aontaíonn gach údarás calafoirt leis an idirdhealú sin (aithris 197).

(891) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, gur dhíospóid Corsica Ferries an t-idirdhealú sin ina fhreagra ar an gcomhairliúchán le hoibreoirí, á mheas gur idirdhealú saorga é (aithris 236). Mheas Corsica Ferries, go háirithe, nach raibh an t-idirdhealú ag brath ar an soláthar a chuir na cuideachtaí ar fáil, ach ar mhéid, eagrú agus roghanna a bhaineann go sonrach le gach tarlóir. Ní mór a lua, áfach, gur ar bhonn na faisnéise a sholáthair Corsica Ferries agus ar a bonn sin go beacht a shuigh údaráis na Fraince go bhfuil an t-idirdhealú sin ann (aithris 889).

(892) Dá bhrí sin, d'fhéadfadh údaráis na Fraince an t-idirdhealú sin a dhéanamh gan earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh.

(893) Ina bharúlacha (aithrisí 393 agus 447 go 450), deir Corsica Ferries gur cheart idirdhealú eile a dhéanamh idir lasta tarraingthe tionlactha agus lasta tarraingthe neamhthionlactha. Agus idirdhealú den sórt sin in easnamh, cuirtear an meastachán ar an líon tiománaithe a thaistealaíonn ar sheirbhísí muirí chuig an gCorsaic ó mhaith ar bhealach nach féidir a leigheas. Mar thaca lena mhaímh, tagraíonn Corsica Ferries do staidéar BRG 1.

(894) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach soláthraítear le staidéar BRG 1 aon sonraí coincréiteacha maidir le hidirdhealú den sórt sin a bheith ann. Go sonrach, ní thugtar aon léiriú ar bith ann ar an modheolaíocht atá le leanúint ag údaráis na Fraince chun idirdhealú a dhéanamh idir lasta tarraingthe tionlactha agus neamhthionlactha. Ní sholáthraítear le staidéar BRG 1 ach oiread aon fhigiúr maidir leis na méideanna measta de lasta tarraingthe thionlactha agus neamhthionlactha faoi seach. Ar deireadh, ní thagraíonn staidéar BRG 1 d'aon staidéar ná imscrúdú eile lenar sainaithníodh go bhfuil idirdhealú den sórt sin ann. De réir na tuairime ón údarás iomaíochta, mar shampla, ní dhéantar idirdhealú ach idir lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe ([263]).

(895) Dá bhrí sin, in éagmais fianaise choincréiteach, níl conclúidí staidéar BRG 1 de chineál a thréithreodh earráid fhollasach measúnaithe a bheith déanta ag údaráis na Fraince. Measann an Coimisiún, thairis sin, go raibh an deis ag Corsica Ferries fianaise shonrach a sholáthar le linn an chomhairliúcháin le húsáideoirí (trí aighneacht saorthéacs) agus le linn an chomhairliúcháin le hoibreoirí araon, chun an t-idirdhealú féideartha sin idir lasta tarraingthe tionlactha agus lasta tarraingthe neamhthionlactha a shoiléiriú d'údaráis na Fraince, rud nach ndearna sé áfach (aithris 236).

(b) Maidir le hinionadaitheacht gheografach na gcalafort ar an mórthír i ndáil le muiriompar lasta neamhtharraingthe

(896) A mhéid a bhaineann le lasta neamhtharraingthe, shuigh údaráis na Fraince go raibh éileamh eisiach ar chalafort Marseille.

(897) Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an chonclúid sin bunaithe go háirithe ar cheithre eilimint: (i) is ag calafort Marseille amháin atá trealamh agus limistéar láimhseála leordhóthanach chun freastal ar lasta neamhtharraingthe, ós rud é go bhfuil an bonneagar ag Toulon-Brégaillon, arb é an t-aon rogha mhalartach, i bhfad rótheoranta chun freastal ar an trácht sin uile nó ar chuid nach beag de fiú; (ii) léirítear go soiléir sa chomhairliúchán le húsáideoirí nach bhfuil calafort Marseille inionadaithe le calafoirt eile ar an mórthír; (iii) measann na húdaráis chalafoirt ar an mórthír gurb é calafort Marseille an t-aon chalafort atá in ann an trácht sin a láimhseáil ar mhórscála; (iv) agus dá n-aistreofaí trácht lasta neamhtharraingthe ó chalafort Marseille chuig na calafoirt eile ar an mórthír, bheadh costais mhóra bhreise agus srianta lóistíochta ann a dhéanfadh difear don sreabhadh lasta neamhtharraingthe (aithrisí 210 go 214).

(898) Is é tuairim an Choimisiúin go léiríonn na breithnithe sin go léir nach bhfuil inionadaitheacht gheografach idir calafort Marseille agus calafoirt Toulon agus Nice a mhéid a bhaineann le muiriompar lasta neamhtharraingthe.

([263]) An tuairim ón údarás iomaíochta dá dtagraítear in aithris 20, mír 295.

(899) Is léir ón bhfaisnéis a sholáthair na húdaráis chalafoirt go bhfuil toilleadh an-mhór ag calafort Marseille chun iompar a sholáthar chuig gach ceann de chalafoirt na Corsaice (aithris 199). Os a choinne sin, cé gur féidir le críochfort Toulon-Brégaillon freastal ar thrácht den sórt sin freisin, ní mór a lua go bhfuil a thoilleadh níos teoranta, ós rud é nach bhfuil ach beart amháin aige. Tugann an Coimisiún dá aire freisin na ráitis ó údarás chalafort Toulon nach bhfuil i gceantar seirbhíse an chalafoirt sin ach an chúlchríoch atá díreach timpeall air (aithris 198). Léiríonn an comhairliúchán le húsáideoirí freisin nach bhfuil calafoirt Marseille agus Toulon inionadaithe go hiomlán (aithris 190). Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire eagrú speisialta an tslabhra lóistíochta le haghaidh lasta neamhtharraingthe, arb é atá i gceist leis dé-aistir thráthrialta a bheith á ndéanamh ag tarlóirí idir an calafort agus a mbunáiteanna lóistíochta, a bhfuil a bhformhór suite ó thuaidh agus siar ó Marseille, i gcaitheamh an lae chéanna (aithris 206). Gan amhras, bheadh costais mhóra bhreise ar tharlóirí dá n-aistreoidís go Toulon, agus tá sé thar a bheith dóchúil go gcuirfí na costais sin ar aghaidh chuig tomhaltóirí deiridh sa Chorsaic. Chuirfeadh cás den sórt sin leis na deacrachtaí eacnamaíocha a bhíonn ag oibreoirí eacnamaíocha agus tomhaltóirí sa Chorsaic cheana féin de dheasca an oileánachais (aithrisí 20 go 23).

(900) Tugann an Coimisiún dá aire nach ndéanann aon cheann de na páirtithe leasmhara plé ar an bpointe sin.

(901) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus iad ag cinneadh go raibh éileamh eisiach ar iompar lasta neamhtharraingthe idir gach ceann de chalafoirt na Corsaice agus calafort Marseille.

(c) Maidir le hinionadaitheacht gheografach na gcalafort ar an mórthír i ndáil le muiriompar lasta tharraingthe

(902) A mhéid a bhaineann le lasta tarraingthe, shuigh údaráis na Fraince go bhfuil calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe go páirteach. Measann siad nach bhfeictear do roinnt úsáideoirí iompair lasta tharraingthe go bhfuil aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille. Tugann údaráis na Fraince údar leis an gconclúid sin ar bhonn na n-eilimintí seo a leanas.

(903) *Ar an gcéad dul síos*, léirigh an comhairliúchán le calafoirt go raibh srianta toillte ann ag calafoirt Toulon agus Nice (aithris 217). Tugann an Coimisiún dá aire maidir leis an bpointe sin, cé gur féidir leis na trí chalafort ar an mórthír freastal ar lasta tarraingthe, gur chuir na húdaráis chalafoirt in Toulon agus Nice amhras in iúl maidir lena dtoilleadh (aithris 199). Dá réir sin, tugann CCI Var le fios gurb é Toulon-Port de Commerce an t-aon chríochfort i gcalafort Toulon atá in ann freastal ar lasta tarraingthe, ([264]) agus go mbíonn leibhéal mór plódaithe ag an gcríochfort sin cheana féin (gar do 80 % ar an meán) i gcaitheamh na bliana (nasctha le beartais phoiblí áitiúla) agus go háirithe sa samhradh (trácht teoranta do thart ar 10 leantóir in aghaidh an lae). Maidir le calafort Nice, deir sé, cé gur féidir leis freastal ar thrácht lasta tarraingthe gan srianta, gurb é trácht paisinéirí an phríomhthosaíocht i gcónaí.

(904) Is léir ón méid thuas nach bhfuil bunús le barúlacha Corsica Ferries maidir leis an easpa plódaithe ag calafort Toulon (aithris 437) i bhfianaise na ráiteas ó CCI Var a roinneadh le húdaráis na Fraince le linn an chomhairliúcháin le calafoirt. Ní féidir údaráis na Fraince a cháineadh as a bheith ag brath ar an bhfaisnéis sin chun anailís a dhéanamh ar an méid inionadaitheachta idir calafoirt Toulon agus Marseille, go háirithe agus an fhaisnéis a sholáthair CCI Var soiléir agus gan débhrí.

(905) I bhfianaise na n-eilimintí sin, níor bhain sé le hábhar sa chás seo go raibh calafort Toulon in ann, in 2014, freastal ar níos mó ná dhá oiread an tráchta lasta tharraingthe atá ann faoi láthair. Ar an gcaoi chéanna, an fíoras gur dheimhnigh Corsica Ferries an fhaisnéis sin le CCI Var, ní bhaineann sé le hábhar ach oiread toisc nach léiríonn sé gur bhain údaráis na Fraince míbhrí as na freagraí a sholáthair CCI Var le linn an chomhairliúcháin le calafoirt.

(906) *Ar an dara dul síos*, bhí údaráis na Fraince ag brath ar thorthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí chun míniú a thabhairt ar inionadaitheacht pháirteach a bheith ann (aithris 218). Dá réir sin, léiríonn na torthaí sin nach ndéanann na freagróirí aon chomparáid idir calafoirt Marseille agus Toulon nó Nice tríd is tríd (aithrisí 190 agus 191).

([264]) Ní ligeann críochfoirt Brégaillon paisinéirí isteach agus tá críochfort Seyne-sur-Mer forchoimeádta do longa cúrsála.

(907) Díospóideann Corsica Ferries inchreidteacht na bhfreagraí a fuarthas le linn an chomhairliúcháin teileafóin le húsáideoirí iompair lasta, áfach, a mhéid a bhí na freagróirí a cuireadh faoi agallamh ina scairshealbhóirí de chuid Corsica Linea agus, dá bhrí sin, sa cháil sin, i gcás coinbhleachta leasa maidir leis an gcomhairliúchán le húsáideoirí (aithris 441). Deir sé freisin gur dearbhuithe ginearálta gan bhunús a bhí sna freagraí a cuireadh isteach ó shampla de fhreagróirí nárbh eol go cinnte a ionadaíche a bhí siad (aithris 440).

(908) Tugann an Coimisiún dá aire, ar an gcéad dul síos, gur tugadh na húsáideoirí a cuireadh faoi agallamh freagraí ar na ceisteanna a cuireadh orthu mar chuid den chomhairliúchán le húsáideoirí. Ní dhíospóideann Corsica Ferries ábharthacht na gceisteanna a cuireadh mar chuid den chomhairliúchán le húsáideoirí ([265]). Dá bhrí sin, ní féidir a mheas, mar a mhaíonn Corsica Ferries, gur sholáthair na freagróirí '*dearbhuithe ginearálta gan bhunús*'. Thairis sin, níorbh fhéidir a mheas go raibh an sampla úsáideoirí a cuireadh faoi agallamh neamhionadaíoch i bhfianaise na méideanna lasta a raibh baint acu leo (aithris 189).

(909) Thairis sin, de réir an Choimisiúin, cé gur scairshealbhóir de chuid Corsica Linea é úsáideoir muiriompair lasta, ní féidir an t-úsáideoir sin a eisiamh ó chomhairliúchán poiblí arb é is aidhm dó riachtanais agus roghanna úsáideoirí seirbhíse iompair ar leith a chinneadh. Is féidir le gach ceann d'úsáideoirí seirbhíse ar leith freagra a thabhairt ar chomhairliúchán poiblí den sórt sin. Sa chás seo, tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn na faisnéise a sholáthair an Fhrainc, cé go raibh roinnt úsáideoirí ina scairshealbhóirí de chuid Corsica Linea ([266]), tá úsáideoirí eile ann nach raibh ([267]).

(910) Thairis sin, tugann an Coimisiún faoi deara, maidir leis na húsáideoirí a cuireadh faoi agallamh, nach amháin gur príomhtharlóirí i dtéarmaí méideanna lasta iad ach gur bhain siad úsáid freisin as na bealaí uile idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, lena n-áirítear na bealaí idir Toulon/Nice agus calafoirt na Corsaice nach bhfuil Corsica Linea gníomhach orthu. Thairis sin, níor bhain an comhairliúchán poiblí le húsáid seirbhísí iompair lasta arna soláthar ag Corsica Linea amháin, ach leis na seirbhísí sin arna soláthar ag na hoibreoirí muirí uile atá gníomhach idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince. Tugann an Coimisiún dá aire i ndáil leis sin nach gá go mbeadh riachtanais úsáideoirí nasctha le leasanna oibreoirí muirí: mar shampla, ba mhian le tromlach na n-úsáideoirí a ndearnadh suirbhé orthu go dtabharfaí isteach seirbhís iompair róró a d'fhreastalódh níos fearr ar a riachtanais shonracha, cé nach raibh seirbhís den sórt sin beartaithe ag aon cheann de na trí oibreoir atá gníomhach idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince (aithris 191). Tugann an Coimisiún dá aire, in aon chás, go bhfuil an comhairliúchán le húsáideoirí ar cheann de na tásca a úsáideann údaráis na Fraince chun údar a thabhairt le hinionadaitheacht pháirteach chalafoirt Toulon agus Marseille le haghaidh muiriompar lasta.

(911) *Ar an tríú dul síos*, cuireann údaráis na Fraince in iúl go mbeadh costais mhóra bhreise ar úsáideoirí iompair lasta tharraingthe dá n-aistreoidís a gcuid tráchta lasta tharraingthe ó chalafort Marseille chuig calafoirt eile ar an mórthír, óir tá bunáiteanna lóistíochta na n-úsáideoirí sin suite go príomha siar ó Marseille agus i gconair na Róine (aithris 219).

(912) Tugann an Coimisiún dá aire i ndáil leis sin gur sholáthair údaráis na Fraince roinnt píosaí fianaise chun a léiriú go bhfuil na bunáiteanna lóistíochta suite go príomha siar ó Marseille agus i gconair na Róine (aithris 213), a bhfuil rochtain níos éasca, i bprionsabal, ar chalafort Marseille ina leith ná ar na calafoirt eile ar an mórthír. Is gnách go ndeimhnítear sin freisin leis na hanailísí a chuir Corsica Linea (aithris 544) agus La Méridionale (aithrisí 593 go 595) isteach, agus le gearán Corsica Ferries (aithris 433). Dá bhrí sin, níl bunús leis an maíomh a rinne Corsica Ferries nár sholáthair údaráis na Fraince aon fhianaise riamh chun tacú lena ndearbhú (aithris 442).

(913) Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur sholáthair údaráis na Fraince fianaise choincréiteach ar na costais bhreise mheasta a thabhófaí dá n-aistreodh cion mór tarlóirí ó chalafort Marseille go calafort Toulon. Suíodh an figiúr sin go háirithe ar bhonn sonraí a d'fhoilsigh an coiste náisiúnta bóithre. Chuir na páirtithe leasmhara sonraí comhchosúla isteach freisin, agus léirigh siad uile go bhfuil costais bhreise den sórt sin ann, cé go n-athraíonn an meastachán idir 5 % den chostas táirgthe iomlán de réir Corsica Ferries (aithris 443) agus 11 % de réir na Corsica Linea (aithris 544). Measann La Méridionale nach ndéanfadh sé ciall eacnamaíoch d'fhormhór mór na dtarlóirí a bhfuil a mbunáit níos gaire do Marseille ná do Toulon aistriú chuig calafort Toulon, agus dheimhnigh sé freisin na costais bhreise bóthair a bheadh i gceist (aithrisí 595 agus 596).

([265]) Baineann cáineadh Corsica Ferries leis an easpa ceistneoirí i gcás na mbealaí ó Toulon agus Nice.
([266]) […].
([267]) Mar shampla […].

(914) Cé go n-aithníonn Corsica Ferries gur bhfuil costais bhreise bóthair ann, áitíonn sé go ndéantar na costais bhreise sin a fhritháireamh leis an táille mhuirí níos ísle a chuireann Corsica Ferries i bhfeidhm ag calafort Toulon i gcomparáid leis an táille a chuireann a iomaitheoirí i bhfeidhm ag calafort Marseille (aithris 443).

(915) Tugann an Coimisiún dá aire go n-úsáidtear an mheántáille lasta a breathnaíodh in Toulon in 2023 (EUR 32,40 in aghaidh an mhéadair línigh) i staidéar BRG 2, ach go n-úsáideann sé an táille lasta EUR 42,50 in aghaidh an ML in Marseille, arb é atá inti an uastáille is féidir a ghearradh faoi scéim PSO 2019 (aithris 62). Mar sin féin, is cosúil go bhfuil an anailís sin mícheart ar roinnt cúiseanna. Ar an gcéad dul síos, tá an staidéar bunaithe ar shonraí ó 2023, a bhaineann dá bhrí sin leis an tréimhse tar éis dhámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí. Ar an dara dul síos, tá an staidéar bunaithe ar dhrochpharaiméadair: déantar comparáid ann, ar thaobh amháin, idir an táille mhargaidh iarbhír a chuir Corsica Ferries i bhfeidhm ag calafort Toulon agus, ar an taobh eile, an uastáille rialála is infheidhme ag calafort Marseille faoi scéim PSO 2019. Chun go mbeadh an chomparáid ábhartha, áfach, níor mhór an anailís a bheith bunaithe, i gcás an dá chalafort, ar na huastáillí muirí is infheidhme faoi scéim PSO 2019, ós rud é go bhféadfadh oibreoirí muirí an uasteorainn sin a bhaint amach sa chás hipitéiseach nárbh ann do na conarthaí seirbhíse poiblí. Ar deireadh, mar a thugann údaráis na Fraince dá n-aire (aithris 650), ní áirítear costais chánach ná láimhseála sa táille mhuirí a úsáideann staidéar BRG 2 i gcás Toulon, agus ní hí an táille iarbhír a íocann úsáideoirí.

(916) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid, ar bhonn na sonraí a sholáthair an Fhrainc agus na páirtithe leasmhara uile, go mbeadh costais bhreise bóthair ar úsáideoirí iompair lasta tharraingthe a bhfuil a mbunáiteanna lóistíochta suite gar do chalafort Marseille nó i gconair na Róine go príomha dá n-aistreoidís go calafort Toulon. Níor léiríodh go bhféadfaí na costais bhreise sin a fhritháireamh go soiléir le táille mhuirí níos ísle ag Toulon. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh údaráis na Fraince teacht ar an gconclúid gur dócha go gcuirfeadh an toisc sin teorainn leis an leibhéal inionadaitheachta idir calafoirt Marseille agus Toulon.

(917) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin gur léir ó fhreagraí chalafoirt Toulon agus Nice go bhfuil a gceantar seirbhíse teoranta dá gcúlchríoch áitiúil, ach go bhfuil bonn custaiméirí náisiúnta ag calafort Marseille, rud atá comhsheasmhach le conclúidí údaráis na Fraince (aithrisí 197, 198 agus 219). Soláthraíonn La Méridionale faisnéis bhreise ina leith sin (aithris 593), atá comhsheasmhach le conclúidí údaráis na Fraince. Dá bhrí sin, ní mór diúltú do bharúlacha Corsica Ferries ina leith sin (aithris 442).

(918) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire maidir leis an bpointe sin go bhfuil sé ar mhaithe le tomhaltóirí deiridh sa Chorsaic (siopaí, daoine aonair, gnólachtaí, etc.), a bhraitheann ar sheirbhísí iompair lasta agus a thairbhíonn díobh (iompar earraí do ghnólachtaí etc.), teorainn a chur le costais an oileánachais, rud a chuirtear i dtábhacht go soiléir sna staidéir agus sna staitisticí éagsúla maidir leis an gcostas maireachtála sa Chorsaic (aithrisí 20 go 23).Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin go n-allmhairíonn an Chorsaic i bhfad níos mó earraí ná mar a onnmhairíonn sí, rud a léiríonn a spleáchas ar an mórthír (aithris 19).Mar thoradh air sin, d'fhéadfadh ardú ar phraghas na n-earraí a allmhairítear isteach sa Chorsaic difear breise a dhéanamh do gheilleagar an oileáin agus dá chónaitheoirí. Dá bhrí sin, dá mbeadh costais bhreise bóthair ann, is dócha go mbeadh tionchar níos mó fós aige ar phraghas na n-earraí do thomhaltóirí deiridh sa Chorsaic.

(919) *Ar deireadh*, mheas údaráis na Fraince nár aistríodh cuid mór tráchta ó chalafort Marseille go calafoirt Toulon agus Nice mar thoradh ar bhabhtaí de shuaitheadh leanúnach praghsanna a rinne difear do chalafort Marseille (aithris 220). Is gnách go léiríonn an pointe sin easpa inionadaitheachta idir an dá chalafort, agus ní dhíospóideann na páirtithe leasmhara é.

(920) Dá réir sin, is léir ón méid uile thuas nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach agus iad ag teacht ar an tuairim go bhfuil calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe go páirteach ó thaobh úsáideoirí de, agus dá bhrí sin go bhfuil éileamh sonrach ó úsáideoirí iompair lasta tharraingthe ar chalafort Marseille.

(921) Ní dhéanann barúlacha Corsica Ferries in aithrisí 433 agus 434 difear don chonclúid sin. Ní léiríonn Corsica Ferries tráth ar bith conas a bheadh cás tiománaí lasta tharraingthe mar an gcéanna le cás paisinéara a thaistealaíonn lena ghluaisteán. Thairis sin, cé go n-iompraíonn Corsica Ferries an oiread céanna tiománaithe ó chalafort Marseille agus ó chalafort Toulon, ní chaitheann sé sin amhras ar an inionadaitheacht pháirteach a d'aithin an Fhrainc a bheith idir an dá chalafort maidir le hiompar lasta tharraingthe. Ní dhíospóideann an Fhrainc go soláthraíonn calafoirt Toulon agus Marseille leath den trácht lasta tharraingthe chuig an gCorsaic: ní áitíonn sí ach gur fearr le húsáideoirí iompair lasta tharraingthe na calafoirt is gaire dá mbunáiteanna lóistíochta agus, dá bhrí sin, nach mbreithníonn cuid de na húsáideoirí a bhfuil a mbunáiteanna lóistíochta gar do chalafort Marseille aon rogha mhalartach ar an gcalafort sin.

(d) Maidir le hinionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice a mhéid a bhaineann le muiriompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe

(922) Tugann an Coimisiún faoi deara, a mhéid a bhaineann leis an gcalafort imeachta/teachta sa Chorsaic a roghnaíonn úsáideoirí iompair lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe, nach ndearna údaráis na Fraince anailís shonrach ar inionadaitheacht gheografach chalafoirt na Corsaice ó thaobh úsáideoirí de.

(923) Mar sin féin, ar bhonn na faisnéise a chuir údaráis na Fraince isteach le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil agus a bhí ar fáil dóibh tráth a deonaíodh na bearta, tugann an Coimisiún dá aire, sa chás seo, nach raibh an t-easnamh sin de chineál a dhéanfadh difear don scrúdú a rinne údaráis na Fraince ar riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann.

(924) *Ar an gcéad dul síos*, tugann an Coimisiún dá aire na hachair agus na turais idir gach ceann de chalafoirt na Corsaice, a fhágann de ghnáth, i bprionsabal, go n-eisiatar aon inionadaitheacht gheografach. Maidir leis an bpointe sin, tagraíonn sé d'aithrisí 36, 774, 785 agus 856.

(925) *Ar an dara dul síos*, tugann an Coimisiún dá aire freisin an t-ardleibhéal plódaithe i gcalafoirt na Corsaice ina n-iomláine, mar a thuairiscigh CCI na Corsaice (aithris 201). Tarraingíonn CCI na Corsaice aird, go háirithe, ar an staid ag calafoirt Bastia, Ajaccio agus Porto-Vecchio, mar a bhfuil lántoilleadh nach mór sroichte nó mar a bhfuil brú mór tráchta. Méadaíonn na míbhuntáistí sin an méid earraí a fhágtar cois cé, déanann siad difear do na dálaí ina mbíonn feithiclí earraí troma i gcúrsaíocht agus bíonn siad ina gcúis le moilleanna ar sheachadtaí a dhéanann dochar d'úsáideoirí na seirbhíse muiriompair lasta (aithris 208). Dá bhrí sin, is féidir leis an bhFrainc a áitiú go bailí go bhfuil na srianta sin de chineál a chuireann teorainn le haistriú tráchta chuig ceann amháin nó ceann eile de na calafoirt, go háirithe chuig calafoirt Bastia, Ajaccio agus Porto-Vecchio, agus a fhágann gur gá, ó thaobh úsáideoirí na seirbhíse agus na n-údarás poiblí araon de, trácht lasta muirí a leathadh amach i measc chalafoirt éagsúla na Corsaice.

