SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/635

z dne 15. oktobra 2014

o državni pomoči SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), ki jo je Irska odobrila avtobusnima prevoznikoma družbe Córas Iompair Éireann (Dublin Bus in Irish Bus)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 7275)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ([1]),

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju sklepa, s katerim je Komisija sklenila začeti postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe glede ukrepa pomoči C 31/07 (ex NN 17/07) ([2]),

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenimi določbami, ter ob upoštevanju njihovih pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je po pritožbi in poznejši obsežni korespondenci med njo in pritožnikom ter med njo in irskimi organi 18. julija 2007 obvestila Irsko, da je sklenila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe glede domnevne nezakonite pomoči, ki jo je irska vlada dodelila družbi *Córas Iompair Éireann* (Irish Transport Board („CIÉ")) za njena avtobusna prevoznika *Bus Éireann* (imenovan tudi „Irish Bus") ([3]) in *Dublin Bus* (imenovan tudi „Bus Átha Cliath"), in sicer v obliki nepovratnih sredstev v okviru nacionalnega razvojnega načrta in letnih nepovratnih sredstev za tekoče poslovanje (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).

(2) Irski organi so 31. oktobra 2007 predložili pripombe o sklepu o začetku postopka.

(3) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe v zvezi s pomočjo.

(4) Komisija je prejela pripombe dvanajstih zainteresiranih strani. Te pripombe je nato poslala Irski in ji dala tudi možnost, da o njih zavzame stališče; Irska je pripombe poslala v dopisu z dne 26. februarja 2008.

(5) Irski organi so z dopisom z dne 24. aprila 2008 Komisiji predložili izvod nedavno objavljenega dublinskega zakona o prometu iz leta 2008.

(6) Z dopisom z dne 12. februarja 2009 so Komisiji predložili tudi izvod dokumenta o pregledu stroškov in učinkovitosti za družbi Dublin Bus in Bus Éireann (*Cost and Efficiency Review of Dublin Bus and Bus Éireann*).

(7) Na zahtevo irskih organov je bila 25. marca 2009 organizirana videokonferenca. Po tem sestanku so irski organi z dopisom z dne 30. aprila 2009 na zahtevo Komisije predložili dodatne informacije.

([1]) Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Določbe novih dveh členov v PDEU so vsebinsko enake določbam členov v PES. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije razumeti kot sklicevanje na člen 87 oziroma 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno.

([2]) UL C 217, 15.9.2007, str. 44.

([3]) Bus Éireann se je v sklepu o začetku postopka imenoval Irish Bus. Vendar se v tem sklepu uporablja ime Bus Éireann, saj je to ime družbe, ki se splošno uporablja, in ime, ki ga družba uporablja pri znamčenju.

([4]) Glej opombo 2.

(8) Irski organi so z dopisom z dne 19. januarja 2010 Komisiji predložili izvod pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene 1. decembra 2009 med nacionalnim organom za promet (National Transport Authority) in družbo Dublin Bus.

(9) Komisija je ob začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]), tj. 3. decembra 2009, od irskih organov in zainteresiranih strani z dopisi in elektronsko pošto z dne 30. marca 2010 zahtevala, naj predložijo svoja stališča glede združljivosti zadevnih ukrepov z navedeno novo uredbo. Irski organi so svoje stališče poslali Komisiji v dopisu z dne 25. maja 2010. Svoja stališča so predložile tudi tri zainteresirane strani.

(10) Komisija je 14. februarja 2011 od Irske zahtevala dodatne informacije, ki so jih irski organi predložili z dopisom z dne 15. aprila 2011.

(11) Komisija je 19. septembra 2011 od irskih organov zahtevala dodatne informacije. Na pobudo irskih organov je bila 14. oktobra 2011 organizirana telekonferenca. Po tem sestanku so irski organi z dopisom z dne 9. novembra 2011 predložili dodatne informacije.