(926) *Ar an tríú dul síos*, tugann an Coimisiún dá aire go bhfágann achair fhada, dálaí tráchta agus saintréithe an bhonneagair bóthair sa Chorsaic (aithrisí 16 go 19) freisin go mbíonn costais bhreise bóthair ar úsáideoirí muiriompair lasta, rud a d'fhéadfadh costas na n-allmhairí a íocann daoine aonair agus gairmithe sa Chorsaic a mhéadú dá réir. Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur chun leasa úsáideoirí agus chónaitheoirí an oileáin teorainn a chur le cúrsaíocht feithiclí earraí troma sa Chorsaic, go háirithe mar gheall ar an ardriosca tionóiscí agus costas an oileánachais.

(927) Ar na cúiseanna sin uile, measann an Coimisiún nach raibh sé mícheart go follasach a mheas nach raibh calafoirt na Corsaice inionadaithe le chéile ó thaobh úsáideoirí muiriompair lasta de. Ní dhíospóideann aon cheann de na páirtithe leasmhara an pointe sin.

7.3.2.1.3.1.2. Éileamh cainníochtúil

(928) *Ar an gcéad dul síos*, a mhéid a bhaineann le cainníochtú inionadaitheacht pháirteach chalafoirt Toulon agus Marseille maidir le hiompar lasta tharraingthe, tugann an Coimisiún le fios gur chuir sé amhras in iúl ina chinneadh tosaigh maidir leis na foinsí a d'úsáid údaráis na Fraince chun a mheas nach bhfeictear do na húsáideoirí sin a bhfuil 80 % den éileamh stairiúil ar iompar lasta tharraingthe idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice ag baint leo go bhfuil calafort Toulon inionadaithe le calafort Marseille. D'iarr sé ar an bhFrainc agus ar na páirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach maidir leis an bpointe sin.

(929) Ina mbarúlacha, chuir údaráis na Fraince trí anailís isteach ar gnách gur dheimhnigh siad a meastachán tosaigh ar an leibhéal inionadaitheachta idir calafoirt Marseille agus Toulon ó thaobh éilimh de (aithrisí 337 go 346). D'fhreagair na páirtithe leasmhara uile a chuir barúlacha isteach an pointe sin freisin (aithrisí 444, 445, 543, 591 go 596).

— bhí an chéad anailís a rinne údaráis na Fraince bunaithe ar shonraí maidir le suíomh cheanncheathrú, thrádstórais agus bhunáiteanna lóistíochta na dtarlóirí. Dar leis an bhFrainc, is é a ghaireacht atá calafort Marseille a thugann údar lena bheith ina rogha tosaíochta ag tarlóirí. Ba ó tharlóirí atá lonnaithe gar do Marseille a tháinig 80 % den trácht lasta tharraingthe iomlán idir Marseille agus an Chorsaic idir 2018 agus 2021. Dar leis an bhFrainc, léiríonn sé sin go bhfuil an inionadaitheacht idir an dá chalafort teoranta, ag thart ar 20 %;

— is éard a bhí sa dara hanailís suíomh bunáiteanna lóistíochta líon mór custaiméirí de chuid Corsica Linea agus La Méridionale a shainaithint. Is léir ón anailís sin gur féidir 83 % den mhéid lasta tharraingthe a iompraíonn Corsica Linea agus 88 % den mhéid lasta tharraingthe a iompraíonn La Méridionale a rianú go dtí bunáit lóistíochta gar do chalafort Marseille. Deimhníonn an anailís sin, dá bhrí sin, torthaí na chéad anailíse;

— cuireadh sonraí mionsonraithe i láthair sa tríú hanailís maidir le líon mór tarlóirí a d'úsáid an dá chalafort san am a chuaigh thart chun lasta tarraingthe a iompar ar muir, rud a léiríonn, i gcás gach tarlóra, an t-achar idir an bhunáit lóistíochta agus calafoirt Marseille agus Toulon agus an sciar de lasta tarraingthe (in ML) a iompraíodh trí Marseille agus/nó Toulon in 2017-2019 agus 2021.

(930) Tugann an Coimisiún dá aire nach ndírítear sa chéad dá anailís ach ar thrácht lasta tharraingthe stairiúil idir Marseille agus an Chorsaic. Ní dhéanann siad anailís ach ar thionscnamh an tráchta lasta tharraingthe ag calafort Marseille, agus ní thacaíonn siad leis an gconclúid nach mbainfeadh tarlóir a bhfuil a bhunáit níos gaire do chalafort Marseille úsáid ach as calafort Marseille agus ní as calafort Toulon. Glacann siad leis nach mór do tharlóirí calafort Marseille a úsáid má tá a gceanncheathrú, a dtrádstórais nó a mbunáiteanna lóistíochta suite gar do Marseille, gan imscrúdú a dhéanamh ar úsáid iarbhír na gcalafort, ach is é sin go díreach an toimhde a cheanglaítear ar údaráis na Fraince a chruthú. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún nach léiríonn an dá anailís sin an méid 'neamh-inionadaitheachta' 80 % a líomhnaítear a bheith idir Marseille agus Toulon i gcás lasta tarraingthe.

(931) Ar an taobh eile, is féidir an tríú hanailís a chur san áireamh, lena léirítear úsáid iarbhír an dá chalafort ag tarlóirí. Measann an Coimisiún freisin go bhfuil na sonraí a chuirtear i láthair san anailís sin sách ionadaíoch, toisc go gcumhdaítear leo thart ar 65 % den mhéid lasta tharraingthe idir an Chorsaic agus calafoirt Marseille agus Toulon le haghaidh 2017-2019 agus 2021 (aithris 341).

(932) Tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn na hanailíse sin, nach n-úsáideann tromlach na dtarlóirí ach an calafort is gaire dá mbunáit lóistíochta, mar a leagtar amach in aithris 344. Go sonrach, léiríonn an anailís sin gur trí chalafort Marseille amháin a ghluais thart ar 79 % den trácht lasta tharraingthe stairiúil (in ML) de thionscnamh bunáite lóistíochta gar do Marseille nó go ndéanfadh sé amhlaidh in éagmais srianta toillte. Dá réir sin, measann an Coimisiún nach cosúil go bhfuil an toimhde a rinne údaráis na Fraince chun measúnú a dhéanamh ar an éileamh ar thrácht lasta tharraingthe, is é sin go mbaineann 80 % den éileamh stairiúil go sonrach le Marseille agus nach measann sé go bhfuil Toulon inionadaithe, mícheart go follasach.

(933) Dá bhrí sin, ní mór diúltú do mhaíomh Corsica Ferries (aithris 444) nach bhfuil an ráta inionadaitheachta i gcás lasta tarraingthe a úsáideann údaráis na Fraince bunaithe ar aon sonraí oibiachtúla infhíoraithe. In aon chás, ní thacaíonn aon anailís chainníochtúil ábhartha leis an maíomh. Thairis sin, níl an Coimisiún ná údaráis na Fraince faoi cheangal ag na conclúidí ar tháinig CdC orthu roimhe seo maidir le hinionadaitheacht na gcalafort sin i gcás trácht lasta tharraingthe, mar a mhol Corsica Ferries (aithris 445), más féidir le húdaráis na Fraince a léiriú, ar bhonn sonraí oibiachtúla infhíoraithe, go bhfuil údar leis na toimhdí is bonn leis an measúnú ar na conarthaí seirbhíse poiblí, mar atá sa chás seo.

(934) *Ar an dara dul síos*, a mhéid a bhaineann leis an measúnú ar an éileamh ar iompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe, tugann an Coimisiún dá aire, ar an gcéad dul síos, gur cur chuige bailí é sonraí stairiúla a úsáid mar bhonn chun meastachán a dhéanamh ar an éileamh a bhfuil coinne leis ar muiriompar lasta idir Marseille agus an Chorsaic (aithrisí 223 agus 228). Dá bhrí sin, bhí údaráis na Fraince ag brath ar shonraí stairiúla lena gcumhdaítear tréimhse 10 mbliana (2010-2019) chun meastachán a dhéanamh ar threochtaí éilimh amach anseo suas le 2030.

(935) Dá bhrí sin, ní chuireann earráid fhollasach measúnaithe na paraiméadair a roghnaigh údaráis na Fraince ó mhaith.

(936) *Ar an tríú dul síos*, a mhéid a bhaineann leis an measúnú ar an éileamh ó thiománaithe a bhaineann le trácht lasta tharraingthe, tugann an Coimisiún faoi deara gur mheas an Fhrainc go raibh an t-éileamh ó thiománaithe comhréireach leis an méid lasta tharraingthe. Ríomh an Fhrainc an t-éileamh amach anseo idir 2023 agus 2030 ar bhonn an chóimheasa idir tiománaithe agus méadair líneacha iompartha idir 2018 agus 2021 (aithris 230).

(937) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithrisí 446 go 454), ní dhéanann earráid fhollasach measúnaithe difear do chur chuige den sórt sin, atá bunaithe ar shonraí coincréiteacha stairiúla oibiachtúla.

(938) Ar an gcéad dul síos, níor ceanglaíodh ar údaráis na Fraince idirdhealú a dhéanamh idir lasta tarraingthe tionlactha agus neamhthionlactha ar na cúiseanna a leagtar amach in aithrisí 894 agus 895.

(939) Ar an dara dul síos, níor bhain údaráis na Fraince úsáid as an gcóimheas idir tiománaithe agus méadair líneacha iompartha a bhfuil coinne leis in 2030 chun meastachán a dhéanamh ar an éileamh idir 2023 agus 2030, ach bhí siad ag brath ar an meánchóimheas stairiúil idir tiománaithe agus na meánmhéadair líneacha arna ríomh idir 2018 agus 2021 agus ar an éileamh a bheidh ann amach anseo ar iompar lasta tharraingthe chun measúnú a dhéanamh ar an líon tiománaithe gach bliain idir 2023 agus 2030.

(940) Ar an tríú dul síos, ní hé gur chuir údaráis na Fraince cóimheas mícheart i bhfeidhm ach go ndearna siad cóimheas arna shlánú go dtí an dara hionad deachúil a chur i bhfeidhm, agus gur bhain Corsica Ferries úsáid as cóimheas arna shlánú go dtí an tríú hionad deachúil. Ní féidir an Fhrainc a cháineadh, áfach, as earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh díreach toisc gur shlánaigh sí an cóimheas atá i gceist. In aon chás, ní saintréith d'earráid fhollasach measúnaithe é an rómheastachán ar éileamh a leanann as sin (11 % ar bhealach Marseille-Ajaccio agus 7 % ar bhealach Marseille-Bastia).

(941) Ar deireadh, ba cheart a mheabhrú go bhfuil an ráta fáis 2,3 % a d'úsáid údaráis na Fraince chun meastachán a dhéanamh ar an éileamh ar iompar lasta tharraingthe ó 2019 ar aghaidh, agus le haghaidh na tréimhse 2023-2030, mar thoradh ar an meánathrú ar an ráta fáis i gcás trácht lasta idir 2010 agus 2019 ar gach ceann de na cúig bhealach idir calafort Marseille agus calafoirt na Corsaice. Cé go bhféadfadh údaráis na Fraince an ráta fáis sa trácht stairiúil a ríomh ar bhealach a bhainfeadh go sonrach le gach bealach, ní mór a thabhairt faoi deara nach raibh san fhéidearthacht sin ach modheolaíocht amháin as measc roinnt modheolaíochtaí. Ní mhíníonn Corsica Ferries cén fáth nach raibh an mhodheolaíocht a d'úsáid údaráis na Fraince iomchuí go follasach chun an t-éileamh amach anseo ar gach ceann de na bealaí muirí a ríomh. Ní mhíníonn sé ach oiread conas a d'fhéadfadh toradh difriúil a bheith mar thoradh ar mhodheolaíocht mhalartach.

(942) Ní féidir le Corsica Ferries a mhaíomh ach oiread nach bhfuil an ráta fáis 2,3 % bunaithe ar shonraí oibiachtúla le déanaí, ná ní féidir leo a mhaíomh go bailí gurb é a mhalairt atá fíor, is é sin go léiríonn na sonraí stairiúla idir 2018 agus 2023 gur tháinig laghdú ar an trácht. Ar an gcéad dul síos, is toradh é an ráta 2,3 % sin ar an meánfhás bliantúil ar thrácht lasta idir 2010 agus 2019, i.e. roimh phaindéim COVID-19 (2020-2021) agus cogadh foghach na Rúise in aghaidh na hÚcráine (2022). Dá bhrí sin, baineann na sonraí a d'úsáid údaráis na Fraince leis an tréimhse dheireanach ina raibh an margadh muiriompair idir an Chorsaic agus an mhórthír ag feidhmiú mar is gnách. Thairis sin, tagann an argóint sin salach ar bharúil eile a thug Corsica Ferries gur cheart d'údaráis na Fraince anailís a dhéanamh ar shonraí tráchta lasta ó 2014, sular tháinig Corsica Linea isteach sa mhargadh (aithris 394). Tagann sé salach freisin ar a fhreagraí féin a chuir sé isteach le linn an chomhairliúcháin le hoibreoirí, a léiríonn go raibh Corsica Ferries ag ullmhú chun acmhainn iompair i bhfad níos airde a chur ar fáil i gcaitheamh na tréimhse 2023-2030 ná a chuir sé ar fáil idir 2016 agus 2019, agus níos airde freisin ná an t-éileamh iomlán ar lasta a chonacthas in 2019, rud a léirigh go raibh Corsica Ferries ag tuar go dtiocfadh méadú ar an trácht sna blianta amach romhainn ([268]).

([268]) Mar a léirítear in Table 3, bhí 2,2 milliún ML de thrácht lasta idir an Chorsaic agus an mhórthír. Mar a léirítear in Table 20, bhí sé beartaithe ag Corsica Ferries acmhainn iompair de bheagnach 3,3 milliún ML a thabhairt ar an margadh idir 2023 agus 2030 (in éagmais na mbeart), rud a dheimhníonn gur chosúil go raibh coinne ag an gcuideachta le méadú trácht a.

7.3.2.1.3.2. Teip mhargaidh a bheith ann

7.3.2.1.3.2.1. Soláthar margaidh a shainaithint in éagmais conradh seirbhíse poiblí

(943) Tagraíonn an Coimisiún i ndáil leis sin do na hargóintí a leagtar amach in aithrisí 815 go 825, atá bailí freisin chun go sainaithneofar an soláthar margaidh atá ar fáil i ndáil leis an éileamh uathu siúd a úsáideann seirbhísí lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe.

7.3.2.1.3.2.2. Anailís ar theip mhargaidh

(944) Tugann an Coimisiún dá aire ar an gcéad dul síos gur tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid go raibh teip mhargaidh iomlán ann idir calafort Propriano agus calafort Marseille, ós rud é nach gcuirfeadh Corsica Ferries aon seirbhís tráchtála ar fáil ar an mbealach sin.

(945) Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur mheas údaráis na Fraince go raibh an tseirbhís a mhol Corsica Ferries idir Marseille agus na ceithre chalafort eile sa Chorsaic treallach, ós rud é nach gcuirfeadh Corsica Ferries ach trí dhé-aistear in aghaidh na míosa ar fáil chuig L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio agus uathu (seachas na trí dhé-aistear sheachtainiúla is gá) agus dhá dhé-aistear sheachtainiúla chuig Ajaccio agus Bastia agus uathu, cé go bhfuil gá le cúig dhé-aistear sheachtainiúla ar a laghad chun freastal ar an éileamh ó úsáideoirí.

(946) Tugann an Coimisiún dá aire nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach ina n-anailís ar theip mhargaidh, a mhéid a suíodh go bhfuil an soláthar margaidh neamhleor chun freastal ar an éileamh iomlán ó úsáideoirí iompair lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice.

7.3.2.1.3.3. Conclúid maidir le riachtanas seirbhíse poiblí a bheith ann i ndáil le hiompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe idir Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice

(947) Is léir ón méid uile thuas go léir gur shainaithin an Fhrainc i gceart an riachtanas seirbhíse poiblí atá ann i ndáil le hiompar lasta tharraingthe agus neamhtharraingthe a idir Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice, ós rud é nach bhféadfaí an t-éileamh ar iompar arna shuí agus arna chainníochtú ag an bhFrainc a chumhdach leis an soláthar margaidh a sainaithníodh.

7.3.2.2. Comhréireacht na hidirghabhála stáit

(948) Ós rud é gur thug údaráis na Fraince, gan earráid fhollasach measúnaithe a dhéanamh, údar leis an ngá le hidirghabháil stáit ar an mbonn go bhfuil fíor-riachtanais éagsúla ann i ndáil le seirbhís muiriompair phoiblí idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, is gá scrúdú a dhéanamh anois an bhfuil an idirghabháil sin comhréireach i bhfianaise na saoirsí atá fíor-riachtanach le haghaidh fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh.

7.3.2.2.1. Comhréireacht na hionstraime dlí idirghabhála

(949) Tugann an Coimisiún dá aire, de réir údaráis na Fraince, nárbh ann d'aon ionstraim dlí seachas conradh seirbhíse poiblí chun seirbhís a ráthú a bheadh in ann freastal ar na riachtanais seirbhíse poiblí a shainaithin údaráis na Fraince (aithrisí 249 go 253). Go sonrach, áitíonn údaráis na Fraince go ndéantar an teip mhargaidh a shaintréithriú faoi scéim PSO 2019 cheana féin agus go mbeadh scéim den sórt sin neamhleor chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí. Áitíonn siad freisin go bhfuil na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a fhéadfar a fhorchur teoranta faoi scéim PSO 2019, go háirithe a mhéid a bhaineann le hamanna imeachta agus teachta, ar saintréithe iad mar sin féin den éileamh ó phaisinéirí (aithris 112) agus ó úsáideoirí iompair lasta (aithrisí 190 agus 191).

(950) Creideann an Coimisiún nach earráid fhollasach measúnaithe iad breithnithe den sórt sin. Mar a thugann údaráis na Fraince le fios, mar is ceart, tá scéim PSO i bhfeidhm cheana féin le haghaidh seirbhísí muiriompair idir an Chorsaic agus an mhórthír: thairis sin, ba é ab aidhm don chomhairliúchán le hoibreoirí a chinneadh cén soláthar a bheadh an margadh sásta a chur ar fáil faoi scéim PSO 2019. Bhí an soláthar sin neamhleor, áfach, rud a d'fhág gur ghá foráil a dhéanamh maidir le scéim bhreise lena ráthaítear soláthar seirbhísí atá leordhóthanach chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí ([269]).

(951) Dá bhrí sin, ní raibh an dara rogha ag údaráis na Fraince ach scéim PSO 2019 a neartú trí fhoráil a dhéanamh maidir le turais farraige laethúla idir Marseille agus calafoirt Ajaccio agus Bastia, agus turas farraige seachtainiúil chuig calafoirt L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio, chomh maith le seirbhís sheachtainiúil éigeantach chuig Propriano. Mar sin féin, dá leagfaí síos coinníollacha níos déine faoi scéim PSO 2019, cé gur shainaithin údaráis na Fraince teip mhargaidh cheana féin sa chomhthéacs sin, bheadh sé níos deacra fós d'oibreoirí a saoirse a fheidhmiú chun seirbhísí muiriompair a sholáthar idir an Chorsaic agus an mhórthír, ós rud é go mbeadh ar aon oibreoir ar mian leis seirbhísí a sholáthar idir Marseille agus calafoirt na Corsaice ceanglais fheabhsaithe scéim PSO 2019 a chomhlíonadh chun na seirbhísí sin a oibriú. Os a choinne sin, tugann an Coimisiún dá aire, sna himthosca sin, nach bhfuil úsáid conartha seirbhíse poiblí arna dhámhachtain trí bhíthin nós imeachta soláthair phoiblí chomh sriantach céanna ar an tsaoirse chun seirbhísí a sholáthar, a mhéid is dócha go gcuirfidh sé teorainn leis na srianta a fhorchuirtear ar oibreoirí faoi scéim PSO 2019 agus go gceadófar iomaíocht i leith mhargaidh.

(952) Thairis sin, tugann an Coimisiún faoi deara nárbh fhéidir foráil a dhéanamh maidir le cúiteamh faoi scéim PSO 2019 ach oiread, ós rud é nach bhféadfaí an cúiteamh sin a theorannú do bhealaí idir Marseille agus an Chorsaic agus dóibh sin amháin, ach gur ghá é a leathnú chuig gach bealach idir an mhórthír agus an Chorsaic chun cineál neamh-idirdhealaitheach scéim PSO 2019 a áirithiú ([270]). Mar sin féin, mar a thugann údaráis na Fraince le fios (aithris 252), ní hamháin go gcuirfeadh rogha den sórt sin ualach mór airgeadais ar bhuiséad na n-údarás poiblí, agus gan buiséad neamhtheoranta a bheith ag na Ballstáit, ach ní thabharfadh sé aon ráthaíocht ach oiread go soláthrófaí na seirbhísí is gá chun freastal ar na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh ([271]). Leis an scéim PSO, forchuirtear oibleagáidí ar oibreoirí a roghnaíonn seirbhísí a sholáthar, ach ní fhorchuirtear soláthar na seirbhísí féin léi.

(953) Thairis sin, ní mór a thabhairt faoi deara freisin nach gceadaítear leis an Rialachán Cabatáiste do scéim PSO oibleagáidí a leagan síos a mhéid a bhaineann le hamanna imeachta agus teachta, ([272]) agus go n-eascraíonn ceanglas den sórt sin as an éileamh cáilíochtúil a sainaithníodh.

(954) Dá bhrí sin, d'fhéadfadh údaráis na Fraince dul i muinín conradh seirbhíse poiblí chun na riachtanais seirbhíse poiblí éagsúla a sainaithníodh a chomhlíonadh. Ní thugann na páirtithe leasmhara barúil maidir leis an bpointe sin.

7.3.2.2.2. Comhréireacht na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a leagtar síos chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí

(955) Ós rud é go bhféadfadh na húdaráis phoiblí dul i muinín conarthaí seirbhíse poiblí, is gá breithniú a dhéanamh anois ar chomhréireacht na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a leagtar síos leis na conarthaí seirbhíse poiblí chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí a shainaithin an Fhrainc.

(956) *Ar an gcéad dul síos*, tugann an Coimisiún dá aire gur mheas údaráis na Fraince gur ghá conradh seirbhíse poiblí a thabhairt i gcrích le haghaidh muiriompar paisinéirí leighis, lasta tarraingthe agus tiománaithe tionlacain (i gcás na n-úsáideoirí sin nach mbreithníonn aon rogha mhalartach ar chalafort Marseille), agus le haghaidh iompar lasta neamhtharraingthe idir calafort Marseille agus gach ceann de chalafoirt na Corsaice. Thairis sin, a mhéid a bhaineann le bealach Marseille-Propriano, measann an Fhrainc nach mór muiriompar paisinéirí a chumhdach leis an gconradh seirbhíse poiblí freisin (aithris 255).

([269]) Féach, chuige sin, breithiúnas an 20 Feabhra 2001, *Analir*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, mír 66.
([270]) Id., mír 38.
([271]) Id., mír 65.
([272]) Féach Roinn 5.3.1 den teachtaireacht léirmhínitheach maidir leis an Rialachán Cabatáiste.

(957) Tugann an Coimisiún dá aire i ndáil leis sin go n-eascraíonn na hoibleagáidí sin as an teip mhargaidh a shainaithin údaráis na Fraince agus aisti sin amháin (Ranna 3.4.3.2.2 agus 3.4.2.2.2). Dá bhrí sin, tá cuspóir na gconarthaí seirbhíse poiblí teoranta don riachtanas seirbhíse poiblí aonair a sainaithníodh. Níor thug na páirtithe leasmhara barúil maidir leis an bpointe sin.

(958) *Ar an dara dul síos*, shainmhínigh údaráis na Fraince mar oibleagáidí seirbhíse poiblí na hamanna teachta agus imeachta atá le comhlíonadh ar gach bealach a chumhdaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí. Eascraíonn na hoibleagáidí sin freisin as an éileamh a shainaithin údaráis na Fraince ar iompar paisinéirí (atá i bhfabhar turais farraige thar oíche) agus ar iompar lasta (lena gceanglaítear seachadtaí luatha sa Chorsaic agus bristeacha turais sách fada le linn an lae chun go mbeidh tarracóirí leathleantóra in ann dul siar aniar idir an calafort agus na bunáiteanna lóistíochta/na pointí seachadta). Dá bhrí sin, ní cosúil go bhfuil na hoibleagáidí i leith amanna imeachta agus teachta díréireach. Níor chuir na páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an bpointe sin.

(959) *Ar an tríú dul síos*, tugann an Coimisiún dá aire gur shainigh údaráis na Fraince roinnt oibleagáidí seirbhíse poiblí a bhaineann leis na minicíochtaí atá le háirithiú faoi na conarthaí seirbhíse poiblí (aithrisí 257 go 261).