(12) Na zahtevo Komisije je 13. septembra 2012 v Dublinu potekal sestanek z irskimi organi. Po tem sestanku je Komisija po elektronski pošti z dne 19. septembra 2012 od irskih organov zahtevala dodatne informacije, Irska pa je odgovorila z dopisom z dne 23. novembra 2012.

(13) Komisija je 21. februarja 2014 od Irske zahtevala dodatne informacije, ki so jih irski organi predložili z dopisom z dne 15. maja 2014.

2. **STRANI**

2.1 **Pritožnik**

(14) Pritožnik, tj. Coach Tourism and Transport Council, je predstavniško telo neodvisnih zasebnih prevoznih družb, ki na Irskem izvajajo prevozne storitve na tržni podlagi (vključno z rednimi storitvami v medkrajevnem nacionalnem in mednarodnem prometu, storitvami primestnega, podeželskega in mestnega prometa, storitvami prevoza učencev, v državo usmerjenim turizmom, iz države usmerjenim turizmom in storitvami najema vozil).

2.2 **Upravičenca**

(15) Prejemnika domnevne nezakonite državne pomoči sta avtobusna prevoznika Bus Éireann in Dublin Bus. Gre za družbi z omejeno odgovornostjo, ki sta v 100-odstotni lasti CIÉ ([6]).

2.2.1 *Bus Éireann*

(16) Bus Éireann nudi avtobusne storitve po celotni Irski (razen mestnega prometa v Dublinu), pri čemer uporablja lastne in podizvajalske vire. Te avtobusne storitve vključujejo medkrajevne avtobusne storitve „Expressway“, avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, mednarodne avtobusne storitve Eurolines, storitve prevoza učencev in pomožne storitve, kot so najem avtobusov, dnevni izleti, testiranje vozil, pogodbeno servisiranje in paketna dostava.

(17) Storitve prevoza učencev se izvajajo po pogodbi z ministrstvom za izobraževanje in usposabljanje (Department of Education and Skills) ([7]).

2.2.2 *Dublin Bus*

(18) Osnovna dejavnost družbe Dublin Bus je zagotavljanje mestnih in primestnih avtobusnih storitev za širše območje Dublina (vključno z mestom Dublin in dublinskim okrožjem ter sosednjimi območji). Poleg tega Dublin Bus izvaja tržne dejavnosti na treh področjih, in sicer organizira vodene oglede znamenitosti, zagotavlja povezavo z letališčem (Airlink Airport Express) ter omogoča najem avtobusa oziroma prevoz na posebne dogodke.

([5]) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

([6]) CIÉ je po zakonu ustanovljeno podjetje v državni lasti, ustanovljeno na podlagi zakona o prometu iz leta 1950. Zakon o prometu iz leta 1950 in zakon o prometu iz leta 1958 določata splošne dolžnosti CIÉ in zahtevane obveznosti. V skladu z zakonom o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 je morala CIÉ zaradi operativnih namenov oblikovati tri družbe z omejeno odgovornostjo: Irish Rail, Bus Éireann in Dublin Bus.

([7]) Do leta 2010 se je navedeno ministrstvo imenovalo *Department of Education and Science* (ministrstvo za izobraževanje in znanost).

3. NACIONALNI PRAVNI OKVIR ZA UKREPE

3.1 Zakoni o prometu

(19) Člen 15(1) zakona o prometu iz leta 1950 je CIÉ kot splošno dolžnost najprej naložil „zagotavljanje ali spodbujanje zagotavljanja učinkovitega, gospodarnega, primernega in ustrezno integriranega sistema javnega prometa“ za potnike v cestnem prometu ob upoštevanju varnega delovanja in spodbujanja nacionalnega gospodarskega razvoja.