(960) Ar an gcéad dul síos, tugann an Coimisiún dá aire gur fhorchuir údaráis na Fraince íosmhinicíochtaí bliantúla atá le comhlíonadh. Is é is aidhm do na minicíochtaí sin a áirithiú go mbeidh seirbhísí tráthrialta leordhóthanacha idir an Chorsaic agus calafort Marseille i gcaitheamh na bliana. Dá réir sin, ceanglaítear ar lamháltóirí 365 dhé-aistear a oibriú in aghaidh na bliana ar bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Bastia, agus 156 dhé-aistear a oibriú ar na trí bhealach eile.

(961) Tugann an Coimisiún dá aire go bhfreastalaíonn na minicíochtaí sin ar an riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh. Is léir ón gcomhairliúchán le húsáideoirí go raibh paisinéirí agus úsáideoirí iompair lasta sásta leis na minicíochtaí a bhí i bhfeidhm faoi chonarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022, a bhí mar an gcéanna leo siúd a shocraigh údaráis na Fraince i gconarthaí seirbhíse poiblí 2023-2030 (aithris 69). Tugann an Coimisiún le fios freisin, go ginearálta, go bhfágann oileánachas na Corsaice go bhfuil minicíochtaí tráthrialta le mórthír na Fraince ag teastáil, go háirithe le haghaidh paisinéirí leighis, a bhféadfadh sé go mbeadh seirbhísí den sórt sin de dhíth orthu aon tráth ag brath ar a staid sláinte. Is amhlaidh sin freisin i gcás trácht lasta (tarraingthe agus neamhtharraingthe), ós gá gairmithe agus daoine aonair príobháideacha sa Chorsaic a sholáthar go minic mar gheall ar thoilleadh stórála teoranta na dtrádstóras ar an oileán (aithris 22). Dá réir sin, tá torthaí an chomhairliúcháin le húsáideoirí comhsheasmhach le saintréithe socheacnamaíocha na Corsaice.

(962) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil minicíochtaí níos airde ann i gcás chalafoirt Ajaccio agus Bastia, arb iad na calafoirt is tábhachtaí sa Chorsaic ó thaobh trácht paisinéirí agus lasta de (Ranna 2.3.1 agus 2.3.2) agus arb iad an dá chathair iad freisin ina bhfuil na limistéir uirbeacha is mó sa Chorsaic, agus go bhfuil na minicíochtaí níos teoranta i gcás na trí chalafort eile a ghineann níos lú tráchta.

(963) An oibleagáid líon áirithe dé-aistear bliantúil a dhéanamh, déantar í a fhoroinnt ina dhá hoibleagáid seirbhíse poiblí: íoslíon seasta dé-aistear in aghaidh na seachtaine a áirithiú agus dé-aistir sholúbtha (in-athsceidealaithe) a áirithiú de bhreis ar dhé-aistir sheachtainiúla sheasta, ach laistigh de theorainn an lín dé-aistear in aghaidh na bliana a shocraítear. Tuigeann an Coimisiún gur uirlis sholúbtha iad dé-aistir in-athsceidealaithe, arna gcinneadh ag OTC, chun an soláthar a oiriúnú don éileamh. Má chinneann OTC, mar shampla, go bhfuil an t-éileamh ionchasach ar dhé-aistear ar lá áirithe an-íseal, féadfaidh sé a chinneadh é a athsceidealú go dtí lá níos gnóthaí, ar choinníoll go gcomhlíonann an t-oibreoir na minicíochtaí seachtainiúla a cheanglaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí. Tugann an Coimisiún le fios i ndáil leis sin go dtagann an coiste faireacháin teicniúil le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí (aithris 290), a bhfuil OTC i gceannas air, le chéile gach seachtain chun scrúdú a dhéanamh ar an éileamh tráchta, i measc nithe eile.

(964) Dá réir sin, na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a bhaineann leis na híosmhinicíochtaí atá le comhlíonadh, tá sé de chuspóir dúbailte acu rialtacht seirbhísí iompair a áirithiú (trí íosmhinicíochtaí seachtainiúla atá le háirithiú faoi gach conradh seirbhíse poiblí) agus seirbhísí muirí chun na Corsaice a bharrfheabhsú (trí dhé-aistir in-athsceidealaithe).

(965) Tugann an Coimisiún dá aire go gcomhfhreagraíonn na híosmhinicíochtaí seachtainiúla atá le comhlíonadh don éileamh ó úsáideoirí (aithrisí 112, 190 agus 191). D'fhorchuir an Fhrainc an oibleagáid seirbhíse poiblí go soláthrófaí dé-aistir laethúla san ardséasúr ar bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Bastia (beagnach go laethúil sa séasúr ciúin), agus trí dhé-aistear in aghaidh na seachtaine ar na trí bhealach eile. Dá réir sin, déantar na minicíochtaí sin a choigeartú de réir an tséasúir (an séasúr ciúin nó an t-ardséasúr) agus de réir an bhealaigh lena mbaineann (minicíochtaí arda i gcás Ajaccio agus Bastia, agus minicíochtaí níos ísle i gcás na trí chalafort eile sa Chorsaic).

(966) Dá réir sin, is léir ó na heilimintí sin uile nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus na híosmhinicíochtaí is gá á socrú acu i gcomhthéacs gach conartha seirbhíse poiblí. Níor chuir na páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an bpointe sin.

(967) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go ndéantar foráil leis na conarthaí seirbhíse poiblí i dtaobh bhealaí Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia agus Marseille-L'Île-Rousse maidir le dé-aistir bhreise, chomh maith leis an líon dé-aistear bliantúil atá le comhlíonadh. Tá sé d'aidhm ag na dé-aistir sin dul i ngleic le buaicphointí eisceachtúla éilimh le linn na bliana agus gan ligean do shoithí a bheith fágtha cois cé a mhéid is féidir. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfreastalaíonn na dé-aistir bhreise sin, nach mbaineann ach le hiompar lasta, ar éileamh ó úsáideoirí iompair lasta, a dhéanann gearán go háirithe faoin easpa spáis chun earraí a luchtú ar bord soithí ag calafort Marseille (aithrisí 190 agus 191), rud a dheimhníonn sonraí tráchta stairiúla. Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur thuairiscigh údarás calafoirt na Corsaice gur fadhb mhéadaitheach é leantóirí a bheith á bhfágáil cois cé i gcalafoirt na Corsaice agus d'iarr sé ar na húdaráis phoiblí dé-aistir bhreise a sholáthar chun trácht a leathadh amach (aithris 201). Tugann an Coimisiún dá aire thairis sin go bhfuil an líon dé-aistear breise in aghaidh na bliana réasúnta teoranta agus go bhfuil na dé-aistir sin roghnach agus go gcuirtear i ngníomh iad faoi lánrogha OTC amháin, faoi réir chomhlíonadh coinníollacha réamhshainithe (aithris 287) agus fíorúchán ag an gcoiste faireacháin teicniúil le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí (aithris 290). Tá na dé-aistir bhreise sin beartaithe do na trí bhealach thuasluaite, ós orthusan is dóichí a fheicfear buaiceanna tráchta den sórt sin.

(968) A mhéid a bhaineann leis na tosca sin, is é tuairim an Choimisiúin go bhfreastalaíonn tabhairt isteach dé-aistear breise, a phleanáiltear agus a rialaítear faoi choinníollacha arna sainiú roimh ré ag na conarthaí seirbhíse poiblí le haghaidh Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia agus Marseille-L'Île-Rousse, ar éileamh ó úsáideoirí agus ó sholáthraithe seirbhísí muiriompair. Dá bhrí sin, ní dhearna an Fhrainc earráid fhollasach measúnaithe agus oibleagáidí seirbhíse poiblí den sórt sin á gcur i bhfeidhm aici.

(969) Ní dhéanann barúlacha Corsica Ferries maidir leis an bpointe sin difear don chonclúid sin. Go deimhin, murab ionann agus an méid a mhaíonn sí (aithris 470), ní chuireann an Rialachán Cabatáiste toirmeasc ar an bhFrainc dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise a thabhairt isteach faoi na coinníollacha a leagtar síos sna conarthaí seirbhíse poiblí. Ar an gcéad dul síos, is cuid de na hoibleagáidí minicíochta bliantúla a fhorchuirtear ar oibreoirí iad dé-aistir in-athsceidealaithe, ar oibleagáidí iad a eascraíonn go díreach as an éileamh ó úsáideoirí nach bhfreastalaíonn an soláthar margaidh air. Ar an gcaoi chéanna, freastalaíonn dé-aistir bhreise ar an éileamh ó úsáideoirí agus ó sholáthraithe seirbhíse, agus cuirtear i bhfeidhm iad chun freagairt do bhuaicphointí tráchta eisceachtúla arna dtaifeadadh go cuí. Ina theannta sin, tugtar isteach dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise faoi réir coinníollacha réamhshainithe. Cuirtear na dé-aistir sin i ngníomh go háirithe i gcás ina bhfuil riachtanas seirbhíse poiblí eisceachtúil (dé-aistir bhreise) nó riachtanas seirbhíse poiblí neamhleor (dé-aistir in-athsceidealaithe). Dá réir sin, breathnaítear orthu mar uirlis chun oiriúnú do riachtanais seirbhíse poiblí a athraíonn le linn na gconarthaí seirbhíse poiblí, a mhaireann ar feadh 8 mbliana. Dá bhrí sin, ní féidir a rá go gcuirtear na dé-aistir sin chun feidhme 'gan choinníollacha ná údar'. Thairis sin, ní bhaineann sé le hábhar nach socraítear sna conarthaí seirbhíse poiblí na laethanta ar a bhfuil dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise le cur chun feidhme, ós rud é go bhfuil na dé-aistir sin, faoi mar a thuigfí astu, solúbtha agus go gcuirtear i ngníomh iad de réir an riachtanais seirbhíse poiblí a shainaithnítear.

(970) Thairis sin, an argóint a dhéanann Corsica Ferries gur cosúil go bhfuil na dé-aistir sin iomarcach, ós rud é go bhfuil na híosmhinicíochtaí seachtainiúla a fhorchuirtear leordhóthanach cheana féin chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí, ní bhaineann sí le hábhar ach oiread (aithris 471). Go deimhin, leis an argóint sin tugtar neamhaird go sonrach ar an éileamh ó úsáideoirí, ar shonraí tráchta stairiúla agus ar chuspóir na ndé-aistear sin. Ar an gcaoi chéanna, ní féidir glacadh leis an argóint go bhfuil dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise beartaithe roimh ré ag na lamháltóirí. Ar an gcéad dul síos, is éard is dé-aistir in-athsceidealaithe ann, faoi mar a thuigfí astu, dé-aistir atá beartaithe roimh ré ag an lamháltóir (a bhfuil sé de cheangal air an líon dé-aistear bliantúil a fhorchuirtear leis na conarthaí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh), ach a bhféadfadh OTC iad a athsceidealú i gcomhréir leis an ngá atá le barrfheabhsú tráchta. Ar an dara dul síos, mar is léir ó bharúlacha na Fraince, na Corsica Linea agus La Méridionale, bhí na dé-aistir bhreise beartaithe go táscach ag na lamháltóirí, agus ba é OTC amháin a bhí inniúil i gcónaí, in aon chás, cinneadh a dhéanamh maidir lena gcur chun feidhme.

(971) Ar deireadh, níl barúlacha Corsica Ferries maidir le mainneachtain na lamháltóirí na hoibleagáidí seirbhíse poiblí arna leagan síos ag an bhFrainc a chomhlíonadh (aithris 472) de chineál a chaithfeadh amhras ar chineál comhréireach na n-oibleagáidí sin maidir leis an riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh.

(972) De bhrí an mhéid thuas, ní dhearna údaráis na Fraince earráid fhollasach measúnaithe agus oibleagáidí minicíochta bliantúla agus seachtainiúla, chomh maith le dé-aistir bhreise agus dé-aistir in-athsceidealaithe, á sainiú acu.

(973) *Ar deireadh*, tugann an Coimisiún faoi deara gur mheas údaráis na Fraince go raibh sé riachtanach agus comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí oibleagáidí i leith íosacmhainn iompair a shainiú le haghaidh soithí a shanntar d'oibríochtaí conartha seirbhíse poiblí (aithrisí 262 go 263). Baineann na hoibleagáidí sin le hiompar lasta agus paisinéirí araon.

(974) A mhéid a bhaineann le hiompar lasta, bhunaigh údaráis na Fraince, i ngach ceann de na conarthaí seirbhíse poiblí, íosacmhainn iompair, a ríomh siad ar bhonn an mheánlíon ML a bhfuil coinne leis i mí Iúil 2030. Comhfhreagraíonn an líon sin don mhí ina raibh na méideanna ab airde tráchta lasta réamh-mheasta le linn chur chun feidhme na gconarthaí seirbhíse poiblí (aithris 266). I ndáil leis sin, ba cheart a mheabhrú, mar a luaitear in aithris 331, gur chuir an Coimisiún amhras in iúl sa chinneadh tosaigh maidir le comhréireacht na híosacmhainne iompair lasta sin i ndáil leis na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh.

(975) Tá amhras ar Corsica Ferries ina leith sin freisin. Áitíonn sé ina bharúlacha gur cheart an íosacmhainn iompair lasta a ríomh ar bhonn an mheánéilimh a mheastar a bheidh ann idir 2023 agus 2030 chun freastal ar an riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh (aithris 469), seachas ar bhonn an éilimh a bhfuil coinne leis i mí Iúil 2030 ([273]). Mar sin féin, measann an Fhrainc, amhail Corsica Linea agus La Méridionale, nach bhfuil bunús leis an amhras sin (Ranna 5.2.1.2 agus 5.3.1.1.3.1, aithrisí 347 go 357, 546 go 547 agus 606 go 611).

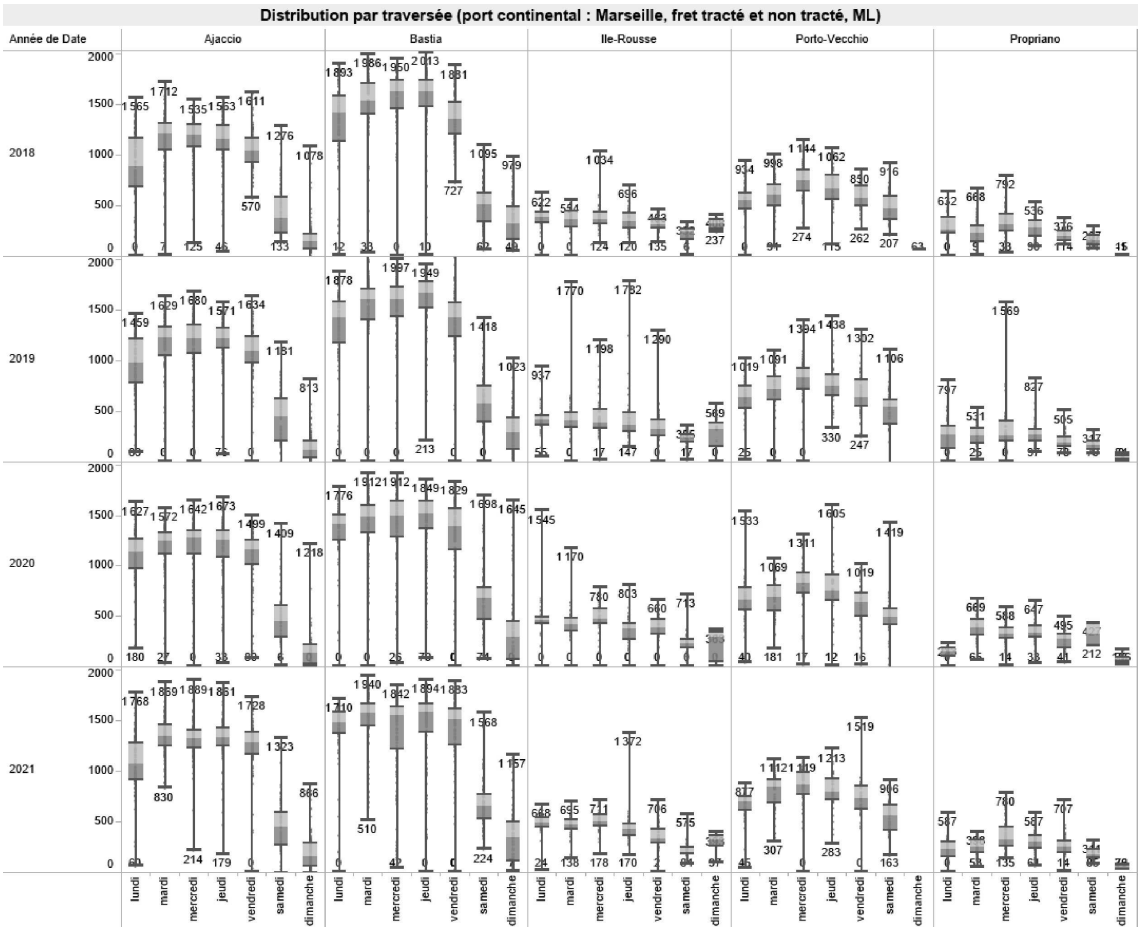
(976) Tugann an Coimisiún faoi deara, ar an gcéad dul síos, go léiríonn na sonraí a sholáthair údaráis na Fraince go n-athraíonn an t-éileamh ar thrácht lasta in aghaidh an turais farraige go mór de réir míosa agus de réir laethanta na seachtaine ar gach bealach idir Marseille agus an Chorsaic (Figure 3 agus Figure 4). Ar bhealach Marseille-Ajaccio, mar shampla, i gcaitheamh mí ar leith, d'fhéadfadh an t-éileamh ar thrácht in aghaidh an turais farraige a bheith idir 20 ML agus 1 680 ML (figiúirí le haghaidh mhí an Mhárta 2019). Ar an gcaoi chéanna, i gcaitheamh seachtain ar leith, d'fhéadfadh an t-éileamh ar thrácht in aghaidh an turais farraige a bheith idir 0 ML agus 1 680 ML (figiúirí le haghaidh na Céadaoine in 2019) ([274]).

([273]) Mar achoimre, déantar an meánéileamh in aghaidh an turais farraige, lena bhfuil coinne le haghaidh na tréimhse 2023-2030, a ríomh mar an riachtanas seirbhíse poiblí bliantúil (Table 21) roinnte ar na dé-aistir bhliantúla dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí (Table 23).

([274]) Mar a mhínigh údaráis na Fraince, léiríonn an éagsúlacht sin san éileamh ar thrácht lasta an t-éileamh iarbhír ó tharlóirí, rud a chiallaíonn go dtarlaíonn muiriompar de ghnáth ar an dáta a iarrann tarlóirí, agus nach bhfuil mórán raon feidhme ag oibreoirí muirí an dáta seirbhíse iompair arna iarraidh ag na húsáideoirí a athrú. A mhéid a bhaineann le lasta, tá cuid mhór den lasta arb í an Chorsaic a cheann scríbe ceaptha earraí a sholáthar d'ollmhargaí na Corsaice, go háirithe táirgí úra. Tá na hearraí sin meatach agus, dá bhrí sin, ní mór iad a sheachadadh ag am ar leith. Dá bhrí sin, cuirtear spás ar bord in áirithe ar fhógra an-ghearr, ar an lá imeachta níos minice ná a mhalairt, agus cúpla lá roimh ré ar a luaithe. I gcás earraí áirithe (ábhair neamh-mheatacha, innealra tionsclaíoch rómhéide, aistrithe), is féidir spás a chur in áirithe níos mó ná seachtain roimh ré, ach is annaimhe i bhfad an cás sin de réir údaráis na Fraince.

Fíor 3

Trácht lasta neamhtharraingthe agus tharraingthe ar bhealaí idir an Chorsaic agus Marseille. Dáileadh tráchta de réir laethanta na seachtaine (LM)



Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Iúil 2023.

Eochair:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Dáileadh de réir an turais farraige (calafort ar an mórthír: Marseille, lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe, ML)

— *Année de Date* – Bliain tagartha

— *Lundi* – Dé Luain

— *Mardi* – Dé Máirt

— *Mercredi* – Dé Céadaoin

— *Jeudi* – Déardaoin

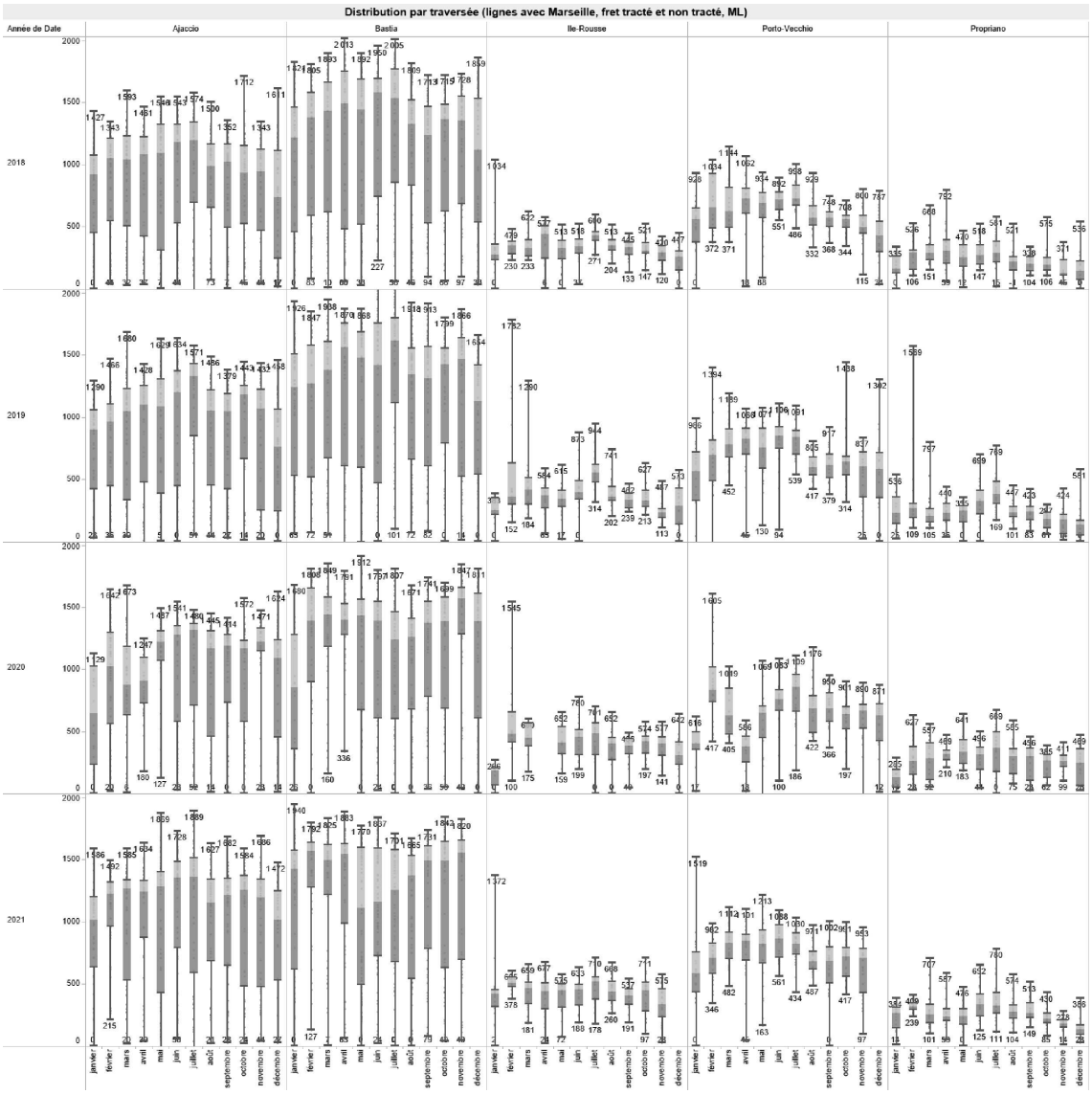
— *Vendredi* – Dé hAoine

— *Samedi* – Dé Sathairn

— *Dimanche* – Dé Domhnaigh

Fíor 4

Trácht lasta neamhtharraingthe agus tharraingthe (teaglaim den dá dheighleog, lena n-áirítear an sciar inionadaithe) ar bhealaí idir an Chorsaic agus Marseille. Dáileadh tráchta de réir míosa (LM)



Foinse: Barúlacha ó údaráis na Fraince a cuireadh isteach an 27 Iúil 2023.

Eochair:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Dáileadh de réir an turais farraige (bealaí trí Marseille, lasta tarraingthe agus neamhtharraingthe, ML)

— *Année de Date* – Bliain tagartha

— *Janvier* – mí Eanáir

— *Février* – mí Feabhra

— *Mars* – mí an Mhárta

— *Avril* – mí Aibreáin

— *Mai* – mí na Bealtaine

— *Juin* – mí an Mheithimh

— *Juillet* – mí Iúil

— *Août* – mí Lúnasa

— *Septembre* – mí Mheán Fómhair

— *Octobre* – mí Dheireadh Fómhair

— *Novembre* – mí na Samhna

— *Décembre* – mí na Nollag

(977) I bhfianaise an t-éileamh ar thrácht lasta a bheith leathnaithe amach mar sin, measann údaráis na Fraince nach bhfuil an íosacmhainn iompair lasta in aghaidh an turais farraige dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach. Go sonrach, mar a léirítear in Table 31, dá ndéanfaí an íosacmhainn iompair lasta in aghaidh an turais farraige a ríomh ar bhonn an mheánéilimh in aghaidh an turais farraige arna dhíorthú ó shonraí stairiúla, mar a mholann Corsica Ferries, ní fhreastalófaí ar an éileamh measta ar thrácht lasta i gcás líon mór turas farraige (lena n-áirítear dé-aistir in-athsceidealaithe). De réir na sonraí a sholáthair údaráis na Fraince, dhéanfadh ró-éileamh i ndáil leis an íosacmhainn iompair a bhfuil coinne leis difear do cheann amháin as dhá thuras farraige ar na bealaí idir Marseille agus Ajaccio, Bastia agus Porto-Vecchio, mar a sáródh an t-éileamh an íosacmhainn iompair (ceann amháin as ceithre thuras farraige ar bhealaí Marseille-Propriano agus Marseille-L'Île-Rousse), rud nach beag.

(978) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhfágfadh modheolaíocht den sórt sin nach bhféadfaí freastal ar sciar mór den riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh i ndáil le lasta. Ar bhonn na sonraí a sholáthair údaráis na Fraince, is dócha nach bhféadfaí freastal ar idir 17 % agus 25 % den ghá le hiompar lasta in aghaidh na bliana. Ghéaródh sé sin ar na srianta acmhainne iompair a breathnaíodh cheana ar na bealaí idir Marseille agus calafoirt na Corsaice, mar a thug úsáideoirí agus soláthraithe seirbhíse le fios (aithris 350).

(979) Ina theannta sin, ba cheart a thabhairt faoi deara nach bhfuil an íosacmhainn iompair lasta a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí leordhóthanach fiú chun an t-éileamh lasta a bhfuil coinne ag údaráis na Fraince leis a chumhdach i ngach cás. Go sonrach, ar bhealaí Marseille-Ajaccio agus Marseille-Bastia, mheas údaráis na Fraince, ar bhonn sonraí tráchta stairiúla (2019), gur dócha go bhféadfadh sé, i gcás roinnt turais farraige, go mbeadh an t-éileamh níos mó ná an íosacmhainn iompair lasta a leagtar síos leis na conarthaí seirbhíse poiblí. Tá an riosca sin ar cheann de na tosca a thugann údar leis an ngá go ndéanfaí foráil maidir le dé-aistir bhreise sna conarthaí seirbhíse poiblí.

(980) Ar deireadh, i dtéarmaí ginearálta, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil sé dlisteanach do Bhallstát a áirithiú go gcinntear oibleagáidí seirbhíse poiblí ar bhealach inar féidir leis an tseirbhís phoiblí freastal ar an éileamh réamh-mheasta, fiú ar bhonn laethúil, mar a thugann La Méridionale le fios mar is ceart (aithris 609). Luaitear in Airteagal 14 CFAE nach mór don Aontas Eorpach agus do na Ballstáit a áirithiú go n-oibreoidh SLEGanna ar bhonn prionsabail agus coinníollacha a chuireann ar a gcumas dóibh a misin a chomhlíonadh. Mar sin féin, bheadh riosca mór ag baint leis an réiteach a mhol Corsica Ferries nach dtabharfaí caoi do na SLEGanna a fhorchuirtear faoi na conarthaí seirbhíse poiblí a misin a chomhlíonadh maidir leis na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh. Tagraíonn an Coimisiún freisin don bharúil ábhartha a rinne La Méridionale maidir leis na srianta oibríochtúla a d'fhéadfadh a bheith ar oibreoirí nach mór do na Ballstáit a chur san áireamh agus oibleagáidí seirbhíse poiblí á sainiú acu (aithris 609).

(981) Ar na cúiseanna sin, tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil na hoibleagáidí i leith íosacmhainn iompair lasta dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach go follasach leis na riachtanais seirbhíse poiblí a sainaithníodh.

(982) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithris 475), níorbh iomchuí dé-aistir bhreise a chur san áireamh agus íosacmhainn iompair lasta in aghaidh an turais farraige á ríomh. Go deimhin, is é is cuspóir do na hoibleagáidí seirbhíse poiblí i leith íosacmhainn iompair lasta seirbhís iompair leordhóthanach a sholáthar i dtéarmaí acmhainne iompair laistigh de na miníochtaí bliantúla a cheanglaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí (i.e. buntrácht) agus i gcomhthéacs an éilimh a bhfuil coinne leis, gan buaicphointí eisceachtúla éilimh a áireamh. Is é an t-aon chuspóir atá le dé-aistir bhreise, atá roghnach agus a bhféadfadh sé dá bhrí sin nach gcuirfí chun feidhme choíche iad, déileáil le buaicphointí eisceachtúla éilimh. Ní chuirtear na dé-aistir bhreise sin i ngníomh, dá bhrí sin, ach in imthosca eisceachtúla agus mar chuid de phróiseas dea-shainithe lena gceanglaítear go suífear riachtanais bhreise roimh ré. Dá bhrí sin, bhí údaráis na Fraince i dteideal an íosacmhainn iompair lasta a leagan amach, chun a áirithiú go mbeadh an t-oibreoir in ann freastal ar na riachtanais buntráchta gan dochar do na dé-aistir bhreise mar uirlis sholúbtha, rud a chuir ar a gcumas dóibh freagairt do bhuaicphointí gan choinne ar bhonn eisceachtúil.

(983) A mhéid a bhaineann le hiompar paisinéirí, shocraigh údaráis na Fraince íosacmhainn iompair sna conarthaí seirbhíse poiblí le haghaidh gach ceann de na catagóirí paisinéirí ar sainaithníodh go bhfuil gá acu le seirbhís muiriompair phoiblí (cónaitheoirí agus neamhchónaitheoirí ar bhealach Marseille-Propriano, paisinéirí leighis agus tiománaithe lasta tharraingthe ar gach bealach).

(984) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann leis an íosacmhainn iompair i gcás paisinéirí cónaitheacha agus neamhchónaitheacha in aghaidh an turais farraige a áirítear sa chonradh seirbhíse poiblí le haghaidh bhealach Marseille-Propriano, tugann an Coimisiún dá aire gur ríomhadh an acmhainn iompair sin ar bhonn an éilimh iomláin a bhfuil coinne leis ó phaisinéirí in 2030 (an t-éileamh is airde le linn chur chun feidhme an chonartha seirbhíse poiblí), atá beagán níos airde ná mar a bhí in 2019 (+ 1 %). Ní dhéanann earráid fhollasach measúnaithe difear don chinneadh sin.

(985) Thairis sin, a mhéid a bhaineann le híosacmhainn iompair paisinéirí leighis in aghaidh an turais farraige, mheas údaráis na Fraince go mbeadh an t-éileamh ar phaisinéirí leighis seasmhach idir 2023 agus 2030 ar bhonn an leibhéil mheasta tráchta in 2019 (aithris 161). Ní dhéanann earráid fhollasach measúnaithe difear don chinneadh sin a mhéid a dhéantar na hoibleagáidí i leith acmhainn iompair a shocrú ar bhonn leanúnach a chomhfhreagraíonn do mheastachán coimeádach ar threochtaí tráchta.

(986) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis an íosacmhainn iompair do thiománaithe in aghaidh an turais farraige, is fiú a mheabhrú gur mheas údaráis na Fraince, i gcás gach bealaigh mhuirí, go raibh an cóimheas idir tiománaithe agus méadair líneacha de lasta tarraingthe comhfhreagrach don mheánluach a breathnaíodh i gcaitheamh na tréimhse 2018-2021 (aithris 230). Dá réir sin, tá nasc díreach idir an t-éileamh ó thiománaithe a bhfuil coinne leis in 2030 agus an méid measta lasta tharraingthe in 2030.

(987) Measann an Coimisiún gur cur chuige bailí é an cóimheas stairiúil idir tiománaithe agus méadair líneacha de lasta tarraingthe chun meastachán a dhéanamh ar an líon tiománaithe a bhaineann leis an tseirbhís iompair lasta phoiblí. Ós rud é go measann an Coimisiún nach bhfuil an íosacmhainn iompair lasta dá bhforáiltear sna conarthaí seirbhíse poiblí díréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí a sainaithníodh (aithris 981), ní mór feidhm a bheith ag an argóint chéanna maidir leis an acmhainn iompair a bhaineann leis an líon tiománaithe.

(988) Ní mór diúltú do bharúlacha Corsica Ferries maidir leis an oibleagáid dhíréireach ar lamháltóirí a bheith in ann freastal go córasach ar níos mó ná 12 phaisinéir in aghaidh an turais farraige, gan úsáid soithí róró a áireamh (aithrisí 476 go 479). Mar a léirítear in aithrisí 829, 874 agus 947, measann an Coimisiún nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach agus an riachtanas seirbhíse poiblí i ndáil le hiompar paisinéirí á shaintréithriú acu. Thairis sin, mar a leagtar amach in aithrisí 984 go 986, measann an Coimisiún go bhfuil na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a bhaineann le híosacmhainn iompair paisinéirí comhréireach leis an riachtanas seirbhíse poiblí atá le comhlíonadh. Dá bhrí sin, níor socraíodh an íosacmhainn iompair faoi threoir an chineáil soithigh atá le húsáid, ach de réir an riachtanais seirbhíse poiblí atá le comhlíonadh agus dá réir sin amháin. Ina theannta sin, níl aon cheanglas sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir leis an gcineál soithí atá le húsáid. Ba cheart a thabhairt faoi deara, mar shampla, nach gceanglaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí go mbeidh an íosacmhainn iompair paisinéirí ar bhealaí L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio níos mó ná 12 phaisinéir fiú. Sna himthosca sin, ní féidir a mhaíomh, dá bhrí sin, go bhforchuireann na conarthaí seirbhíse poiblí úsáid dhíréireach soithí Ro-Pax seachas soithí róró.

7.3.2.2.3. Conclúid maidir le comhréireacht na hidirghabhála stáit agus na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a leagtar síos sna conarthaí seirbhíse poiblí

(989) Is léir ón méid uile thuas nach bhfuil úsáid conarthaí seirbhíse poiblí, ná na hoibleagáidí seirbhíse poiblí atá iontu, díréireach go follasach leis an riachtanas seirbhíse poiblí agus, dá réir sin, gurb é an rud a bhí iontu an cur chuige ba lú a chuirfeadh srian ar na saoirsí atá fíor-riachtanach le haghaidh fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh.

7.3.3. *Iontaoibh a bheith ann lena sonraítear na hoibleagáidí seirbhíse poiblí agus na modhanna chun cúiteamh a ríomh*

(990) De réir mhíreanna 15 agus 16 de Chreat SLEG, ní mór an fhreagracht as oibriú SLEG a chur ar iontaoibh an ghnóthais lena mbaineann trí bhíthin gníomh amháin nó níos mó, a bhféadfaidh gach Ballstát a fhoirm a chinneadh. Ní mór na nithe seo a leanas, go háirithe, a áireamh sa ghníomh nó sna gníomhartha:

— ábhar agus fad na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí;

— an gnóthas agus, i gcás inarb infheidhme, an chríoch lena mbaineann;

— cineál aon chirt eisiach nó speisialta a shannfaidh an t-údarás deonúcháin don ghnóthas;

— an tuairisc ar an sásra cúitimh agus ar na paraiméadair lena ríomhtar agus lena ndéantar faireachán agus athbhreithniú ar an gcúiteamh; agus

— na socruithe chun aon róchúiteamh a sheachaint agus a aisghabháil.

(991) Sa chás seo, tugann an Coimisiún an méid seo a leanas dá aire:

— leagtar amach ábhar na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí in Airteagail 17, 18 agus 23 de na conarthaí seirbhíse poiblí agus in Iarscríbhinn 1 a ghabhann leo. Sonraítear a bhfad 8 mbliana in Airteagal 3 de na conarthaí seirbhíse poiblí;

— tagraítear don ghnóthas arna ainmniú mar an lamháltóir ar leathanach 2 de na conarthaí seirbhíse poiblí, áit a liostaítear é mar pháirtí conarthach. Sonraítear raon feidhme geografach na gconarthaí seirbhíse poiblí in Airteagal 1;

— ní dhéantar foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir le haon cheart speisialta ná eisiach;

— leagtar amach in Airteagail 30 go 39 de na conarthaí seirbhíse poiblí agus in Iarscríbhinn 9 a ghabhann leo an tuairisc ar an sásra cúitimh agus na paraiméadair lena ríomhtar agus lena ndéantar faireachán agus athbhreithniú ar an gcúiteamh;

— leagtar amach in Airteagal 40 de na conarthaí seirbhíse poiblí na nósanna imeachta chun aon róchúiteamh a aisghabháil agus na modhanna chun róchúiteamh den sórt sin a sheachaint.

(992) Dá bhrí sin, is é tuairim an Choimisiúin go gcomhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí míreanna 15 go 16 de Chreat SLEG. Níor chuir na páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an bpointe sin.

7.3.4. *Fad na hiontaoibhe*

(993) De réir mhír 17 de Chreat SLEG, ba cheart údar a thabhairt le fad na hiontaoibhe trí thagairt a dhéanamh do chritéir oibiachtúla amhail an gá le hamúchadh sócmhainní seasta neamh-inaistrithe. I bprionsabal, níor cheart fad iontaoibhe SLEG a bheith níos faide ná an tréimhse is gá le haghaidh dhímheas na sócmhainní is mó is gá chun SLEG a sholáthar.

(994) Tugann an Coimisiún dá aire ar an gcéad dul síos, de réir na teachtaireachta léirmhínithí maidir leis an Rialachán Cabatáiste, nach leagtar síos ré uasta le haghaidh conarthaí seirbhíse poiblí leis an Rialachán. Luaitear sa teachtaireacht gur féidir le conarthaí seirbhíse poiblí a mhaireann níos faide ná 5 bliana (i gcásanna inar lamháltas é an conradh de réir bhrí na Treorach maidir le Lamháltais) nó 6 bliana an ceanglas comhréireachta a chomhlíonadh ar choinníoll (i) go dtugann critéir oibiachtúla údar leo, amhail an gá go bhforchúiteofar na hinfheistíochtaí a dhéanfar chun an tseirbhís cabatáiste muirí a oibriú faoi ghnáthdhálaí oibriúcháin (e.g. infheistíochtaí i soithí nó i mbonneagar) agus (ii) nach mbeidh foriamh margaidh mar thoradh orthu ([275]).

([275]) Tugann an Coimisiún le fios, mar a luaitear sa teachtaireacht i ndáil le treoirlínte Comhphobail maidir le státchabhair d'iompar muirí, i réimse an chabatáiste mhuirí, gur cheart ré conarthaí seirbhíse poiblí a bheith teoranta do thréimhse réasúnta nach bhfuil rófhada, thart ar 6 bliana de ghnáth (Teachtaireacht ón gCoimisiún C(2004) 43 – Treoirlínte Comhphobail maidir le státchabhair d'iompar muirí, IO C 13, 17.1.2004, lch. 3, pointe 9). Mar sin féin, sa teachtaireacht léirmhínitheach luaitear an méid seo a leanas maidir le cur i bhfeidhm phrionsabal na saoirse chun seirbhísí muiriompair a sholáthar: 'léiríonn an taithí a fuarthas ó bhí 2003 ann go bhfágann an teorainn 6 bliana, i roinnt cásanna, nach ndéanann longúinéirí tairiscintí toisc go measann siad go bhfuil an tréimhse sin róghearr chun na hinfheistíochtaí a dhéanfar in oibriú na seirbhíse a fhorchúiteamh. Ar an gcaoi chéanna, maíonn údaráis phoiblí freisin go bhféadfadh conarthaí gearrthréimhse longúinéirí a dhíspreagadh ó infheistíochtaí níos substaintiúla a dhéanamh, rud a chuirfeadh bac ar nuálaíocht agus ar fheabhsuithe féideartha ar cháilíocht na seirbhíse. [...] Ar an gcúis sin, creideann an Coimisiún gur féidir le conarthaí seirbhíse poiblí a mhaireann níos faide ná 5 bliana (i gcás inar lamháltas é an conradh de réir bhrí na Treorach maidir le Lamháltais) nó 6 bliana an ceanglas comhréireachta a chomhlíonadh ar choinníoll (1) go dtugann critéir oibiachtúla údar leo, amhail an gá go bhforchúiteofar na hinfheistíochtaí a dhéanfar chun an tseirbhís cabatáiste muirí a oibriú faoi ghnáthdhálaí oibriúcháin (e.g. infheistíochtaí i soithí nó i mbonneagar) agus (2) nach mbeidh foriamh margaidh mar thoradh orthu. Gan dochar d'anailís cás ar chás, de réir thaithí an Choimisiúin agus na faisnéise a sholáthair na húdaráis phoiblí, d'fhéadfadh údar a bheith le conarthaí nach faide a ré ná 12 bhliain chun go gcumasófar dímheas cuid mhór de na costais a bhaineann le gnáthbhád nua farantóireachta agus chun go mbeidh an margadh in ann feidhmiú go cuí an tráth céanna.'

(995) Ina theannta sin, foráiltear le hAirteagal 18(2) den Treoir maidir le conarthaí lamháltais a dhámhachtain *'go n-áireofar sna hinfheistíochtaí a chuirtear san áireamh chun* [ré an lamháltais] *a ríomh infheistíochtaí tosaigh agus infheistíochtaí le linn shaolré an lamháltais araon.'*

(996) Dar le húdaráis na Fraince, is é a thugann údar le ré 7 mbliana (móide bliain roghnach amháin) an cuspóir go gcuirfear ar a chumas don lamháltóir costais cheannaigh nó léasaithe soithí agus an costas a bhaineann lena dtabhairt i gcomhréir leis na rialacháin is infheidhme, go háirithe a mhéid a bhaineann le sábháilteacht agus an t-aistriú glas, a fhorchúiteamh. Tá gá leis an tréimhse sin chun infheistíochtaí na lamháltóirí a spreagadh le linn théarma an lamháltais.

(997) Cé go dtugann an Coimisiún dá aire nach gceanglaítear aon infheistíocht leis na conarthaí seirbhíse poiblí go díreach, tugann sé le fios mar sin féin nach mór do lamháltóirí a bheith in ann soithí (ceannaithe nó cairtfhostaithe) a shlógadh, rud a bhfuil ualach mór caipitil ag baint leis. Tugann an Coimisiún dá aire freisin na hinfheistíochtaí móra a rinneadh i gcomhréir leis na caighdeáin chomhshaoil is déanaí a chuirtear chun feidhme le Treoir (AE) 2023/959 ([276]) agus le Rialachán (AE) 2023/1805 ([277]). Mar a léirítear in aithris 571, measann Corsica Linea gurb é EUR 12 mhilliún an costas a bhaineann lena soithí a thabhairt i gcomhréir le caighdeáin chomhshaoil.

(998) A mhéid a bhaineann le heaspa foriaimh margaidh, tugann an Coimisiún dá aire go ndearna CdC an cinneadh nós imeachta dámhachtana oscailte agus conarthaí seirbhíse poiblí 'bealach ar bhealach' a úsáid. In ionad conradh aonair a dhámhachtain a mhairfeadh 7 mbliana (móide bliain roghnach amháin), rinne CdC an cinneadh cúig chonradh ar leithligh den ré chéanna a dhámhachtain le haghaidh seirbhísí comhchosúla, lena gcuirtear chun cinn éagsúlacht gníomhaithe ar dócha go gcuirfidh siad seirbhísí muiriompair idir mórthír na Fraince agus an Chorsaic ar fáil. Ina theannta sin, ba é ba chuspóir don ré sin an tairiscint a dhéanamh níos tarraingtí d'iarrthóirí ionchasacha agus, ar an gcaoi sin, iomaíocht a spreagadh. In éagmais ré den sórt sin, cinneann an Coimisiún go mbeadh sé deacair d'iarrthóirí ionchasacha gníomhaíocht eacnamaíoch a dhéanamh a thabharfadh caoi dóibh na hinfheistíochtaí riachtanacha a fhorchúiteamh. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go leanann an gearánach de sheirbhísí muirí chuig an gCorsaic a sholáthar ó Nice agus Toulon. Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil réanna níos faide ná 6 bliana ann faoi chonarthaí seirbhíse poiblí muirí eile san Eoraip (e.g. 6 bliana móide 4 bliana sa Chróit ([278]) agus 12 bhliain san Iodáil ([279])). Ar bhonn na faisnéise sin, measann an Coimisiún, sa chás seo, nach dócha go ndéanfaidh ré na gconarthaí an margadh a fhoriamh.

(999) I bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún go gcomhlíonann téarma 7 mbliana na gconarthaí seirbhíse poiblí, téarma a fhéadfar a athnuachan 1 bhliain amháin, ceanglais na comhréireachta, go háirithe i bhfianaise na n-infheistíochtaí a cheanglaítear faoi na conarthaí seirbhíse poiblí agus ós rud é nár dhócha go ndéanfadh an ré sin an margadh a fhoriamh.

7.3.5. *Comhlíontacht le Treoir 2006/111/CE*

(1000) Faoi mhír 18 de Chreat SLEG, ní féidir a mheas go bhfuil cabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 106(2) CFAE ach amháin i gcás ina gcomhlíonfaidh an t-údarás, i gcás inarb infheidhme, le Treoir 2006/111/CE ón gCoimisiún (**'an Treoir maidir le Trédhearcacht'**) ([280]). Cabhair nach gcomhlíonann an Treoir sin, meastar go ndéanann sí difear d'fhorbairt trádála a mhéid a bheadh contrártha do leas an Aontais de réir bhrí Airteagal 106(2) CFAE.

(1001) De réir Airteagal 2(d) den Treoir maidir le Trédhearcacht, ciallaíonn gnóthas a gceanglaítear air cuntais ar leithligh a choinneáil ar bun, *inter alia*, aon ghnóthas a gcuirtear ar a iontaoibh SLEG a oibriú faoi Airteagal 106(2) CFAE agus a fhaigheann cúiteamh seirbhíse poiblí d'aon chineál i ndáil leis an tseirbhís sin, agus a dhéanann gníomhaíochtaí eile.

([276]) Treoir (AE) 2023/959, *ibid*.

([277]) Rialachán (AE) 2023/1805 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 13 Meán Fómhair 2023 maidir le breoslaí in-athnuaite agus ísealcharbóin a úsáid sa mhuiriompar, agus lena leasaítear Treoir 2009/16/CE, ibid.

([278]) Cinneadh ón gCoimisiún an 12 Iúil 2018 maidir le cásanna SA.48119 (2017/N) agus SA.49523 (2017/N) – An Chróit – SLEG – muiriompar poiblí cósta sceidealaithe ar na bealaí farantóireachta Uimh. 431, 432, 632 agus 635, C(2018) 4375 final (IO C 339, 21.9.2018, lch. 1).

([279]) Cinneadh (AE) 2022/448.

([280]) Treoir 2006/111/CE ón gCoimisiún an 16 Samhain 2006 maidir le trédhearcacht caidrimh airgeadais idir na Ballstáit agus gnóthais phoiblí agus chomh maith leis sin maidir le trédhearcacht airgeadais laistigh de ghnóthais áirithe (IO L 318, 17.11.2006, lch. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Tugann an Coimisiún dá aire sa chás seo go bhfuil Corsica Linea agus La Méridionale le meas a bheith ina ngnóthais a gceanglaítear orthu cuntais ar leithligh a choinneáil ar bun de réir bhrí na Treorach maidir le Trédhearcacht.

(1003) Is iad seo a leanas forálacha na Treorach maidir le Trédhearcacht is infheidhme maidir le gnóthais a gceanglaítear orthu cuntais ar leithligh a choinneáil ar bun.

(1004) De réir Airteagal 1(2) den Treoir maidir le Trédhearcacht, ní mór do na Ballstáit a áirithiú go léireofar i gceart sna cuntais ar leithligh struchtúr airgeadais agus eagraíochtúil aon ghnóthais a gceanglaítear air cuntais ar leithligh a choinneáil ar bun, ionas go dtiocfaidh na nithe seo a leanas chun cinn go soiléir:

— na costais agus an t-ioncam a bhaineann le gníomhaíochtaí éagsúla;

— mionsonraí iomlána maidir leis na modhanna trína sanntar costais agus ioncam do ghníomhaíochtaí éagsúla nó trína leithdháiltear orthu iad.

(1005) Thairis sin, de réir Airteagal 4(1) den Treoir maidir le Trédhearcacht, '[...] déanfaidh na Ballstáit na bearta is gá chun a áirithiú, i gcás aon ghnóthas a gceanglaítear air cuntais ar leithligh a choinneáil ar bun:

— gur cuntais ar leithligh iad na cuntais inmheánacha a chomhfhreagraíonn do ghníomhaíochtaí éagsúla;

— go sannfar nó go leithdháilfear i gceart na costais agus an t-ioncam uile ar bhonn phrionsabail na cuntasaíochta costála arna gcur i bhfeidhm go comhsheasmhach agus ar bhealach a bhfuil bonn cirt hoibiachtúil leis;

— go suífear go soiléir na prionsabail cuntasaíochta costála a gcoinnítear cuntais ar leithligh dá réir.'