(20) Navedeni zakon o prometu iz leta 1950 je bil razveljavljen z zakonom o prometu iz leta 1958, v katerem člen 7 določa: „Splošna dolžnost CIÉ je zagotavljanje primernih, učinkovitih in gospodarnih prevoznih storitev ob upoštevanju varnega delovanja, spodbujanju nacionalnega gospodarskega razvoja in vzdrževanju ustreznih delovnih pogojev za svoje zaposlene.“

(21) Zakon o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 opredeljuje glavne cilje in dolžnosti družb Bus Éireann in Dublin Bus. Člen 8(2) tega zakona določa, da je „glavni cilj irskega avtobusnega prevoznika naveden v aktu o ustanovitvi družbe, in sicer da znotraj države ter med državo in kraji zunaj nje zagotavlja storitve cestnega potniškega prometa, razen kadar take storitve zagotavlja dublinski avtobusni prevoznik, ter da zagotavlja pomožne storitve in v ta namen izvaja funkcije, ki izhajajo iz tega, dodeljene CIÉ z zakonom iz leta 1950 ali katerim koli drugim predpisom“. Člen 8(3) navedenega zakona določa, da je „glavni cilj dublinskega avtobusnega prevoznika naveden v aktu o ustanovitvi družbe, in sicer da zagotavlja storitve cestnega potniškega prometa za mesto Dublin, dublinsko okrožje in sosednja območja ter pomožne storitve znotraj države ter med državo in kraji zunaj nje ter da za te namene izvaja funkcije, ki izhajajo iz tega, dodeljene CIÉ z zakonom iz leta 1950 ali katerim koli drugim predpisom“. Poleg tega morajo družba CIÉ in njena avtobusna prevoznika v skladu s členom 8(10) zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 upoštevati svojo družbeno vlogo in potrebo po ohranitvi storitev javnega prometa v največji možni meri v okviru razpoložljivih finančnih virov.

(22) Irski organi so nadalje pojasnili, da standardne voznine (vključno s standardnimi vozninami za odrasle za vse kategorije storitev in vozninami za šolske otroke za mestne storitve) ([8]), ki jih zaračunavata Dublin Bus in Bus Éireann, nadzira minister za promet, ki določi najvišje dovoljene voznine. Nobeden od avtobusnih prevoznikov ne sme povišati navedenih voznin brez predhodnega dovoljenja ministrstva za promet. Voznin, ki jih zaračunavajo zasebni prevozniki, ni treba priglasiti niti se nad njimi ne izvaja nadzor.

(23) Od 10. januarja 2001 morata v skladu z ministrskim navodilom ([9]) oba avtobusna prevoznika CIÉ ministrstvu za promet priglasiti predlagane nove storitve ali predlagane spremembe obstoječih storitev najmanj štiri tedne pred njihovo uvedbo. To priglasitev morata podpreti z izčrpnimi podatki o predlaganih storitvah. Kadar ministrstvo za promet ugotovi, da bi bile predlagane storitve v nasprotju z odobrenimi obstoječimi storitvami cestnega potniškega prometa, morata v skladu s členom 25 zakona o prometu iz leta 1958 ministra za promet uradno zaprositi za soglasje.

3.2 Memorandumi o soglasju

(24) Za plačilo nadomestila prevoznikoma Dublin Bus in Bus Éireann sta od leta 2003 do 2009 veljali letni memorandumi o soglasju z obema družbama. Irski organi so pojasnili, da sta v navedenih memorandumih o soglasju opredeljeni kakovost storitev (vključno s službo za pomoč strankam, čistočo, starostjo avtobusa, dostopnostjo itd.) in količina storitev (vključno s številom avtobusov, prevoženih kilometrov, prevoženih strank itd.), ki jih opravi posamezna družba v zameno za plačila državne blagajne. Poleg tega navedeni memorandumi o soglasju urejajo finančne in operativne zahteve ter ureditve glede spremljanja in poročanja.

([8]) Poročilo irskega organa za konkurenco o sektorju avtobusnega in železniškega potniškega prometa v skladu s členom 11 zakona o konkurenci iz leta 1991.

([9]) V skladu s členom 26(1) zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 lahko minister da družbi CIÉ pisno navodilo glede politike v zvezi s funkcijami CIÉ in družb.

(25) Fiksni del subvencije za posamezno družbo je med letoma 2005 in 2008 temeljil na izpolnjevanju določenih meril uspešnosti iz memorandumov o soglasju.