(1006) Sa chás seo, tugann an Coimisiún dá aire gur léir ó Airteagal 30 de na conarthaí seirbhíse poiblí go bhfuil cuntais inmheánacha na gconraitheoirí a bhaineann le gníomhaíochtaí SLEG agus neamh-SLEG ina gcuntais ar leithligh, agus go léiríonn na cuntais sin an t-ioncam agus na costais atá bainteach leis na gníomhaíochtaí éagsúla sin (aithris 293).

(1007) Thairis sin, agus mar a thabharfar tuairisc air i Roinn 7.3.8, tugann an Coimisiún dá aire ag an gcéim seo gur shann agus gur leithdháil údaráis na Fraince i gceart na costais agus an t-ioncam a bhaineann le soláthar SLEG agus gníomhaíochtaí tráchtála ar bhonn prionsabail chuntasaíochta costála atá sainithe go soiléir, curtha i bhfeidhm go comhsheasmhach agus inchosanta go hoibiachtúil. Soláthraítear sna conarthaí seirbhíse poiblí freisin mionsonraí maidir leis na modhanna trína sanntar costais agus ioncam do ghníomhaíochtaí éagsúla nó trína leithdháiltear orthu iad.

(1008) Dá bhrí sin, comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí an Treoir maidir le Trédhearcacht. Níor chuir na páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an bpointe sin.

7.3.6. *Comhlíonadh rialacha an Aontais maidir le soláthar poiblí*

(1009) De réir mhír 19 de Chreat SLEG, ní féidir a mheas cabhair a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 106(2) CFAE ach amháin i gcás inar chomhlíon an t-údarás freagrach rialacha infheidhme an Aontais i réimse an tsoláthair phoiblí, nó i gcás ina ngeallann sé go gcomhlíonfaidh sé iad, agus é ag cur soláthar na seirbhíse ar iontaoibh an ghnóthais i gceist. Áirítear leis sin aon cheanglas maidir le trédhearcacht, cóir chomhionann agus neamh-idirdhealú a eascraíonn go díreach as an gConradh agus, i gcás inarb infheidhme, as dlí tánaisteach an Aontais. Cabhair nach gcomhlíonann na rialacha agus na ceanglais sin, meastar go ndéanann sí difear don fhorbairt trádála a oiread agus go mbeadh sí contrártha do leasanna an Aontais de réir bhrí Airteagal 106(2) CFAE.

(1010) Athdhearbhaítear an ceanglas sin sa teachtaireacht léirmhínitheach maidir leis an Rialachán Cabatáiste ([281]). Thairis sin, forchuirtear leis an teachtaireacht freisin coinníollacha maidir leis an rogha nós imeachta chun conarthaí a dhámhachtain ([282]). Luaitear ann gurb é an bealach is éasca chun neamh-idirdhealú a áirithiú, i bprionsabal, nós imeachta tairisceana oscailte a sheoladh. Féadfaidh nós imeachta dámhachtana idirbheartaithe leis na tairgeoirí ionchasacha prionsabal an neamh-idirdhealaithe a chomhlíonadh ar choinníoll go mbeidh an idirbheartaíocht idir an t-údarás breithnithe agus cuideachtaí a chuir tairiscintí isteach neamhchlaonta, cothrom agus trédhearcach. Mar a luaitear sa teachtaireacht léirmhínitheach maidir leis an Rialachán Cabatáiste, is é tuairim an Choimisiúin nach gcomhlíonann dámhachtain dhíreach conartha prionsabail an neamh-idirdhealaithe agus na trédhearcachta a leagtar síos in Airteagal 4 den Rialachán Cabatáiste. Ar an gcaoi chéanna, aon nós imeachta tairisceana a ceapadh ar bhealach a chuirfeadh srian míchuí ar an líon tairgeoirí ionchasacha, ní chomhlíonann sé prionsabail an neamh-idirdhealaithe agus na trédhearcachta.

(1011) Luaitear freisin sa teachtaireacht léirmhínitheach maidir le Rialachán Cabatáiste, chun comhlíonadh na bprionsabal thuasluaite a áirithiú, gur cheart fad iomchuí agus réasúnta a bheith sa tréimhse idir seoladh an nós imeachta tairisceana agus an dáta nach mór tús a chur le hoibriú na seirbhísí iompair. Tréimhsí róghearr nach dtugann léiriú leormhaith ar na riachtanais seirbhíse cabatáiste atá le dámhachtain (e.g. maidir le méid an mhargaidh, ceanglais maidir le cáilíocht nó minicíocht), d'fhéadfaidís dul i bhfabhar an longúinéara atá ann faoi láthair de shárú ar phrionsabal na córa comhionainne.

(1012) Dá réir sin, rinne an Coimisiún scrúdú ar cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon an t-údarás freagrach rialacha an Aontais maidir le soláthar poiblí, is é sin an Treoir maidir le Lamháltais sa chás seo, agus soláthar na seirbhíse á chur ar iontaoibh na ngnóthas lena mbaineann.

(1013) Ina ghearán, líomhnaíonn Corsica Ferries go ndearnadh dhá shárú ar an Treoir maidir le Lamháltais. A mhéid a bhaineann leis an gcéad sárú, áitíonn Corsica Ferries go raibh bacainní roimhe a d'fhág nach raibh sé indéanta dó iarratas a dhéanamh, go háirithe na sprioc-amanna an-ghearr a bhain leis an nós imeachta (aithris 522) ([283]). Ina theannta sin, áitíonn sé gur leasaigh údaráis na Fraince saintréithe íosta an nós imeachta tairisceana go míchuí ionas go roghnóidís tairiscintí nár chomhlíon ceanglais theicniúla Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí, go háirithe a mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise.

(1014) A mhéid a bhaineann leis an dara sárú (aithris 523), áitíonn Corsica Ferries nach raibh údar le ré na gconarthaí seirbhíse poiblí i bhfianaise na heaspa infheistíochtaí a cheanglaítear ar na lamháltóirí. Maidir leis an bpointe sin, tagraíonn an Coimisiún do Roinn 7.3.4 den chinneadh.

7.3.6.1. Fad an nós imeachta tairisceana

(1015) Sa roinn seo, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann fad an nós imeachta tairisceana an Treoir maidir le Lamháltais, ó thaobh an dá ghné seo: (i) an tréimhse idir tús an nós imeachta (6 Bealtaine 2022) agus tús iarbhír an chonartha seirbhíse poiblí (1 Eanáir 2023) agus (ii) an tréimhse idir dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí (an 21 Nollaig 2022) agus a dteacht i bhfeidhm (1 Eanáir 2023).

(1016) Sa Treoir maidir le Lamháltais, déantar foráil maidir le ([284]) híostréimhse 30 lá chun iarratais agus tairiscintí a chur isteach, dar tús dáta foilsithe an fhógra lamháltais.Comhlíonadh an sprioc-am íosta sin sa chás seo (ba é an 25 Iúil 2022 an spriocdháta chun iarratais a chur isteach).

([281]) Roinn 5.4.1.
([282]) Roinn 5.4.2.
([283]) Áitíonn Corsica Ferries freisin gur bhacainn iontrála é an ceanglas maidir le soithí Ro-Pax a shlógadh (aithris 517). Mar sin féin, maidir leis na cuideachtaí a d'oibrigh seirbhísí chuig an gCorsaic idir 2015 agus 2022, lena n-áirítear Corsica Ferries, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil soithí acu a bhfuil a méid comhoiriúnach leis na forálacha a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí atá ann faoi láthair. Thairis sin, measann an Coimisiún go dtugann riachtanas seirbhíse poiblí údar leis na coinníollacha acmhainne iompair a cheanglaítear sna conarthaí seirbhíse poiblí, mar a luaitear i Ranna 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 agus 7.3.2.1.3.3. Dá bhrí sin, ní féidir go raibh na coinníollacha sin ina mbacainn iontrála.
([284]) An Treoir maidir le Lamháltais, Airteagal 39.

(1017) Mar sin féin, ní leagtar síos leis an Treoir maidir le Lamháltais aon tréimhse íosta ná uasta idir dámhachtain lamháltais agus teacht i bhfeidhm an lamháltais sin. Is gá measúnú a dhéanamh, dá bhrí sin, an dócha go sáródh sprioc-amanna an nós imeachta i gceist prionsabail na trédhearcachta, na córa comhionainne agus an neamh-idirdhealaithe.

(1018) Déanfaidh an Coimisiún scrúdú thíos ar mhaímh Corsica Ferries go raibh na teorainneacha ama a forchuireadh leis an nós imeachta ina mbacainn roimh iontrálaithe nua, i bhfianaise an chásdlí ([285]) atá ann faoi láthair agus na gcleachtas san earnáil mhuirí.

(1019) Tugann an Coimisiún dá aire go ndeachaigh conarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022 in éag an 31 Nollaig 2022. Rinneadh teacht i bhfeidhm na gconarthaí seirbhíse poiblí nua an 1 Eanáir 2023 a fhógairt i mí Eanáir 2022, mar chuid den chomhairliúchán a rinne CdC le hoibreoirí, a raibh Corsica Ferries rannpháirteach ann. D'fhoilsigh OTC an fógra conartha an 6 Bealtaine 2022, i.e. 8 mí roimh thús chonarthaí seirbhíse poiblí 2023-2030.

(1020) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, tar éis fhoilsiú an fhógra conartha an 6 Bealtaine 2022, nár iarr aon cheann de na hiarrthóirí ionchasacha athrú ar an tráthchlár, cé go raibh sé ar eolas ó thús an nós imeachta (féach aithris 374).

(1021) Measann Corsica Ferries go raibh an tráthchlár sin ina bhacainn a d'fhág nach raibh sé indéanta dó iarratas a dhéanamh. Go sonrach, luaitear ann go n-osclaítear áirithintí 6 mhí roimh ré ar a laghad san earnáil muiriompair, rud a fhágann nach féidir le soláthraithe seirbhíse nua longa a bhfuil íosacmhainn iompair acu i dtéarmaí paisinéirí agus cábán de a shlógadh laistigh de na sprioc-amanna tairisceana. Dá bhrí sin, chun bheith in ann na soithí dá chabhlach a sannadh do na bealaí idir Toulon agus an Chorsaic, idir Nice agus an Chorsaic agus idir an Iodáil agus an Chorsaic a athshannadh do bhealaí idir Marseille agus an Chorsaic, bheadh air áirithintí le haghaidh na mbealaí sin a dhúnadh 6 mhí ar a laghad roimh ré.

(1022) Tugann an Coimisiún dá aire na barúlacha ó La Méridionale agus Corsica Linea, lena léirítear go bhfuil sprioc-am i bhfad níos giorra ná an sprioc-am a luann Corsica Ferries leordhóthanach chun áirithintí a oscailt. Míníonn tairbhithe na gconarthaí seirbhíse poiblí, i gcás iompar lasta, arb é is príomhchuspóir do na conarthaí seirbhíse poiblí, go ndéantar formhór mór na n-áirithintí cúpla lá roimh ré nó an lá céanna i gcás gnáthchustaiméirí. Maidir le hiompar paisinéirí, thosaigh na conarthaí seirbhíse poiblí sa séasúr ciúin ina mbíonn an trácht níos lú. Deir La Méridionale, mar shampla, gur oscail sé áirithintí le haghaidh Luchtóga 1 agus 3 (Ajaccio agus Porto-Vecchio) an 21 Nollaig 2022 agus nár choisc sé sin air tús a chur le gnáthoibríochtaí.

(1023) Tugann an Coimisiún dá aire gur fhógair OTC an tráthchlár sealadach le haghaidh an nós imeachta i Rún 22/050 ó Thionól na Corsaice an 28 Aibreán 2022. I gcomhréir leis an tráthchlár sin, ba é an 25 Iúil 2022 an sprioc-am chun iarratais a fháil, bhí sé beartaithe idirbheartaíocht a dhéanamh ó mhí Lúnasa 2022, agus bhí dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí agus roghnú agus fógairt an iarrthóra rathúil (na n-iarrthóirí rathúla) beartaithe do mhí Dheireadh Fómhair 2022.

(1024) I bhfianaise an tráthchláir sin, bhí an t-am measta idir dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí agus a dteacht i bhfeidhm (an 1 Eanáir 2023) díreach os cionn 2 mhí, i.e. níos mó ná dhá oiread na tréimhse i gcásdlí SNCM II (féach aithris 372).

(1025) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, an 25 Iúil 2022, an dáta a fuarthas na hiarratais, gur chinn OTC agus CdC nach raibh iarratas déanta ach ag Corsica Linea agus La Méridionale, ina n-ainm féin nó mar chuibhreannas, agus é á thabhairt dá aire nach ndearna aon iontrálaí nua iarratas. Dá thoradh sin, ón 25 Iúil 2022, bhí OTC agus CdC in ann a mheas nach raibh aon éifeacht foriaimh ag moilliú an tráthchláir tosaigh ná ag giorrú na tréimhse idir dámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí agus a dteacht i bhfeidhm a mhéid a bhaineann le hiontrálaithe nua ionchasacha.

(1026) I bhfianaise an mhéid thuas, go háirithe an tráthchlár le haghaidh an nós imeachta dámhachtana, ós rud é nach bhfuarthas aon iarraidh chun an tráthchlár a leasú, agus an cleachtas áirithinte san earnáil muiriompair, measann an Coimisiún go raibh am réasúnta ag aon iarrthóir (i) a iarratas a ullmhú agus tairiscint a dhéanamh agus (ii) a chabhlach a imscaradh ar na bealaí a raibh sé ag tairiscint ina leith.

([285]) Breithiúnais an 1 Márta 2017, *SNCM II*, *ibid*.

7.3.6.2. Maidir leis na híoscheanglais agus le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise

(1027) Sa roinn seo, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann an nós imeachta dámhachtana an Treoir maidir le Lamháltais a mhéid a bhaineann le (i) raon feidhme na n-íoscheanglas, (ii) comhlíontacht na gconarthaí seirbhíse poiblí leis na híoscheanglais agus (iii) comhlíontacht le prionsabail na córa comhionainne agus an neamh-idirdhealaithe a mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise.

7.3.6.2.1. Raon feidhme na n-íoscheanglas

(1028) A mhéid a bhaineann leis na híoscheanglais, foráiltear le hAirteagal 37 den Treoir maidir le Lamháltais nach mór don tairiscint rathúil na híoscheanglais arna leagan síos ag an údarás conarthach a chomhlíonadh agus nár cheart na ceanglais sin a athrú le linn na hidirbheartaíochta. Foráiltear le hAirteagal 2.4 de na rialacha tairisceana (aithris 270) do na '*saintréithe íosta*' seo a leanas:

— '[Na] *huastáillí is infheidhme maidir le cónaitheoirí den Chorsaic agus iompar earraí,*

— Acmhainn iompair soithí,

— [Na] *tráthchláir agus minicíochtaí seirbhíse,*

— *Ré an chonartha,* [agus]

— [An] *uasmhéid cúitimh airgeadais a íocann OTC.*'

(1029) Léirítear in Iarscríbhinn 1 (iarscríbhinn theicniúil maidir le seirbhísí, aithris 285) a ghabhann leis na rialacha tairisceana gur '*íosacmhainn iompair*' iad saintréithe na seirbhísí muirí.

(1030) Ina barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, shoiléirigh an Fhrainc gur leagadh amach na híoscheanglais in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana (aithris 379) agus nár tugadh tuairisc in Iarscríbhinn 1 ach ar na híoscheanglais a bhaineann le (i) hacmhainn iompair soithí agus (ii) tráthchláir agus minicíochtaí seirbhíse (aithris 380).

(1031) Tugann an Coimisiún dá aire gur liosta é Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana ina liostaítear na saintréithe íosta ach gan tuilleadh sonraí a sholáthar maidir lena sainmhínithe nó lena n-íosluachanna faoi seach. Chun raon feidhme beacht na saintréithe íosta a thuiscint, is gá doiciméid eile a áirítear sa chomhad tairisceana a cheadú (féach aithris 379).

(1032) Na saintréithe íosta a bhaineann le (i) hacmhainn iompair soithí agus (ii) tráthchláir agus minicíochtaí seirbhíse, mionsonraítear iad in Iarscríbhinn 1 ('iarscríbhinn theicniúil maidir le seirbhísí'), lena leagtar amach (i) an íosacmhainn iompair paisinéirí agus lasta agus (ii) na híosmhinicíochtaí agus na sliotáin ama. De réir Corsica Ferries, is saintréithe íosta iad na heilimintí uile a luaitear in Iarscríbhinn 1, go háirithe i bhfianaise bhreithiúnas na Comhairle Stáit an 24 Meitheamh 2019 ([286]). I ndáil leis sin, cé gur faoi Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh atá sé dlí an Aontais a léirmhíniú, ba cheart a thabhairt faoi deara gur sheas an breithiúnas sin leis an ordú ó Chúirt Riaracháin Bastia an 19 Márta 2019 ([287]), inar cosúil gur thángthas ar an gconclúid, i gcomhthéacs an nós imeachta chun conradh seirbhíse poiblí a dhámhachtain le haghaidh muiriompar paisinéirí agus earraí idir an Chorsaic agus an mhórthír le haghaidh na tréimhse 2019-2020, nach raibh ach na ceanglais theicniúla a leagtar síos in iarscríbhinn atá nasctha le saintréith íosta de chuid an chonartha a liostaítear san Airteagal ábhartha de na rialacha tairisceana le háireamh mar shaintréithe íosta freisin.

(1033) De réir Corsica Ferries, níor chomhlíon na tairiscintí na híoscheanglais, de réir bhrí na Treorach maidir le Lamháltais, maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise mar a leagtar amach in Iarscríbhinn 1.

([286]) An Chomhairle Stáit, 24 Meitheamh 2019, *La Méridionale*, Uimh. 429407, mír 3.
([287]) Cúirt Riaracháin Bastia, 19 Márta 2019, *La Méridionale*, Uimh. 1900289, mír 12.

(1034) Mar sin féin, ní luaitear dé-aistir in-athsceidealaithe in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana ná in Iarscríbhinn 1. Dá thoradh sin, ní féidir iad a mheas gur cuid de na híoscheanglais iad de réir bhrí na Treorach maidir le Lamháltais. A mhéid a bhaineann le dé-aistir bhreise, ní thagraítear in Iarscríbhinn 1 ach don uaslíon a fhéadfaidh an t-údarás conarthach a chur chun feidhme i bhfianaise gur gá an tseirbhís phoiblí a sholáthar ar bhealaí áirithe. Mar sin féin, ní dhéileálann Iarscríbhinn 1 le saintréithe eile a bhaineann le dé-aistir bhreise, amhail a ndátaí a shocrú. ([288])

(1035) I bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún nach raibh dé-aistir in-athsceidealaithe ná dé-aistir bhreise ina gcuid de na híoscheanglais de réir bhrí na Treorach maidir le Lamháltais.

7.3.6.2.2. Comhlíontacht na gconarthaí seirbhíse poiblí leis na híoscheanglais

(1036) Áitíonn Corsica Ferries freisin gur athraigh údaráis na Fraince na saintréithe íosta.

(1037) A mhéid a bhaineann leis an athrú líomhnaithe ar na saintréithe íosta le linn na hidirbheartaíochta, deir údaráis na Fraince nár athraigh siad. Tar éis dó na conarthaí seirbhíse poiblí sínithe a sheiceáil, cinneann an Coimisiún go bhfuil na saintréithe íosta comhionann leo siúd a leagtar síos in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana agus sa chomhad tairisceana.

(1038) A mhéid a bhaineann le comhréireacht na dtairiscintí rathúla leis na híoscheanglais, cinneann an Coimisiún, tar éis fíorú a dhéanamh, ([289]) go gcomhlíonann siad na saintréithe a leagtar amach in Airteagal 2.4 de na rialacha tairisceana agus sa chomhad tairisceana.

(1039) Ina theannta sin, chomhlíon na tairiscintí rathúla uile na ceanglais theicniúla in Iarscríbhinn 1. Bhí cábán aonair le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta ag soitheach amháin de chuid Corsica Linea, Paglia Orba, seachas an dá chábán dá bhforáiltear in Iarscríbhinn 1. Mar sin féin, fiú ag glacadh leis gur íoscheanglas faoin Treoir maidir le Lamháltais é an ceanglas teicniúil maidir leis an líon cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta, ba long thánaisteach é an soitheach a beartaíodh a úsáid mar long a chuirfí in ionad príomhshoithigh (aithris 384). Ina theannta sin, gheall an t-iarrthóir go ndéanfadh sé ceann de na seacht soitheach a d'fhéadfaí a shannadh don tseirbhís a chur in ionad an tsoithigh sin dá mbeadh gá le dhá chábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta. Is fiú a mheabhrú go gceadaítear le hAirteagal 20 de na conarthaí seirbhíse poiblí go n-athsholáthrófaí soithí le linn an chonartha. An tráth céanna, gheall Corsica Linea obair a dhéanamh lena bhféadfaí an dara cábán le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta a fheistiú. Cuireadh an obair sin i gcrích agus tá dhá chábán ag Paglia Orba anois le haghaidh daoine faoi mhíchumas luaineachta.

7.3.6.2.3. Comhlíontacht le prionsabail na córa comhionainne agus an neamh-idirdhealaithe maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise

(1040) Áitíonn Corsica Ferries go raibh fadhbanna eacnamaíocha ag baint le comhlíonadh na gceanglas a leagtar amach in Iarscríbhinn 1 maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise. De réir Corsica Ferries, d'fhágfadh sé gur ghá soitheach a bheadh tiomnaithe go heisiach do na dé-aistir sin a shlógadh, ós rud é nach mór na turais a dhéanamh aon tráth, faoi réir íostréimhse fógra 1 seachtain amháin.

(1041) Tugann an Coimisiún dá aire go ndéantar foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí agus in Iarscríbhinní 1 a ghabhann leo maidir le trí chatagóir dé-aistear: dé-aistir 'bhunúsacha', 'in-athsceidealaithe' agus 'bhreise'.

(1042) Rialaítear dé-aistir in-athsceidealaithe le hAirteagal 17 de na conarthaí seirbhíse poiblí, lena bhforáiltear an méid seo a leanas: 'Chun eagrú tráchta a bharrfheabhsú, forchoimeádann an t-údarás réigiúnach an ceart aige féin chun dé-aistir a athsceidealú, i gcomhréir leis an líon iomlán dé-aistear bliantúil a leagtar amach in Iarscríbhinn 1. Déanfar an t-athsceidealú sin i gcomhthéacs an choiste theicniúil dá dtagraítear in Airteagal 10.2 den chonradh seo'.

(1043) Tugann an Coimisiún dá aire nach dé-aistir bhreise iad dé-aistir in-athsceidealaithe a chuirtear leis an líon iomlán dé-aistear bliantúil, ach gur cuid den líon iomlán sin iad.

([288]) Mar a luaitear in aithris 1055, cé go molann na lamháltóirí dátaí le haghaidh dé-aistir den sórt sin, níl aon tionchar aige sin ar na dátaí iarbhír a fhágtar faoin údarás conarthach a roghnú sa deireadh thiar.

([289]) Bhí dhá leathanach in easnamh sa leagan foirmiúil d'Iarscríbhinn 1 le haghaidh Luchtóg 4, a sheol údaráis na Fraince chuig an gCoimisiún. Mar sin féin, bhí an Coimisiún in ann an fhaisnéis a bhí in easnamh i ndoiciméid tairisceana eile a aisghabháil agus a dheimhniú (Iarscríbhinní 2 agus 3).

(1044) Sainmhínítear dé-aistir bhreise in Airteagal 18 de na conarthaí seirbhíse poiblí, lena ndéantar foráil maidir leis an méid seo a leanas: 'I bhfianaise gur gá seirbhís phoiblí a sholáthar, féadfar a cheangal ar an údarás conarthach a iarraidh ar an gconraitheoir dé-aistir bhreise a dhéanamh ar bhonn *ad hoc* laistigh de theorainn an lín a leagtar amach in Iarscríbhinn 1 (dé-aistir bhreise) [...]'.

(1045) Tugann an Coimisiún faoi deara nach raibh dé-aistir bhreise beartaithe ach i gcás trí luchtóg (10 ndé-aistear i gcás Luchtóg 1, 30 dé-aistear i gcás Luchtóg 2 agus 10 ndé-aistear i gcás Luchtóg 5).

(1046) Deir údaráis na Fraince nach léiríonn an comhad tairisceana ná na freagraí a thug an t-údarás conarthach ar cheisteanna na n-iarrthóirí le linn an nós imeachta dámhachtana go raibh sé d'oibleagáid ar na hiarrthóirí soithí breise a shlógadh le haghaidh na ndé-aistear in-athsceidealaithe agus na ndé-aistear breise. Ina theannta sin, luann údaráis na Fraince go gceanglaítear, i gcomhréir le hAirteagail 17 agus 18 de na dréachtchonarthaí seirbhíse poiblí, cruinniú den choiste teicniúil dá bhforáiltear in Airteagal 10.2 de na conarthaí seirbhíse poiblí a reáchtáil chun dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise a chur chun feidhme. Tugann an coiste caoi don lamháltóir lena mbaineann cur chun feidhme na ndé-aistear sin tuairisciú a dhéanamh ar na deacrachtaí a d'fhéadfadh eascairt as an gcur chun feidhme sin.