3.3 **Nacionalni razvojni načrti**

(26) V nacionalnih razvojnih načrtih so zajeti vsi sektorji gospodarstva, njihovi glavni cilji pa so izboljšanje irske gospodarske in socialne infrastrukture. Dejavnosti nacionalnih razvojnih načrtov se financirajo z javnimi in zasebnimi sredstvi ter sredstvi Unije ([10]). Nacionalna razvojna načrta, ki jih proučuje ta sklep, veljata za obdobji 2000–2006 in 2007–2013. Nacionalni razvojni načrt za obdobje 2007–2013 se je prenehal izvajati leta 2011, ko ga je nadomestil načrt za naložbe v infrastrukturo in kapital za obdobje 2012–2016.

3.4 **Nacionalni organ za promet in nove pogodbe o izvajanju javne službe**

(27) Irski organi so 14. aprila 2008 objavili dublinski zakon o prometu iz leta 2008, da bi se „spodbudila ustanovitev novega organa za promet s splošno odgovornostjo za usklajevanje upravljanja prevoza in prometa ter razporejanje kapitala in sedanje financiranje javnega prevoza v širšem območju Dublina“. V zakonu o urejanju javnega prevoza iz leta 2009 je bil novi organ pozneje preimenovan v nacionalni organ za promet (National Transport Authority). Novi organ je prevzel urejanje storitev javnega avtobusnega potniškega prometa za celotno državo.

(28) Člen 48(1)(b) dublinskega zakona o prometu iz leta 2008 navaja, da „[k]adar [nacionalni] organ [za promet] predlaga, da se zagotovi izvajanje javnih storitev potniškega prevoza […], se […] to stori na podlagi javnega naročila“.

(29) Nacionalni organ za promet je 1. decembra 2009 podpisal dve pogodbi o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 v zvezi z nadomestilom za obveznosti javne službe za obdobje petih let. Ena pogodba je bila podpisana z družbo Dublin Bus v zvezi s storitvami na širšem območju Dublina, druga pa z družbo Bus Éireann v zvezi s storitvami v preostalem delu države. Hkrati sta prej navedena memoranduma o soglasju (glej člen 3.2) prenehala veljati.

(30) Ker sklep o začetku postopka ne zajema navedenih pogodb o izvajanju javne službe, je proučitev letnega nadomestila za izvajanje, ki ga je v navedenem sklepu Irska dodelila avtobusnima prevoznikoma Dublin Bus in Bus Éireann za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, omejena na obdobje pred 1. decembrom 2009, tj. datumom, na katerega sta za navedene storitve začeli veljati navedeni pogodbi.

(31) Irski organi so v dopisu Komisiji z dne 23. novembra 2012 navedli, da so bila „[…] kapitalska nepovratna sredstva, izplačana družbama Dublin Bus in Bus Éireann, vključno z nepovratnimi sredstvi za nove avtobuse […], v skladu z določbami dublinskega zakona o prometu iz leta 2008. Ta izplačila so izhajala iz člena 45 navedenega zakona, ki nacionalnemu organu za promet omogoča financiranje infrastrukture javnega prevoza, in/ali iz člena 49, ki določa financiranje javnih naročil za storitve prevoza“.

(32) V členu 45(1) dublinskega zakona o prometu iz leta 2008 je navedeno: „[Nacionalni] [o]rgan [za promet] lahko pod pogoji, ki se mu zdijo primerni, dodeli nepovratna sredstva organom javnega prevoza ali tretjim osebam iz zneskov, ki jih zagotovi Oireachtas [irski nacionalni parlament], da se zagotovi infrastruktura javnega prometa, dodeljena takim organom ali tretjim osebam […]“.