(1047) Tugann an Coimisiún dá aire nárbh aon rud nua é cur chun feidhme na ndé-aistear breise, ós rud é go ndearnadh foráil maidir le dé-aistir bhreise sna conarthaí seirbhíse poiblí roimhe seo freisin (conarthaí seirbhíse poiblí 2021-2022), a ndearna Corsica Ferries tairiscint ina leith, agus go raibh an líon ceannann céanna díobh ann i gcás na dtrí luchtóg. Ina theannta sin, bhí deis ag na hoibreoirí eacnamaíocha ar spéis leo iarratas a dhéanamh faisnéis a cheadú a bhaineann le tréimhsí ardéilimh a bhféadfadh gá a bheith ag dé-aistir bhreise ina leith.

(1048) Tugann an Coimisiún dá aire freisin ordú an 20 Iúil 2022 ó Chúirt Riaracháin Bastia (aithris 274), inar chinn an chúirt, maidir le dé-aistir bhreise, an méid seo a leanas:*'... sna himthosca sin, agus ós rud é go bhfuil oibreoirí eacnamaíocha ar an eolas faoin bhfaisnéis a bhaineann le tréimhsí ardéilimh ar mhuiriompar a d'fhéadfadh údar a thabhairt le hiarraidh ar dhé-aistir bhreise agus go bhfuil sé de shaoirse ag SAS Corsica Ferries na sonraí a cheadú a chuirtear ar fáil don phobal, go háirithe ag faireachlann réigiúnach iompair na Corsaice, mar a shonraítear freisin i mír 4.1 de na rialacha tairisceana, ní léir ón imscrúdú go bhfuil an fhaisnéis maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise atá sa chomhad tairisceana neamhleor chun é a chur ar a gcumas d'iarrthóirí measúnú a dhéanamh ar mhéid oibleagáidí na gconraitheoirí agus tairiscint a chur isteach. Dá bhrí sin, ní dócha go ndéanfaidh an sárú líomhnaithe ar na rialacha maidir le poiblíocht agus tairiscint iomaíoch dochar don chuideachta is iarratasóir. Fágann sé sin go bhfuil an phléadáil a bhfuiltear ag brath uirthi neamhéifeachtach*' ([290]).

(1049) Na freagraí ar cheisteanna ó iarrthóirí ionchasacha maidir le dé-aistir, tugann an Coimisiún dá aire nár sholáthair siad tuilleadh sonraí maidir le gnéithe áirithe den chomhad tairisceana ach gur tharchuir siad, go ginearálta, na hiarrthóirí chuig na doiciméid tairisceana, ar doiciméid iad a measadh a bheith sách soiléir ([291]). Mar sin féin, bhí rochtain ag gach iarrthóir ar an bhfaisnéis chéanna tríd an roinn Ceisteanna agus Freagraí, i gcomhréir le prionsabail na trédhearcachta, an neamh-idirdhealaithe agus na córa comhionainne.

(1050) Measann an Coimisiún nár tugadh le fios sna doiciméid tairisceana ar bhealach ar bith gur ghá cabhlach sonrach a choinneáil ar bun le haghaidh dé-aistir bhreise nó dé-aistir in-athsceidealaithe. Deimhnítear é sin leis na conarthaí seirbhíse poiblí roimhe seo agus leis na tairiscintí a cuireadh isteach. Thairis sin, ní raibh sé sin inmharthana ó thaobh na praiticiúlachta agus na heacnamaíochta de, ós rud é nach gcumhdaítear leis an gcúiteamh seirbhíse poiblí na costais a bhaineann le soithí a dhíshlógadh, ar soithí iad a d'fhanfadh neamhghníomhach an chuid is mó den am ([292]).

(1051) Ar bhonn an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go raibh na rialacha tairisceana soiléir go leordhóthanach maidir leis an bpointe sin chun go mbeadh iarrthóirí in ann tairiscint a chur isteach.

(1052) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go gceaptar dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise mar ionstraimí lenar féidir an tseirbhís phoiblí a oiriúnú don éileamh iarbhír nó do dhálaí aimsire, i gcás conarthaí seirbhíse poiblí fadtéarmacha, faoi shásra atá comhchosúil le clásal rogha dá dtagraítear in Airteagal 43(1)(a) den Treoir maidir le Lamháltais.

([290]) Ordú ó Chúirt Riaracháin Bastia an 20 Iúil 2022, aithris 12.

([291]) Measann Corsica Ferries gur léirigh OTC ina fhreagraí go raibh Iarscríbhinn 1 ina híoscheanglas (aithris 529). Mar sin féin, níor thagair OTC ach do na doiciméid tairisceana.

([292]) Dá mbeadh gá le cabhlaigh shonracha le haghaidh dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise, bheadh costas breise ann do na cabhlaigh sin nach bhfuil comhoiriúnach leis an gcúiteamh uasta ar chostais a bhaineann le hoibleagáidí seirbhíse poiblí.

(1053) Tugann an Coimisiún dá aire nár chuir na doiciméid chomhairliúcháin toirmeasc ar iarrthóirí tograí a dhéanamh, agus gur chomhlíon na tairiscintí rathúla forálacha na rialacha tairisceana agus an dréachtchonartha maidir le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise.

(1054) Cé gur mhol Corsica Linea agus cuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale dátaí le haghaidh na ndé-aistear breise, bunaithe ar a dtaithí ar riachtanais lasta agus ar na riachtanais a chuir OTC i láthair sa chomhad tairisceana, ní chiallaíonn sé sin gur gá go ndéanfaí na dé-aistir ar na dátaí céanna sin, rud a d'fhágfadh nárbh fhéidir le OTC dé-aistear a iarraidh ar dhátaí eile. Leanann an coiste teicniúil de chinneadh a dhéanamh maidir le dátaí na ndé-aistear breise sin, mar a fhoráiltear in Airteagal 10.2 den chonradh, agus de bheith á gcur in iúl don lamháltóir 1 seachtain amháin roimh ré.

(1055) Dá bhrí sin, níl an clár atá beartaithe ag an lamháltóir ina cheangal ar an údarás conarthach ar bhealach ar bith, arb eisean a dhéanann an cinneadh maidir le dáta dé-aistir de réir riachtanas. Is é a thug léiriú ar an gcinneadh sin an sampla de na dé-aistir bhreise a rinneadh iarbhír in 2023 i gcás Luchtóg 1, arbh í an t-aon luchtóg a ndearnadh dé-aistir bhreise ina leith (aithris 389). As na 30 dé-aistear breise a moladh, rinneadh 28 gcinn díobh. Astu sin, rinneadh 3 dhé-aistear breise ar dhátaí nach raibh beartaithe sa chlár sealadach. Ina theannta sin, níor spreag OTC dé-aistir bhreise i gcás cúig cinn de na dátaí 'sealadacha'. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire nár spreag OTC aon dé-aistear in-athsceidealaithe in 2023.

(1056) Ar bhonn an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go gcomhlíonann na tairiscintí rathúla forálacha na rialacha tairisceana agus an dréachtchonartha seirbhíse poiblí a mhéid a bhaineann le dé-aistir in-athsceidealaithe agus dé-aistir bhreise, agus nach raibh aon chóir fhabhrach ann i ndáil leis an sceideal dé-aistear a mhol Corsica Linea agus cuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale.

7.3.6.3. Conclúid

(1057) Ar bhonn na faisnéise sin, ní féidir leis an gCoimisiún teacht ar an gconclúid go raibh Corsica Ferries thíos le haon bhacainn iontrála a chuir cosc air tairiscint a dhéanamh agus a d'fhág gur tugadh cóir idirdhealaitheach dó.

7.3.7. *Easpa idirdhealaithe a mhéid a bhaineann leis an modh ríofa cúitimh*

(1058) De réir mhír 20 de Chreat SLEG, i gcás ina sannfaidh údarás soláthar na seirbhíse céanna lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta do roinnt gnóthas, ba cheart an cúiteamh a ríomh ar bhonn an mhodha chéanna i ndáil le gach gnóthas.

(1059) Ós rud é go sanntar soláthar na seirbhíse poiblí ar gach ceann de na bealaí do ghnóthas aonair nó do ghrúpa gnóthas (i.e. Corsica Linea, La Méridionale nó cuibhreannas Corsica Linea - La Méridionale, féach Table 13), measann an Coimisiún nach féidir aon idirdhealú a dhéanamh sa chás seo de réir bhrí mhír 20 de Chreat SLEG. In aon chás, tugann an Coimisiún dá aire gur ríomhadh an cúiteamh de réir na bprionsabal céanna le haghaidh gach conartha seirbhíse poiblí (Roinn 3.7.2).

(1060) Thairis sin, sa teachtaireacht léirmhínitheach maidir leis an Rialachán Cabatáiste tá forálacha sonracha maidir le cur i bhfeidhm phrionsabal an neamh-idirdhealaithe sa chabatáiste muirí. Foráiltear leis nach mór do na Ballstáit gan oibleagáidí saincheaptha a fhorchur ar chuideachta loingseoireachta ar leith a chuirfeadh cosc ar longúinéirí eile de chuid an Aontais dul isteach sa mhargadh agus gan oibleagáidí eile a chur i bhfeidhm chuige sin ([293]). Tarraingíonn an teachtaireacht aird go háirithe ar dhá chineál clásail chonarthaigh a bhaineann leis na coinníollacha chun soithí a thógáil ar láimh ó oibreoirí seirbhíse poiblí roimhe seo ([294]) agus na coinníollacha a bhaineann leis an gcriú ([295]).

(1061) Sa chás seo, ní fhorchuireann na conarthaí seirbhíse poiblí aon oibleagáid atá beartaithe go sonrach do chuideachta loingseoireachta ar leith, go háirithe ní fhorchuireann siad oibleagáidí a bhaineann le táthcheangal shoithí an oibreora amach nó leis an gcriú.

([293]) Roinn 5.3.2.
([294]) Roinn 5.3.2.1.
([295]) Roinn 5.3.2.2.

(1062) Níor chuir na páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an bpointe sin.

(1063) Dá bhrí sin, comhlíonann na conarthaí seirbhíse poiblí mír 20 de Chreat SLEG agus Airteagal 4(1) den Rialachán Cabatáiste.

7.3.8. *An méid cúitimh*

(1064) De réir mhír 21 de Chreat SLEG, níor cheart méid an chúitimh a bheith níos mó ná an méid a bhfuil gá leis chun glanchostas urscaoileadh na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí a chumhdach, lena n-áirítear brabús réasúnta.

(1065) Luaitear i mír 22 gur féidir an méid cúitimh a shuí ar bhonn na gcostas agus an ioncaim lena bhfuil coinne, nó ar bhonn na gcostas agus an ioncaim a thabhaítear iarbhír, nó ar bhonn teaglaim den dá cheann, ag brath ar na dreasachtaí éifeachtúlachta is mian leis na Ballstáit a sholáthar ón tús, i gcomhréir le míreanna 40 agus 41.

(1066) Sonraítear i mír 23, i gcás ina mbeidh an cúiteamh bunaithe, go hiomlán nó go páirteach, ar chostais agus ioncam lena bhfuil coinne, nach mór iad a shonrú sa ghníomh iontaoibhe. Ní mór iad a bheith bunaithe ar pharaiméadair inchreidte inbhraite maidir leis an staid eacnamaíoch ina bhfuil SLEG á sholáthar. Ní mór dóibh a bheith ag brath, i gcás inarb iomchuí, ar shaineolas rialtóirí earnála nó eintiteas eile atá neamhspleách ar an ngnóthas. Ní mór do na Ballstáit a léiriú cé na foinsí ar a bhfuil na hionchais sin bunaithe. Ní mór don mheastachán costais léiriú a thabhairt ar na hionchais maidir le gnóthachain éifeachtúlachta a bhainfidh an soláthraí SLEG amach i gcaitheamh shaolré na hiontaoibhe.

(1067) Mar a luaitear in Airteagal 30 de na conarthaí seirbhíse poiblí (aithris 293), ní mór an cúiteamh airgeadais uasta a íocann OTC leis an lamháltóir as a oibleagáidí seirbhíse poiblí gan bheith níos mó ná an méid is gá chun an glanchostas a bhaineann le soláthar SLEG a chumhdach, agus brabús réasúnta á chur san áireamh.

(1068) Sa chás seo, déantar an méid cúitimh as SLEGanna a ríomh *ex ante*, agus úsáid á baint as an modheolaíocht leithdháilte costas, mar a léirítear i gcuntas trádála sealadach na lamháltóirí le haghaidh gach luchtóige (Iarscríbhinn 9), ar dlúthchuid de na conarthaí seirbhíse poiblí é. Ní féidir an méid cúitimh a leagtar amach in Iarscríbhinn 9 a mhéadú *ex post*, ach tá sé faoi réir dreasachtaí éifeachtúlachta (aithrisí 301 agus 302) agus seiceáil *ex post* (aithris 319), lena ndéantar foráil maidir le sásra aisghabhála i gcás róchúitimh.

(1069) I gcomhthéacs dhámhachtain na gconarthaí seirbhíse poiblí, d'fhíoraigh údaráis na Fraince go raibh na tairiscintí airgeadais a chuir Corsica Linea agus La Méridionale isteach bunaithe ar thoimhdí oibiachtúla inchreidte agus gur chomhlíon siad na hoibleagáidí seirbhíse poiblí, lena n-áirítear an íosacmhainn iompair i dtéarmaí iompair lasta agus paisinéirí agus na hoibleagáidí a bhaineann le táillí as iompar lasta agus paisinéirí.

(1070) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur comhlíonadh míreanna 21 go 23 de Chreat SLEG.

7.3.8.1. An glanchostas is gá chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a urscaoileadh

(1071) De réir mhír 24 de Chreat SLEG, an glanchostas is gá, nó a bhfuil coinne leis gur gá, chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a urscaoileadh, ba cheart é a ríomh agus úsáid á baint as modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta i gcás ina gceanglaítear sin le reachtaíocht an Aontais nó leis an reachtaíocht náisiúnta agus i gcásanna eile ina mbeidh sé indéanta.

(1072) Cé go measann an Coimisiún gurb í modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta an modh is cruinne chun costas oibleagáide seirbhíse poiblí a chinneadh, de réir mhír 27 de Chreat SLEG, d'fhéadfadh cásanna a bheith ann nach bhfuil úsáid na modheolaíochta sin indéanta ná iomchuí. Sna cásanna sin, i gcás ina mbeidh údar cuí leis, is féidir leis an gCoimisiún glacadh le modhanna malartacha chun go ríomhfar an glanchostas is gá chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a urscaoileadh, amhail an mhodheolaíocht atá bunaithe ar leithdháileadh costas.

(1073) Sa chás seo, d'úsáid údaráis na Fraince an mhodheolaíocht leithdháilte costas (féach aithrisí 307 go 309), nach bhfuil údar léi de réir Corsica Ferries (aithrisí 493 go 498).

(1074) *Ar an gcéad dul síos*, is fiú a mheabhrú, i gcomhréir le Creat SLEG, gur modhanna bailí iad an dá mhodh (i.e. modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta agus an mhodheolaíocht leithdháilte costas), má chuirtear i bhfeidhm i gceart iad, chun an méid cúitimh iomchuí a ríomh. Tá an dá mhodh bunaithe ar thoimhdí maidir le hioncaim agus costais bhreise nó dhíreacha a bhaineann le soláthar SLEG agus dá bhrí sin tá siad faoi réir srianta modheolaíochta inchomparáide, murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries.

(1075) *Ar an dara dul síos*, ciallaíonn modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta go suitear costais agus ioncam an ghnóthais i gcás hipitéiseach gan SLEG. Mar sin féin, bíonn gníomhaíochtaí Corsica Linea agus La Méridionale ar na bealaí idir an Chorsaic agus an mhórthír ag brath ar SLEG a bheith ann. I gcomhthéacs an chomhairliúcháin le hoibreoirí, luaigh siad, in éagmais conradh seirbhíse poiblí, nach gcuirfidís aon seirbhís tráchtála idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince ar fáil (aithris 234). Murab ionann agus dearbhú Corsica Ferries, measann an Coimisiún, ar bhonn na faisnéise a leagtar amach in aithrisí 817 go 825 agus 870, nach ndearna údaráis na Fraince earráid fhollasach agus na ráitis ó Corsica Linea agus La Méridionale á gcur san áireamh acu le linn chomhairliúcháin le hoibreoirí. Dá bhrí sin, ní fhéadfaí aon chás hipitéiseach ábhartha a chur i bhfeidhm ina mbeadh hoibreoirí ag oibriú ar na bealaí idir an Chorsaic agus an mhórthír ar bhonn tráchtála gan SLEG, rud a fhágann nach bhféadfaí modheolaíocht an ghlanchostais sheachanta a úsáid.

(1076) Dá thoradh sin, ní mór diúltú do na hargóintí a tharraing Corsica Ferries anuas (aithrisí 493 go 498).

(1077) Maidir leis an modheolaíocht leithdháilte costas, de réir mhíreanna 28 agus 29 de Chreat SLEG, is éard atá i gceist leis an modh sin an glanchostas is gá chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a urscaoileadh a ríomh mar an difríocht idir na costais agus an t-ioncam a bheadh ag soláthraí ainmnithe as na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh, mar a shonraítear agus mar a mheastar sa ghníomh iontaoibhe. Áirítear ar na costais atá le cur san áireamh na costais uile is gá chun SLEG a oibriú.

(1078) Luaitear i mír 31 de Chreat SLEG, i gcás ina ndéanfaidh an gnóthas ar cuireadh SLEG ar a iontaoibh gníomhaíochtaí atá lasmuigh de raon feidhme SLEG freisin, go bhféadfar a chumhdach leis na costais atá le cur san áireamh na costais dhíreacha uile is gá chun SLEG a urscaoileadh agus ranníocaíocht iomchuí leis na costais indíreacha is coiteann do SLEG agus do ghníomhaíochtaí eile araon. Ní mór na costais dhíreacha uile agus ranníocaíocht iomchuí leis na costais choiteanna a áireamh sna costais a bhaineann le haon ghníomhaíocht atá lasmuigh de raon feidhme SLEG. Chun an ranníocaíocht iomchuí leis na costais choiteanna a chinneadh, is féidir glacadh le praghsanna margaidh as úsáid na n-acmhainní, i gcás ina mbeidh siad ar fáil, mar thagarmharc. In éagmais praghsanna margaidh den sórt sin, is féidir an ranníocaíocht iomchuí leis na costais choiteanna a chinneadh trí thagairt a dhéanamh don leibhéal brabúis réasúnta ([296]) a bhfuil coinne leis go ndéanfaidh an gnóthas ar na gníomhaíochtaí nach dtagann faoi raon feidhme SLEG nó trí mhodheolaíochtaí eile i gcás inarb iomchuí.

(1079) Sa chás seo, déanann na hoibreoirí seirbhíse poiblí gníomhaíochtaí tráchtála freisin. Dá thoradh sin, i gcomhréir le mír 31 de Chreat SLEG, is gá a fhíorú go ndéantar na costais dhíreacha uile a bhaineann le SLEG chomh maith le ranníocaíocht iomchuí leis na costais choiteanna indíreacha a chur san áireamh agus an méid cúitimh á ríomh.

(1080) Thairis sin, ba cheart a mheabhrú, i mbreithiúnas *BUPA*, gur luaigh an Chúirt Bhreithiúnais, agus tagairt á déanamh aici do riachtanas agus comhréireacht an chúitimh, 'i bhfianaise na discréide atá ag Ballstát misean SLEG agus na coinníollacha maidir lena chur chun feidhme a shainiú, lena n-áirítear an measúnú ar na costais bhreise a thabhaítear as an misean a urscaoileadh, rud a bhraitheann ar fhíorais eacnamaíocha chasta, go bhfuil raon feidhme an rialaithe atá an Coimisiún i dteideal a fheidhmiú ina leith sin teoranta do raon feidhme earráide follasaí' agus go bhfuil '[...] athbhreithniú ar chomhréireacht an chúitimh as misean SLEG a urscaoileadh [...] teoranta do bheith ag fáil amach an bhfuil gá leis an gcúiteamh dá bhforáiltear chun go mbeifear in ann an SLEG atá i gceist a dhéanamh faoi dhálaí atá inghlactha go heacnamaíoch [...] nó, ar an taobh eile, an bhfuil an beart atá i gceist míchuí go follasach faoi threoir an chuspóra atá á shaothrú [...]' ([297]).

([296]) Déanfar measúnú ar an mbrabús réasúnta ó pheirspictíocht *ex ante* (bunaithe ar bhrabúis a bhfuil coinne leo seachas ar bhrabúis réadaithe) ionas nach mbainfear na dreasachtaí don ghnóthas gnóthachain éifeachtúlachta a dhéanamh agus gníomhaíochtaí á n-oibriú aige lasmuigh de SLEG.

([297]) Breithiúnas an 12 Feabhra 2008, *BUPA*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, míreanna 220 agus 222.

(1081) Mar a léirítear in aithris 308, déantar na costais dhíreacha a bhaineann le gníomhaíochtaí paisinéirí agus lasta a leithdháileadh ar SLEG ar bhonn an lín paisinéirí nó an mhéid lasta (in ML) a cheanglaítear ar na lamháltóirí a ráthú faoi na hoibleagáidí i leith acmhainn iompair dá bhforáiltear leis na conarthaí seirbhíse poiblí, agus déantar na costais choiteanna, arb é atá iontu formhór chostais oibriúcháin na lamháltóirí, a leithdháileadh ar SLEG i gcomhréir leis an acmhainn iompair (arna sloinneadh in m^3 den toirt) a fhorchoimeádtar ar an soitheach le haghaidh na ngníomhaíochtaí neamh-SLEG. Mar thoradh ar an gcur chuige sin, déantar gar-sciar [60-75] % de na costais iomlána a leithdháileadh ar SLEG ar gach bealach (féach Table 30), cé is moite den tseirbhís phoiblí idir Marseille agus Propriano, mar a leithdháiltear 100 % de na costais iomlána ar SLEG.

(1082) A mhéid a bhaineann le leithdháileadh costas ar an mbealach idir Marseille agus Propriano, tá údar le leithdháileadh iomlán costas ar SLEG, toisc go meastar gur SLEG í an tseirbhís iomlán a sholáthraíonn Corsica Linea. Is amhlaidh sin toisc gur sainaithníodh teip mhargaidh iomlán ar an mbealach sin (aithrisí 170 agus 239).

(1083) I gcás na mbealaí eile, a mhéid a bhaineann leis na costais a bhaineann go díreach le seirbhísí paisinéirí agus lasta, nach mbaineann ach le roinnt míreanna costais (lena gcumhdaítear thart ar [10-25] % de na costais iomlána in aghaidh an bhealaigh), leithdháil na hoibreoirí seirbhíse poiblí ar SLEG thart ar [0-20] % de na costais dhíreacha a bhaineann le hiompar paisinéirí agus [80-100] % de na costais dhíreacha a bhaineann le hiompar lasta. D'fhíoraigh an Coimisiún go raibh údar leis na heochracha leithdháilte sonracha sin i bhfianaise oibleagáidí SLEG trí ríomh a dhéanamh ar an gcóimheas idir, ar thaobh amháin, an líon paisinéirí agus an méid lasta (in ML) a bhaineann le SLEG mar a leagtar amach sna conarthaí seirbhíse poiblí agus, ar an taobh eile, an líon iomlán paisinéirí agus an méid lasta (in ML) a leagtar amach i gcuntas trádála sealadach lamháltóirí Corsica Linea agus La Méridionale i gcás gach luchtóige (Iarscríbhinn 9). Tugann an Coimisiún dá aire go gcomhfhreagraíonn an cóimheas sin do na heochracha leithdháilte sonracha a cuireadh i bhfeidhm maidir le costais dhíreacha agus tagann sé ar an gconclúid, dá bhrí sin, go bhfuil údar leis na heochracha sin.

(1084) A mhéid a bhaineann le costais choiteanna, arb é atá iontu an chuid is mó de na costais (thart ar [70-90] % de na costais iomlána in aghaidh an bhealaigh), leithdháil na hoibreoirí seirbhíse poiblí thart ar [60-75] % de na costais sin ar SLEG. Chun a fhíorú an bhfuil údar leis an eochair leithdháilte sin, chuir an Coimisiún na heilimintí seo a leanas san áireamh.

(1085) *Ar an gcéad dul síos*, tugann an Coimisiún dá aire go mbaineann oibleagáidí na gconarthaí seirbhíse poiblí le lasta den chuid is mó. Ar bhonn na faisnéise a sholáthair údaráis na Fraince le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, lena léirítear acmhainn iompair na soithí a úsáidtear (in m^3) ar na bealaí faoi chonarthaí seirbhíse poiblí, arna miondealú de réir acmhainn iompair lasta agus paisinéirí, tugann an Coimisiún dá aire gurb é 73 % meánacmhainn iompair lasta na soithí a úsáideann Corsica Linea agus La Méridionale mar chéatadán d'acmhainn iompair iomlán na soithí (in m^3).

(1086) Ós rud é nach bhfuil patrún tráthrialta i gceist le trácht lasta, mar a thuairiscítear in aithris 976, measann an Coimisiún go bhfuil sé réasúnta costais choiteanna soithigh a leithdháileadh de réir acmhainn iompair lasta an tsoithigh a fhorchoimeádann an t-oibreoir don tseirbhís phoiblí, chun a bheith in ann an t-éileamh a chumhdach i gcónaí, lena n-áirítear le linn buaicthréimhsí, nuair a bhíonn úsáid beagnach iomlán á baint, go ginearálta, as acmhainn iompair lasta soithí. ([298]) Ar na cúiseanna sin, tá údar le heochair choiteann leithdháilte costas de thart ar [60-75] % a chur i bhfeidhm maidir le gach bealach (agus é á chur san áireamh gur diomaibhseach an rud é roinnt áiteanna a sholáthar do phaisinéirí leighis, nach iontu ach mionlach de na paisinéirí muiriompair, agus, in aon chás, go méadódh sé an sciar de na costais choiteanna a d'fhéadfaí a leithdháileadh ar SLEG).

(1087) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire go mbeidh na heochracha leithdháilte faoi réir seiceálacha *ex post*, lena gcuirfear san áireamh úsáid iarbhír na soithí le haghaidh SLEG agus le haghaidh gníomhaíochtaí seirbhíse tráchtála (aithris 314). Fágann sé sin, má tá an líon paisinéirí tráchtála nó an méid lasta tráchtála a iompraítear níos airde ná na méideanna a bhfuil coinne leo a léirítear sna cuntais trádála shealadacha (Iarscríbhinn 9), go gcoigeartófar na heochracha leithdháilte, agus an méid cabhrach dá réir sin (cé nach féidir an méid cabhrach a mhéadú *ex post* (aithris 314)).

([298]) Tugann an Coimisiún dá aire, i gcás éileamh ard, gur cheart úsáid beagnach iomlán a bheith á baint as na soithí a úsáideann Corsica Linea agus La Méridionale ar na bealaí idir Marseille agus Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse agus Porto-Vecchio (d'úsáidfí thart ar 90 % d'acmhainn iompair lasta an tsoithigh ag buaic-amanna).

(1088) *Ar an dara dul síos*, d'fhíoraigh an Coimisiún an bhféadfaí a mheas go bhfuil leithdháileadh costas coiteann iomchuí freisin faoi threoir an leibhéil brabúis réasúnta a bheadh ar an ngnóthas a ghnóthachtáil ar ghníomhaíochtaí lasmuigh de raon feidhme SLEG, i.e. gníomhaíochtaí tráchtála. Ar bhonn na gcuntas trádála sealadach le haghaidh gach luchtóige (Iarscríbhinn 9), measann an Coimisiún nach bhfuil an brabús a bhfuil coinne leis ar sheirbhísí tráchtála de shárú ar bhrabús réasúnta. Go sonrach, tá an leibhéal brabúis a bhfuil coinne leis ar sheirbhísí tráchtála (arna thomhas mar chorrlach oibriúcháin) réasúnta teoranta ([...] % ar an meán) agus ní sháraíonn sé an tagarmharc margaidh 7,8 %, a bhunaigh údaráis na Fraince ar bhonn staidéar neamhspleách ina ndearnadh anailís ar bhrabúsacht sampla de chuideachtaí loingseoireachta inchomparáide (aithris 311).

(1089) I bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún go bhfuil na prionsabail a bhunaigh údaráis na Fraince chun an mhodheolaíocht leithdháilte costas a chur chun feidhme bailí agus i gcomhréir le míreanna 28 go 31 de Chreat SLEG. Leis na prionsabail sin, is féidir na costais dhíreacha uile is gá chun na hoibleagáidí seirbhíse poiblí a chomhlíonadh a leithdháileadh ar SLEG, chomh maith le ranníocaíocht iomchuí leis na costais choiteanna indíreacha. Ina theannta sin, measann an Coimisiún gur sholáthair údaráis na Fraince fianaise leordhóthanach chun a léiriú nach bhfuil na heochracha leithdháilte sonracha mícheart go follasach, ós rud é gurb é a leanann as a gcur i bhfeidhm go bhfuil údar leis an sciar de na costais arna leithdháileadh ar SLEG agus go léirítear go ranníoctar na costais choiteanna indíreacha go hiomchuí le SLEG.

(1090) Mar chonclúid, measann an Coimisiún gur chuir údaráis na Fraince an mhodheolaíocht leithdháilte costas chun feidhme i gceart agus nach mór diúltú do na maímh a rinne Corsica Ferries (aithrisí 484 go 491), ar dá réir nach bhfuil na heochracha leithdháilte costais oibiachtúil agus go leithdháileann siad sciar díréireach de na costais ar ghníomhaíochtaí SLEG.

7.3.8.2. Ioncam

(1091) De réir mhír 32 de Chreat SLEG, ní mór a áireamh san ioncam atá le cur san áireamh, ar a laghad, an t-ioncam iomlán a thuilltear ó SLEG, mar a shonraítear sa ghníomh iontaoibhe, agus na brabúis iomarcacha a ghintear ó chearta speisialta nó eisiacha, fiú má tá siad nasctha le gníomhaíochtaí eile, dá bhforáiltear i mír 45 den Chreat.

(1092) I gcomhréir le mír 32 de Chreat SLEG, ceanglaítear leis na conarthaí seirbhíse poiblí go gcuirfear ioncam atá nasctha go díreach le soláthar SLEG san áireamh agus an méid cúitimh á ríomh (aithris 293). Leagtar an t-ioncam sin amach in Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí (ina bhfuil cuntais trádála shealadacha an lamháltóra) agus ríomhtar iad ar bhonn na n-oibleagáidí a bhaineann le hiompar lasta agus paisinéirí atá sna conarthaí seirbhíse poiblí, na dtáillí is infheidhme agus an lín dé-aistear a cheanglaítear sna conarthaí seirbhíse poiblí.

(1093) Murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries (aithrisí 499 go 502), ní thugann an tseirbhís phoiblí cearta eisiacha do na lamháltóirí agus, dá thoradh sin, ní mór gan na brabúis atá nasctha le seirbhísí tráchtála a chur san áireamh agus an cúiteamh á ríomh, dá bhforáiltear i mír 45 de Chreat SLEG. Mar a léirítear in aithrisí 728 go 988, measann an Coimisiún gur ann d'fhíorsheirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta le haghaidh muiriompar paisinéirí agus lasta idir Marseille agus an Fhrainc, mar a shuigh údaráis na Fraince. Ina theannta sin, ní chuireann na conarthaí seirbhíse poiblí toirmeasc ar oibreoirí eile seirbhísí tráchtála idir Marseille agus an Chorsaic a chur ar fáil faoin scéim aontaobhach PSO. Dá bhrí sin, ní thugann na conarthaí seirbhíse poiblí aon eisiachas ná ceart speisialta do na lamháltóirí.

(1094) Ar deireadh, is cosúil go mbaineann Corsica Ferries míbhrí as seasamh an Choimisiúin maidir le cé acu a dheonaíonn nó nach ndeonaíonn conarthaí seirbhíse poiblí eisiachas d'oibreoirí seirbhíse poiblí (aithris 501). Cé go raibh comhairle iomaíochta na Fraince agus an t-údarás iomaíochta in ann a aithint roimhe seo gur bhain na conraitheoirí faoi chonarthaí seirbhíse poiblí roimhe seo tairbhe *de facto* as eisiachas margaidh, ní léiríonn sé sin ar bhealach ar bith go dtugann na conarthaí seirbhíse poiblí cearta speisialta nó eisiacha do chonraitheoirí na gconarthaí seirbhíse poiblí. Thairis sin, ina chinneadh maidir leis an státchabhair a deonaíodh faoi chonarthaí seirbhíse poiblí 2007-2013, níor mheas an Coimisiún gur dheonaigh na conarthaí seirbhíse poiblí cearta speisialta nó eisiacha dá gconraitheoirí, ([299]) murab ionann agus an méid is cosúil a thugann Corsica Ferries le tuiscint.

([299]) Cinneadh 2013/435/AE.

(1095) In aon chás, ní bhunaítear le mír 45 de Chreat SLEG ach, i gcás ina dtabharfar cearta eisiacha don oibreoir seirbhíse poiblí, nach mór na brabúis iomarcacha a ghintear leis na cearta speisialta nó eisiacha, fiú na cearta sin atá nasctha le gníomhaíochtaí eile, a chur san áireamh. Mar sin féin, mar a luaitear in aithris 1088, níl na brabúis a bhfuil coinne leo ar sheirbhísí tráchtála de shárú ar bhrabús réasúnta.

(1096) Ar deireadh, mar a luaitear in Airteagal 32 de na conarthaí seirbhíse poiblí (aithris 296), ní féidir leis na hoibreoirí seirbhíse poiblí na brabúis arna nginiúint ag a ngníomhaíochtaí neamh-SLEG a dhiúscairt gan bhac.Ceanglaítear orthu na brabúis arna nginiúint ag na gníomhaíochtaí sin a athinfheistiú ionas go mbainfear amach cuspóirí maidir le feabhas a chur ar cháilíocht chomhshaoil SLEG.Tá barrachais neamhúsáidte le haisíoc ina n-iomláine leis an údarás conarthach ar dhul in éag an chonartha. Dá bhrí sin, fiú dá dtabharfadh na conarthaí seirbhíse poiblí ceart eisiach do lamháltóirí (rud nach dtugann) agus fiú dá mbeadh brabús iomarcach mar thoradh ar an gceart eisiach sin (rud nach bhfuil), tá cur chuige údaráis na Fraince i gcomhréir le mír 46 de Chreat SLEG, lena gceanglaítear nach mór brabúis tráchtála a leithdháileadh go hiomlán nó go páirteach ar mhaoiniú SLEG. Ráthaítear é sin leis na hoibleagáidí a leagtar síos in Airteagal 32 de na conarthaí seirbhíse poiblí.

7.3.8.3. Brabús réasúnta

(1097) Leagtar amach na forálacha maidir le brabús réasúnta i míreanna 33 go 38 de Chreat SLEG.

(1098) Sainmhínítear brabús réasúnta i mír 33 mar an ráta toraidh ar chaipiteal a theastódh ó ghnóthas tipiciúil agus breithniú á dhéanamh aige an ndéanfaidh sé seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a sholáthar ar feadh ré iomlán an ghnímh iontaoibhe, agus an leibhéal riosca á chur san áireamh. Bíonn an leibhéal riosca ag brath ar an earnáil lena mbaineann, leis an gcineál seirbhíse agus le saintréithe an tsásra cúitimh. Luaitear i mír 34, áfach, i gcás ina mbeidh údar cuí leis, gur féidir táscairí ar an leibhéal brabúis seachas an ráta toraidh ar chaipiteal a úsáid chun a chinneadh cén brabús réasúnta ba cheart a bheith ann, amhail an meánráta toraidh ar chothromas i gcaitheamh na tréimhse iontaoibhe, an toradh ar chaipiteal a úsáidtear, an toradh ar shócmhainní nó an toradh ar dhíolacháin.

(1099) Luaitear i mír 35 den Chreat, cibé táscaire a roghnaítear, nach mór don Bhallstát fianaise a sholáthar don Choimisiún nach sáraíonn an brabús réamh-mheasta an méid a theastódh ó ghnáthchuideachta agus breithniú á dhéanamh aici an soláthróidh sí an tseirbhís, mar shampla trí thagairtí a sholáthar do thorthaí a baineadh amach ar chineálacha comhchosúla conarthaí arna ndámhachtain faoi dhálaí iomaíocha.

(1100) Mar a luaitear in aithris 310, foráiltear le hAirteagal 39 de na conarthaí seirbhíse poiblí go gcomhfhreagraíonn brabús réasúnta don chóimheas idir tuilleamh reatha roimh cháin agus ús agus láimhdeachas ar ghníomhaíochtaí SLEG lena n-áirítear cúiteamh, mar a chuirtear i láthair in Iarscríbhinn 9 (an corrlach oibriúcháin). I gcás gach bealaigh, ní mór gan an brabús réasúnta a bheith níos mó ná 2,13 % ar feadh ré an chonartha.

(1101) Díorthaítear an t-uasbhrabús sin ó na tairiscintí airgeadais a mhol conraitheoirí na gconarthaí seirbhíse poiblí (Iarscríbhinn 9) agus chuir údaráis na Fraince é i gcomparáid le meánchorrlach oibriúcháin cuideachtaí loingseoireachta eile san Eoraip (aithris 311). Leis na forálacha conarthacha a bhaineann le brabús réasúnta, sonraítear freisin nach mór gan an t-uasráta brabúis a ardú in imthosca ar bith, ach amháin i gcás ina mbeidh suaitheadh sa mhargadh agus faoi réir staidéar neamhspleách breise lena dtabharfar údar le hardú ar an ráta sin.

(1102) Tugann an Coimisiún dá aire, ar an gcéad dul síos, gur táscaire réasúnta agus cuí-réasúnaithe é táscaire an chorrlaigh oibriúcháin, in ionad an ráta toraidh ar chaipiteal, chun meastachán a dhéanamh ar an leibhéal brabúis sa chás seo.

(1103) Mhínigh údaráis na Fraince, sa chás seo, nach féidir an ráta toraidh ar chaipiteal, a shainmhínítear i gCreat SLEG mar an ráta toraidh inmheánach a fhaigheann an chuideachta ar a cuid caipitil infheistithe i gcaitheamh shaolré an tionscadail, a ríomh le haghaidh cuideachtaí loingseoireachta a thógann soithí ar léas nó a chairtfhostaíonn iad, toisc nach bhfuil aon infheistíocht tosaigh ann le haghaidh na seirbhísí sonracha faoi na conarthaí seirbhíse poiblí. Tugann an Coimisiún dá aire freisin gur úsáideadh sonraí cuntasaíochta (e.g. an corrlach oibriúcháin) freisin i gcinntí roimhe seo maidir le SLEG chun meastachán a dhéanamh ar an leibhéal brabúis réasúnta ([300]).

(1104) Díospóideann Corsica Ferries brabús réasúnta a bheith á ríomh ar bhonn an ioncaim réamhchánach reatha (nó ar bhonn an chorrlaigh oibriúcháin) ós rud é, dar leis, nach bhfuil na sonraí a bhaineann le costais SLEG inbhraite go héasca i gcuntas bhrabúis agus chaillteanais na dtairbhithe, ach gur gá na míreanna costais éagsúla a leithdháileadh ar bhealach amhrasach idir gníomhaíochtaí SLEG agus neamh-SLEG (aithris 504). Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, go gceanglaítear ar oibreoirí SLEG miondealú mionsonraithe a sholáthar ar a gcostais mheasta agus iarbhír in Iarscríbhinn 9. Ina theannta sin, measann an Coimisiún go bhfuil údar leis na prionsabail leithdháilte costas agus leis na heochracha sonracha leithdháilte costas in Iarscríbhinn 9 chun na costais mheasta a bhaineann le SLEG a fháil agus go bhfuil na prionsabail agus na heochracha sin réasúnta, mar a mhínítear in aithrisí 1079 go 1089.

(1105) Thairis sin, mar a léirítear sa chinneadh tosaigh, is modh iomchuí é staidéar comparáideach a úsáid chun meastachán a dhéanamh ar an leibhéal brabúis réasúnta ([301]). Tugann an Coimisiún dá aire freisin nár dhíospóid Corsica Ferries ábharthacht thorthaí an tsuirbhé margaidh sin ina bharúlacha.

(1106) Ós rud é go ndéantar foráil sna conarthaí seirbhíse poiblí maidir le huasbhrabús 2,13 %, i.e. leibhéal atá i bhfad níos ísle ná mar a measadh leis an staidéar comparáideach arna choimisiúnú ag údaráis na Fraince, agus ós rud é nach féidir, i bprionsabal, an méid brabúis sin a mhéadú *ex post*, measann an Coimisiún nach bhfuil an brabús a bhunaítear sna conarthaí seirbhíse poiblí de shárú ar leibhéal réasúnta agus go bhfuil na conarthaí seirbhíse poiblí i gcomhréir le míreanna 33 go 38 de Chreat SLEG dá bhrí sin.

7.3.8.4. Dreasachtaí éifeachtúlachta

(1107) De réir mhír 39 de Chreat SLEG, agus an modh cúitimh á cheapadh ag na Ballstáit, ní mór dóibh dreasachtaí a thabhairt isteach chun SLEG ardchaighdeáin a sholáthar go héifeachtúil, ach amháin mura mbeidh sé indéanta nó iomchuí déanamh amhlaidh agus más féidir leo údar a thabhairt leis sin.

(1108) Fágann míreanna 40 agus 41 corrlach lánroghnach ag na Ballstáit a mhéid a bhaineann leis an gcineál dreasachtaí a bheidh ann. Foráiltear le míreanna 42 agus 43, áfach, nach mór aon sásra um dhreasacht éifeachtúlachta a bheith bunaithe ar chritéir oibiachtúla intomhaiste a leagtar amach sa ghníomh iontaoibhe agus atá faoi réir measúnú trédhearcach *ex post* arna dhéanamh ag eintiteas atá neamhspleách ar sholáthraí SLEG. Thairis sin, ba cheart gnóthachain éifeachtúlachta a bhaint amach gan dochar do cháilíocht na seirbhíse a sholáthraítear agus ba cheart dóibh na caighdeáin a leagtar síos i reachtaíocht an Aontais a chomhlíonadh.

(1109) Mar a leagtar amach in aithris 302, leagtar amach in Airteagal 35.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí an sásra éifeachtúlachta a chuirtear i bhfeidhm maidir leis an gcúiteamh as costais oibriúcháin. Sa chleachtas, áirítear an sásra éifeachtúlachta in innéacsú an chúitimh as costais oibriúcháin, a mhéid a mhéadaíonn an méid cúitimh níos lú ná mar a mhéadaíonn fíorbhoilsciú. Ina theannta sin, ceanglaítear le hAirteagal 35.4 de na conarthaí seirbhíse poiblí go n-íocfar an méid iarbhír cúitimh ar bhonn na tuarascála bliantúla a chuireann na soláthraithe seirbhíse poiblí faoi bhráid OTC. I gcomhréir le hAirteagal 46 de na conarthaí seirbhíse poiblí, ní mór an cuntas trádála

([300]) Féach, mar shampla, Cinneadh 2012/321/AE ón gCoimisiún an 25 Eanáir 2012 ar an mbearta SA.14588 (C 20/09) – arna chur chun feidhme ag an mBeilg i bhfabhar De Post – La Poste (anois bpost) (IO L 170, 29.6.2012, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); cinneadh an 1 Lúnasa 2014 i gcás SA.35608 – An Post Heilléanach – Cúiteamh as an tseirbhís poist uilíoch a mhaoiniú (IO C 348, 3.10.2014); agus cinneadh an 29 Eanáir 2016 i gcás SA.41702 – Éire – Scéim um Chothromú Fiontar (IO C 104, 18.3.2016, lch. 2).

([301]) Cuireadh an mhodheolaíocht sin i bhfeidhm sa Chinneadh (AE) 2022/348 ón gCoimisiún an 17 Meitheamh 2021 maidir leis na bearta SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) arna gcur chun feidhme ag an Iodáil agus ag Réigiún na Tuscáine i gcás Toremar agus a fhaighteora Moby (IO L 64, 2.3.2022, lch. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

nuashonraithe a áireamh sa tuarascáil bhliantúil agus é san fhormáid chéanna leis an gcuntas trádála sealadach (Iarscríbhinn 9), agus innéacsú costas á chur san áireamh, lena ngabhfaidh nóta ina ndéanfar comparáid idir an t-ioncam agus na costais iarbhír agus na cinn réamh-mheasta agus ina míneofar na difríochtaí sin. De réir údaráis na Fraince, is iniúchóir seachtrach, arna roghnú ag OTC tar éis nós imeachta tairisceana, a dhéanann an t-iniúchadh. Dá bhrí sin, tá an méid iarbhír cúitimh bunaithe ar mheasúnú trédhearcach *ex post* arna dhéanamh ag eintiteas atá neamhspleách ar sholáthraí SLEG.

(1110) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go ndéantar foráil maidir le dreasachtaí éifeachtúlachta áirithe freisin sa sásra um rialú *ex post* a dhéanamh ar an méid cúitimh, mar a leagtar amach in Airteagal 35.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí. Foráiltear le hAirteagal 35.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí, i gcás róchúitimh (go háirithe más le haghaidh seirbhísí tráchtála a úsáidtear acmhainn iompair na soithí a fhorchoimeádtar le haghaidh SLEG), go bhféadfaidh na lamháltóirí leath d'aon bharrachas cúitimh arna íoc a choimeád suas le huasmhéid 5 % den chúiteamh. Ós rud é go gceadaítear d'oibreoirí SLEG cuid den róchúiteamh a choimeád, i gcás inarb iomchuí, spreagtar iad chun acmhainn iompair an tsoithigh a úsáid ar an mbealach is éifeachtúla is féidir. Go sonrach, tugann sé dreasacht dóibh acmhainn iompair a fhorchoimeádtar i bprionsabal do SLEG a úsáid le haghaidh seirbhísí tráchtála, dá mba rud é go bhfanfadh an acmhainn iompair sin gan úsáid murach sin, rud a laghdódh costais SLEG.

(1111) I bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún go gcomhlíontar míreanna 40 go 43 de Chreat SLEG.

(1112) Áitíonn Corsica Ferries nach gcomhlíonann an sásra éifeachtúlachta, mar a leagtar amach in Airteagal 35.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí, a chuspóir toisc go bhfuil an fhoirmle chúitimh mar a shainítear in Airteagal 35.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí mícheart go follasach (aithrisí 512 agus 513). Go sonrach, áitíonn Corsica Ferries go ndeonófar cúiteamh poiblí do na cuideachtaí is conraitheoirí ar leibhéal innéacsaithe os cionn an bhoilscithe mar thoradh ar an bhfoirmle innéacsaithe a chur i bhfeidhm. Measann an Coimisiún, áfach, nach bhfuil bunús leis an maíomh sin.

(1113) Mar a mhínigh údaráis na Fraince, tá na figiúirí i gcuntas trádála sealadach na lamháltóirí (Iarscríbhinn 9) le haghaidh gach luchtóige bunaithe ar na luachanna ainmniúla le haghaidh 2023. Gach bliain, déantar an méid ainmniúil cúitimh as costais oibriúcháin a nuashonrú chun fíorluachanna (i.e. arna gcoigeartú i leith boilsciú) a léiriú, bunaithe ar an bhfoirmle a leagtar amach in Airteagal 35.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí. Áirithítear leis an bhfoirmle in Airteagal 35.3 de na conarthaí seirbhíse poiblí go dtiocfaidh méadú níos lú ná an boilsciú ar an gcúiteamh a íoctar iarbhír in aon bhliain amháin.

(1114) Ar bhonn an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go gcomhlíontar na ceanglais maidir leis an sásra éifeachtúlachta dá dtagraítear i míreanna 39 go 43 de Chreat SLEG agus nach bhfuil bunús le maíomh Corsica Ferries.

7.3.8.5. Forálacha is infheidhme maidir le gnóthais a dhéanann gníomhaíochtaí lasmuigh de raon feidhme SLEG freisin nó a sholáthraíonn roinnt SLEGanna

(1115) De réir mhír 44 de Chreat SLEG, i gcás ina dtugann gnóthas faoi ghníomhaíochtaí atá laistigh agus lasmuigh de raon feidhme seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta, ní mór go léirítear ar leithligh sna cuntais inmheánacha na costais agus na hioncaim a bhaineann le seirbhís lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta agus siúd a bhaineann leis na seirbhísí eile i gcomhréir leis na prionsabail a leagtar amach i mír 31. I gcás ina gcuirfear oibriú roinnt SLEGanna ar iontaoibh gnóthais toisc go bhfuil an t-údarás deonúcháin nó cineál SLEG difriúil, ní mór a bheith in ann a fhíorú le cuntais inmheánacha an ghnóthais cé acu a bhí nó nach raibh aon róchúiteamh ann ar leibhéal gach SLEG.

(1116) Mar a luaitear in aithris 293, sonraítear in Airteagal 30 de na conarthaí seirbhíse poiblí nach mór a léiriú ar leithligh i gcuntais inmheánacha an chonraitheora na costais agus am t-ioncam a bhaineann le SLEG agus na costais agus an t-ioncam sin a bhaineann le seirbhísí eile, agus na heochracha chun na costais dhíreacha uile is gá chun SLEG a chomhlíonadh agus ranníocaíocht iomchuí leis na costais indíreacha is coiteann do SLEG agus do na gníomhaíochtaí tráchtála araon á gcur san áireamh. Tugann an Coimisiún dá aire go n-áirítear in Iarscríbhinn 9 a ghabhann leis na conarthaí seirbhíse poiblí na heochracha leithdháilte le haghaidh gach ceann de mhíreanna costais na gconraitheoirí. Foráiltear le hAirteagal 46 de na conarthaí seirbhíse poiblí freisin nach mór do na conraitheoirí tuarascáil bhliantúil ar ghníomhaíochtaí a thabhairt ar aird gach bliain (lena n-áirítear Iarscríbhinn 9 nuashonraithe) lena léirítear ar leithligh an t-ioncam agus na costais iarbhír a bhaineann le SLEG agus iad siúd a bhaineann le gníomhaíochtaí tráchtála, a ndéanfaidh OTC scrúdú orthu.

(1117) Measann an Coimisiún dá bhrí sin go gcomhlíontar mír 44 de Chreat SLEG.

7.3.8.6. Róchúiteamh

(1118) De réir mhír 49 de Chreat SLEG, ní mór do na Ballstáit a áirithiú nach bhfaighidh gnóthais cúiteamh de bhreis ar an méid a chinntear i gcomhréir leis na ceanglais a leagtar amach inti. Ní mór dóibh fianaise a sholáthar arna iarraidh sin don Choimisiún. Ní mór dóibh seiceálacha tráthrialta a dhéanamh, nó a áirithiú go ndéantar seiceálacha den sórt sin, ag deireadh na tréimhse iontaoibhe agus, in aon chás, ar eatraimh nach mó ná 3 bliana.

(1119) Mar a thuairiscítear in aithrisí 312 go 317, déanfaidh údaráis na Fraince seiceáil *ex post* bhliantúil ar an méid cúitimh a íocfar leis na conraitheoirí chun a áirithiú nach mbeidh aon róchúiteamh ann a d'fhéadfadh teacht as úsáid iarbhír na soithí.

(1120) Ar an gcéad dul síos, ba cheart a thabhairt faoi deara go bhfuil an méid cúitimh i gcás gach luchtóige arna ríomh *ex ante* sa chuntas trádála sealadach (Iarscríbhinn 9) bunaithe ar an íoslíon dé-aistear bliantúil, nó ar an mbuntrácht, a cheanglaítear faoi SLEG (i.e. lena n-áirítear dé-aistir in-athsceidealaithe, ach gan dé-aistir bhreise a áireamh).

(1121) A mhéid a bhaineann le buntrácht, ríomhtar an cúiteamh ar bhonn na n-eochracha leithdháilte, a bheidh seasta ar feadh ré iomlán an chonartha (aithris 307), ach amháin i gcás ina mbeidh neamhréireacht, tar éis na seiceála *ex post*, idir an eochair leithdháilte a leagtar amach in Iarscríbhinn 9 agus an eochair leithdháilte a eascraíonn as oibriú iarbhír SLEG. Dá réir sin, leis an sásra sin is féidir laghdú a dhéanamh, más gá, ar an méid cúitimh as costais oibriúcháin, infheistíochta agus bhreosla *ex post* de réir úsáid iarbhír na soithí. Fágann sé sin, i gcás ina mbeidh acmhainn iompair an tsoithigh a fhorchoimeádtar do gníomhaíochtaí SLEG á húsáid iarbhír le haghaidh na seirbhíse tráchtála, go gcoigeartófar na heochracha leithdháilte in Iarscríbhinn 9, agus dá bhrí sin an cúiteamh.

(1122) Thairis sin, ní chúiteofar turais farraige nach ndéantar (aithris 315).

(1123) Déanann OTC seiceáil *ex post* ar ríomh an chúitimh ar bhonn thuarascáil bhliantúil na lamháltóirí, lena n-áirítear an cuntas trádála nuashonraithe agus é san fhormáid chéanna leis an gcuntas trádála sealadach (Iarscríbhinn 9), lena ngabhfaidh meabhrán ina ndéanfar comparáid idir an t-ioncam agus na costais iarbhír agus na cinn réamh-mheasta agus ina míneofar na difríochtaí sin.. Déanfaidh an conraitheoir aisíocaíocht le CdC má bhíonn difríocht idir an méid cúitimh a leanann as an gcuntas trádála sealadach agus an méid a leanann as an gcuntas trádála nuashonraithe.

(1124) A mhéid a bhaineann le dé-aistir bhreise, meastar gur SLEG í an tseirbhís ina hiomláine. Mar a léirítear in aithris 306, foráiltear le hAirteagal 38.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí gurb é an cúiteamh as dé-aistear breise, má dhéantar é, an cúiteamh is ísle den (i) méid cúitimh a bhfuil coinne leis in aghaidh an dé-aistir a léirítear in Iarscríbhinn 9 (cuntas trádála sealadach), agus den (ii) méid a leanann as an gcuntas trádála nuashonraithe, lena n-áirítear glanchostais iarbhír arna dtabhú as dé-aistear breise a oibriú agus ar cuid den tuarascáil bhliantúil é. Measann an Coimisiún go bhfuil an cur chuige sin réasúnta chun róchúiteamh a sheachaint.

(1125) Ar bhonn an mhéid thuas, measann an Coimisiún gurb iomchuí an cur chuige a ghlac údaráis na Fraince chun an riosca róchúitimh a eisiamh.

(1126) A mhéid a bhaineann le haon chúiteamh barrachais a aisíoc, i gcomhréir le hAirteagal 35.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí, féadfaidh na lamháltóirí leath d'aon bharrachas cúitimh arna íoc a choimeád suas le huasmhéid 5 % den chúiteamh. Maíonn Corsica Ferries go mbeadh róchúiteamh ann dá dheasca sin (aithris 505).

(1127) Measann an Coimisiún gur cheart diúltú don mhaíomh sin. Mar a léirítear in aithris 1110, ós rud é go gceadaítear d'oibreoirí SLEG cuid den róchúiteamh a choimeád, i gcás inarb iomchuí, spreagtar na hoibreoirí seirbhíse poiblí acmhainn iompair an tsoithigh a úsáid ar an mbealach is éifeachtúla is féidir. A mhéid a bhaineann le turais farraige nach ndéantar, ba cheart a thabhairt faoi deara nach féidir le OTC dé-aistear a chur ar ceal ach amháin i gcás *force majeure* nó imthosca nárbh fhéidir a thuar, i gcomhaontú leis na lamháltóirí (aithris 291). Dá bhrí sin, is féidir a mheas gur réasúnta stuama an rud é nach gcuitítear tairbhithe na mbeart as na costais sheasta, ar a laghad, a bhaineann le dé-aistear a cuireadh ar ceal. In aon chás, tá an méid a fhéadfaidh na hoibreoirí seirbhíse poiblí a choimeád i gcás róchúitimh teoranta do 5 % den chúiteamh.

(1128) Mar a leagtar amach in aithrisí 503 go 511, cuireann Corsica Ferries argóintí breise chun cinn chun a léiriú go bhfuil téarmaí na gconarthaí seirbhíse poiblí neamhleor chun aon riosca róchúitimh a eisiamh. Ní mór diúltú do na hargóintí sin.

(1129) *Ar an gcéad dul síos,* tugann Corsica Ferries le fios go gceanglaítear le Creat SLEG nach gcuirfear na brabúis atá nasctha le gníomhaíochtaí tráchtála san áireamh chun an méid cúitimh a ríomh ach amháin má thugann SLEG cearta speisialta nó eisiacha d'oibreoirí agus má bhíonn na brabúis sin de shárú ar bhrabús réasúnta. Mar sin féin, mar a leagtar amach in aithrisí 1016 go 1096, ní shuitear an dá imthoisc sin sa chás seo.

(1130) *Ar an dara dul síos,* mar a leagtar amach in aithrisí 1079 go 1089, tá na heochracha leithdháilte costas a chuirtear i bhfeidhm oibiachtúil agus tá údar leordhóthanach leo chun íoslaghdú a dhéanamh ar an riosca go ndéanfaí róchúiteamh as seirbhísí SLEG a sholáthar.

(1131) *Ar an tríú dul síos,* tá an téarma '*eochair a eascraíonn as oibríochtaí*' sainráite agus ní mór é a thuiscint i bhfianaise phrionsabail ghinearálta an leithdháilte costas arna sainiú ag údaráis na Fraince agus arna gcur i láthair do thairgeoirí sa nós imeachta tairisceana le haghaidh na gconarthaí seirbhíse poiblí (aithris 308). In aon chás, sainmhínítear an téarma ar bhealach níos mionsonraithe in Airteagail 35.1 agus 37.1 de na conarthaí seirbhíse poiblí mar '*eochair leithdháilte a thiocfadh as oibríochtaí iarbhír (costais agus ioncam iarbhír, oibriú iarbhír na soithí, etc.)*'.

(1132) *Ar an gceathrú dul síos,* murab ionann agus an méid a mhaíonn Corsica Ferries, ní cabhair infheistíochta neamhdhleathach iad na brabúis tráchtála arna nginiúint ag tairbhithe na mbeart, nach mór, de réir Airteagal 32 de na conarthaí seirbhíse poiblí (aithris 296), a athinfheistiú d'fhonn go saothrófar na cuspóirí maidir le feabhas a chur ar cháilíocht chomhshaoil SLEG. Ar an gcéad dul síos, ní acmhainní stáit iad brabúis tráchtála. Ar an dara dul síos, mar a luaitear thuas, tá na heochracha leithdháilte costas dea-shainithe, ionas gur féidir aon tras-fhóirdheonú ar infheistíochtaí a mhaoinítear le brabúis tráchtála a eisiamh.

(1133) Ar deireadh, is gá freisin diúltú don argóint a chuir Corsica Ferries chun cinn go dtairbhíonn na conraitheoirí de ghnóthachan caipitil neamhréadaithe ar na soithí ag deireadh na gconarthaí seirbhíse poiblí, rud a leanann as an bhfíoras gur mó na híocaíochtaí dímheasa agus léasa, a chúitítear faoi CFI, ná dímheas eacnamaíoch na soithí i gcaitheamh na tréimhse céanna. Cé go n-aithníonn an Coimisiún go bhféadfadh difríocht a bheith idir saolré eacnamaíoch sócmhainne i gcás ar leith agus an tréimhse ar lena linn a dhímheasann gnóthas sócmhainn, níl sé mícheart go follasach go ríomhfaí an méid cúitimh, mar a dhéantar sa chás seo, agus úsáid á baint as an dímheas a leanann as cur i bhfeidhm na bprionsabal dímheasa céanna leo siúd a úsáideann an gnóthas chun críoch cuntasaíochta agus atá comhsheasmhach leis na cleachtais san earnáil mhuirí.

(1134) Go sonrach, le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, dheimhnigh údaráis na Fraince gur dímheas líneach é an modh a chuirtear i bhfeidhm chun dímheas soithí a ríomh sa leagan deiridh d'Iarscríbhinn 9, agus gur shocraigh na hiarrthóirí an tréimhse dímheasa de réir shaolré soithigh san earnáil muiriompair lasta agus paisinéirí, arb í 30 bliain ar an meán í.

7.3.8.7. Conclúid maidir leis an méid cúitimh

(1135) Ar bhonn na mbreithnithe a leagtar amach in aithrisí 1071 go 1133, measann an Coimisiún gur chomhlíon údaráis na Fraince na coinníollacha a leagtar síos i Roinn 2.8 de Chreat SLEG maidir leis an méid cúitimh, go háirithe maidir le glanchostas, an mhodheolaíocht leithdháilte costas, brabús réasúnta, dreasachtaí éifeachtúlachta agus róchúiteamh.

7.3.9. *Ceanglais bhreise a bhféadfadh gá a bheith leo chun a áirithiú nach ndéanfar difear don fhorbairt trádála a oiread agus go mbeadh sé contrártha do leasanna an Aontais*

(1136) De réir mhír 51 de Chreat SLEG, is leordhóthanach de ghnáth na ceanglais a leagtar amach i ranna 2.1 go 2.8 den Chreat chun a áirithiú nach ndéanfaidh cabhair saobhadh ar an iomaíocht ar bhealach atá contrártha do leasanna an Aontais.

(1137) De réir mhír 52 de Chreat SLEG, is féidir a shamhlú, áfach, go bhféadfadh sé tarlú, in imthosca eisceachtúla áirithe, nach dtabharfaí aghaidh ar shaobhadh tromchúiseach iomaíochta sa mhargadh inmheánach agus go bhféadfadh an chabhair difear a dhéanamh do thrádáil go feadh méid a bheadh contrártha do leas an Aontais. Sa chás sin, i gcomhréir le mír 53 de Chreat SLEG, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar cé acu is féidir nó nach féidir an saobhadh sin a mhaolú trí choinníollacha a cheangal nó trí ghealltanais a iarraidh ar an mBallstát.

(1138) Luaitear i mír 54 de Chreat SLEG nach bhfuil coinne leis go dtarlóidh saobhadh tromchúiseach iomaíochta go feadh méid a bheadh contrártha do leasanna an Aontais ach amháin in imthosca eisceachtúla. Ba cheart don Choimisiún a aird a shrianadh ar an saobhadh sin ina bhfuil éifeachtaí díobhálacha móra ag an gcabhair ar Bhallstáit eile agus ar fheidhmiú an mhargaidh inmheánaigh, mar shampla, toisc go ndiúltaíonn siad do ghnóthais in earnálacha tábhachtacha den gheilleagar an fhéidearthacht scála na n-oibríochtaí is gá a bhaint amach chun gur féidir oibriú go héifeachtúil.

(1139) Tá cúig chás i míreanna 55 go 59 de Chreat SLEG inar cheart don Choimisiún mionanailís a dhéanamh ar shaobhadh iomaíochta dá bhforáiltear i mír 52 de Chreat SLEG.

(1140) Meastar i mír 55 de Chreat SLEG go bhféadfadh saobhadh den sórt sin teacht chun cinn, mar shampla, i gcás nach féidir údar a thabhairt le ré iontaoibhe SLEG faoi threoir critéir oibiachtúla (amhail an gá le hamúchadh sócmhainní seasta neamh-inaistrithe) nó ina ndéanfar sraith cúraimí a chuachadh (faoi réir iontaoibh ar leithligh de ghnáth gan aon chaillteanas sochair shóisialta agus gan aon chostas breise i dtéarmaí éifeachtúlachta agus éifeachtachta i soláthar na seirbhísí). Sa chás sin, dhéanfadh an Coimisiún scrúdú ar cé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí an tseirbhís phoiblí chéanna a sholáthar chomh maith céanna ar bhealach nach bhfuil chomh saobhach céanna, mar shampla trí iontaoibh níos teoranta ó thaobh ré nó raon feidhme de nó trí iontaoibh ar leithligh a dhéanamh.

(1141) Sa chás seo, measann an Coimisiún go bhfuil údar le ré na hiontaoibhe ar bhonn critéir oibiachtúla (Roinn 7.3.4). Thairis sin, freastalaíonn na conarthaí seirbhíse poiblí ar riachtanas seirbhíse poiblí atá sainaitheanta go soiléir agus déanann siad foráil maidir le hoibleagáidí seirbhíse poiblí comhréireacha chun freastal ar na riachtanais sin. Dá réir sin, ní fhéadfadh raon feidhme níos teoranta a bheith ag na conarthaí seirbhíse poiblí. Ar deireadh, rinne údaráis na Fraince foráil maidir le conradh seirbhíse poiblí le haghaidh gach bealaigh mhuirí dá ndéanann na riachtanais seirbhíse poiblí difear d'iompar lasta agus paisinéirí, sa chaoi go ndearna siad foráil maidir le hiontaoibh ar leithligh. Dá bhrí sin, níl aon ghá sa chás seo mionanailís a dhéanamh ar shaobhadh iomaíochta ar bhonn mhír 55 de Chreat SLEG.

(1142) Meastar i mír 56 de Chreat SLEG go bhféadfadh gá a bheith le measúnú níos mionsonraithe i gcás ina gcuireann an Ballstát de chúram ar sholáthraí seirbhíse poiblí, gan nós imeachta roghnúcháin iomaíoch, SLEG a sholáthar i margadh neamh-fhorchoimeádta mar a bhfuil seirbhísí an-chosúil á soláthar cheana féin nó inar féidir coinne a bheith leis go soláthrófar iad go luath amach anseo in éagmais SLEG. D'fhéadfadh na héifeachtaí díobhálacha sin ar fhorbairt trádála a bheith níos suntasaí i gcás ina mbeidh SLEG le cur ar fáil ar tharaif faoi bhun chostais aon soláthraí iarbhír nó ionchasaigh, sa chaoi go bhforiafar an margadh. Dá bhrí sin, agus corrlach lánroghnach leathan an Bhallstáit chun SLEG a shainiú á urramú go hiomlán ag an gCoimisiún, féadfaidh sé a cheangal go ndéanfar leasuithe, ar leithdháileadh na cabhrach mar shampla, i gcás inar féidir leis a thaispeáint go réasúnta go mbeifí in ann an SLEG céanna a sholáthar faoi dhálaí coibhéiseacha do na húsáideoirí, ar bhealach nach bhfuil chomh saobhach céanna agus ar chostas níos ísle don stát.

(1143) Sa chás seo, tugann an Coimisiún faoi deara nár dhámh údaráis na Fraince na conarthaí seirbhíse poiblí gan nós imeachta soláthair phoiblí. Dá bhrí sin, ní hinfheidhme mír 56 de Chreat SLEG sa chás seo. In aon chás, measann an Coimisiún gur shuigh údaráis na Fraince go soiléir roinnt riachtanais seirbhíse poiblí i ndáil leis na bealaí idir an Chorsaic agus calafort Marseille nach raibh aon seirbhís tráchtála chomhchosúil eile chuig calafoirt Toulon/Nice agus uathu in ann freastal orthu. Shuigh siad freisin nach raibh aon chur chuige malartach ann nach raibh chomh sriantach céanna ar an iomaíocht agus ar chostas níos ísle don stát. Dá bhrí sin, níl aon ghá sa chás seo mionanailís a dhéanamh ar shaobhadh iomaíochta ar bhonn mhír 55 de Chreat SLEG.

(1144) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go mbaineann na conarthaí seirbhíse poiblí go príomha le seirbhísí muiriompair lasta neamhtharraingthe, nach bhfuil sé faoi dhíospóid ina leith go bhfuil teip mhargaidh iomlán idir an Chorsaic agus mórthír na Fraince, agus nach bhfuil toilleadh láimhseála leordhóthanach ach ag calafort Marseille ina leith.

(1145) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, maidir le hiompar lasta tharraingthe ar shainaithin an Fhrainc go raibh calafoirt Toulon agus Marseille inionadaithe go páirteach ina leith, nach mbaineann sé ach le 20 % den éileamh iomlán ar iompar lasta tharraingthe agus le 4 % den éileamh iomlán ar iompar lasta ([302]). Ós rud é go bhfuil an méid sin teoranta, is beag saobhadh margaidh atá ann agus níl aon fhíoréifeacht aige ar an iomaíocht.

(1146) Ina theannta sin, leis an gconradh seirbhíse poiblí le haghaidh bhealach Marseille-Propriano, lena n-áirítear iompar paisinéirí freisin, tugtar aghaidh freisin ar theip mhargaidh iomlán i gcás seirbhísí chuig Propriano. Dá bhrí sin, ní féidir foriamh ná srian margaidh, ná beart idirdhealaitheach, a bheith mar thoradh ar an gconradh seirbhíse poiblí sin, de réir bhrí Chreat SLEG agus an Rialacháin Cabatáiste.

(1147) Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin go bhfuil neart toillte ag calafort Marseille chun é a chur ar a chumas d'oibreoir, amhail Corsica Ferries, seirbhísí a chur ar fáil ón gcalafort sin. Ní thugtar a mhalairt le fios le haon chuid den fhianaise a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil.

(1148) Luaitear i mír 57 go bhfuil údar le grinnscrúdú níos dlúithe freisin i gcás ina mbaineann iontaoibh na hoibleagáide seirbhíse le cearta speisialta nó eisiacha lena gcuirtear srian tromchúiseach ar iomaíocht sa mhargadh inmheánach go feadh méid atá contrártha do leasanna an Aontais.

(1149) Sa chás seo, measann an Coimisiún nach dtugann na conarthaí seirbhíse poiblí aon cheart speisialta ná eisiach. Dá bhrí sin, ní hinfheidhme mír 57 sa chás seo.

(1150) Luaitear i mír 58 go dtabharfaidh an Coimisiún aird freisin ar chásanna ina ligeann an chabhair don ghnóthas maoiniú a dhéanamh ar chruthú nó úsáid bonneagair nach bhfuil inmhacasamhlaithe agus a chuireann ar a chumas dó an margadh ina soláthraítear SLEG nó margaí ábhartha gaolmhara a fhoriamh.

(1151) Sa chás seo, maidir leis na conarthaí seirbhíse poiblí atá i gceist, cinneann an Coimisiún nach mbaineann siad le bonneagar nach bhfuil inmhacasamhlaithe ná nach gcuireann a maoiniú ar a gcumas do na lamháltóirí cruthú nó úsáid bonneagair den sórt sin a mhaoiniú. Dá bhrí sin, ní hinfheidhme mír 58 sa chás seo.

(1152) Ar deireadh, de réir mhír 59, má bhíonn saobhadh iomaíochta ann de dheasca na hiontaoibhe lena gcuirtear bac ar chur chun feidhme nó ar fhorfheidhmiú éifeachtach reachtaíocht an Aontais atá dírithe ar fheidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh a chosaint, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar cé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí an tseirbhís phoiblí a sholáthar chomh maith céanna ar bhealach nach bhfuil chomh saobhach céanna, mar shampla trí reachtaíocht earnála an Aontais a chur chun feidhme go hiomlán.

(1153) Sa chás seo, tugann an Coimisiún dá aire nach gcuireann na conarthaí seirbhíse poiblí bac ar chur chun feidhme ná ar fhorfheidhmiú éifeachtach na reachtaíochta atá i bhfeidhm, ós rud é gur chloígh údaráis na Fraince go docht leis na prionsabail a leagtar amach sa reachtaíocht earnála atá i bhfeidhm, is é sin an Rialachán Cabatáiste.

(1154) Dá bhrí sin, níl aon ghá sa chás seo mionanailís a dhéanamh ar shaobhadh iomaíochta ar bhonn mhír 55 de Chreat SLEG.

([302]) Tá an meastachán ar an éileamh iompair lasta bunaithe ar shonraí stairiúla (aithris 224), lena léirítear nach raibh i gceist le lasta tarraingthe ach thart ar 20 % den lasta iomlán a iompraíodh idir Marseille agus an Chorsaic idir 2016 agus 2020 (aithris 54). Ós rud é go meastar go bhfuil 20 % den éileamh ar iompar lasta tharraingthe idir Marseille agus Toulon inionadaithe, ar an iomlán meastar nach bhfuil ach 4 % den éileamh iomlán ar iompar lasta idir Marseille agus Toulon inionadaithe.

7.3.10. *Ceanglais maidir le faisnéis áirithe a bhaineann le SLEG a fhoilsiú*

(1155) De réir mhír 60 de Chreat SLEG: 'I gcás gach cúitimh SLEG a thagann faoi raon feidhme na teachtaireachta seo, ní mór don Bhallstát lena mbaineann an fhaisnéis seo a leanas a fhoilsiú ar an idirlíon nó ar mhodhanna iomchuí eile:

— torthaí an chomhairliúcháin phoiblí nó ionstraimí iomchuí eile dá dtagraítear i mír 14;

— ábhar agus fad na n-oibleagáidí seirbhíse poiblí;

— an gnóthas agus, i gcás inarb infheidhme, an chríoch lena mbaineann;

— na méideanna cabhrach a deonaíodh don ghnóthas ar bhonn bliantúil.'

(1156) Sa chás seo, tugann an Coimisiún dá aire gur fhoilsigh údaráis na Fraince an fhaisnéis a cheanglaítear faoi mhír 60 de Chreat SLEG, ([303]) cé is moite de na méideanna bliantúla cabhrach a dheonaítear do na tairbhithe, rud a fhoilseofar tar éis iniúchadh a dhéanamh ar an bhfaisnéis sin.

(1157) Measann an Coimisiún dá bhrí sin gur comhlíonadh coinníollacha mhír 60 de Chreat SLEG.

7.3.11. *Conclúid maidir le comhoiriúnacht na mbeart*

(1158) Ar bhonn an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go gcomhlíonann na bearta Creat SLEG agus an Rialachán Cabatáiste. Dá bhrí sin, tá na conarthaí seirbhíse poiblí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

8. **CONCLÚIDÍ**

(1159) Cinneann an Coimisiún gur chuir an Fhrainc na conarthaí seirbhíse poiblí chun feidhme go neamhdhleathach, de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE, ar státchabhair iad faoi Airteagal 107(1) CFAE. Mar sin féin, tá na conarthaí seirbhíse poiblí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach,

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

1. An cúiteamh airgeadais a dheonaigh an Fhrainc do Corsica Linea agus La Méridionale (ar leithligh nó go comhpháirteach) faoi na cúig chonradh seirbhíse poiblí a bhaineann le seirbhísí muirí le haghaidh na Corsaice ó chalafort Marseille nó chuige le haghaidh na tréimhse 2023-2030, dar luach EUR 853,6 milliún san iomlán, is státchabhair é faoi Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

2. Tá an státchabhair dá dtagraítear i mír 1, agus arna cur chun feidhme go neamhdhleathach ag an bhFrainc de bhun Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de réir bhrí Airteagal 106(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

([303]) Chun torthaí na gcomhairliúchán poiblí a fháil, féach an nasc seo a leanas: 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 (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024) agus i gcás na bpointí eile, an nasc seo a leanas: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (arna rochtain an 18 Deireadh Fómhair 2024).

Airteagal 2

Is chuig Poblacht na Fraince a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 26 Samhain 2024.

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Leas-Uachtarán Feidhmiúcháin