(33) V členu 49(1) dublinskega zakona o prometu iz leta 2008 je navedeno: „Kadar [nacionalni] organ [za promet] sklene pogodbo o izvajanju javne prometne službe v skladu s členom 48, lahko pod pogoji, ki se mu zdijo

([10]) Komisija je z odločbo z dne 7. decembra 2000 (SG (2000) D/109196) potrdila operativni program za ekonomsko in socialno infrastrukturo, ki je del okvira podpore Skupnosti za strukturno pomoč Skupnosti v obmejni, osrednji in zahodni regiji Irske v skladu s ciljem 1 ter južni in vzhodni regiji Irske za prehodno podporo v skladu s ciljem 1. Skupni znesek pomoči iz strukturnih skladov, dodeljen v okviru navedenega operativnega programa, znaša 854,8 milijona EUR. Zahtevana nacionalna udeležba (iz javnega sektorja) znaša 624,7 milijona EUR.

primerni, izvede plačila zadevnemu organu javnega prevoza iz zneskov, ki jih zagotovi Oireachtas ali drugi vir, za zagotavljanje javnih storitev potniškega prometa, navedenih v zadevni pogodbi".

(34) Ob upoštevanju uvodnih izjav 31 do 33 in ker sklep o začetku postopka ne zajema nepovratnih sredstev v okviru dublinskega zakona o prometu iz leta 2008, je ustrezno obdobje za proučitev financiranja Irske za nove avtobuse in infrastrukturo za navedeni družbi v tem sklepu omejeno na obdobje pred 1. decembrom 2009, tj. datumom, na katerega je začel veljati del navedenega zakona, ki vsebuje člene, navedene v uvodnih izjavah 31 do 33 ([11]).

3.5 **Sporazumi v zvezi s shemo za prevoz učencev**

(35) Bus Éireann izvaja shemo za prevoz učencev po pogodbi z ministrstvom za izobraževanje in usposabljanje.

(36) CIÉ shemo izvaja od leta 1967, od sprejetja zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 ([12]) pa Bus Éireann. Prvotne finančne ureditve za shemo so bile določene v računovodskem sporazumu iz leta 1968 ([13]), ki vsebuje opis stroškov, upravičenih do povrnitve ob začetku sheme. Vendar so irski organi potrdili, da sedanja računovodska ureditev temelji na posodobljenem sporazumu iz leta 1975 ([14]).

(37) Večino storitev sheme za prevoz učencev za Bus Éireann trenutno izvajajo podizvajalci, in sicer avtobusni prevozniki iz zasebnega sektorja.

(38) Letni memorandumi o soglasju ne navajajo sheme za prevoz učencev, ki je irski organi ne obravnavajo kot obveznost javne službe in je na računih Bus Éireann opredeljena kot komercialna storitev (glej oddelek 4.4).

4. **OPIS UKREPOV**

4.1 **Letno nadomestilo za izvajanje avtobusnih storitev v mestnem, primestnem in regionalnem prometu**

(39) Irski organi podpirajo družbi Bus Éireann in Dublin Bus z letnimi izplačili nadomestila za izvajanje storitev javnega avtobusnega prevoza, ki se uvrščajo med obveznosti javne službe.

(40) Obveznosti javne službe družbe Bus Éireann so v celoti storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu (storitve linijskega in mestnega prevoza). Druge storitve Bus Éireann, kot so na primer medkrajevne medregionalne avtobusne storitve „Expressway", zasebni najem, dnevni izleti, mednarodni avtobusni prevozi Eurolines in shema za prevoz učencev, se ne uvrščajo med obveznost javne službe ter jih po navedbah Irske družba knjiži kot komercialne storitve.

(41) Storitve v okviru obveznosti javne službe družbe Dublin Bus so urbane mestne storitve, ki jih družba izvaja v širšem območju Dublina. Druge storitve družbe Dublin Bus, kot so vodeni ogledi, povezava z letališčem Airlink Airport Express in najem avtobusa/posebni dogodki, se ne uvrščajo med obveznosti javne službe in jih družba knjiži kot komercialne storitve.

(42) Irski organi so za obdobje 2003–2009 predložili letna izplačila nadomestil, navedena v preglednici 1, družbi CIÉ za Bus Éireann in Dublin Bus za namen izvajanja obveznosti javne službe.

Preglednica 1

Nadomestilo za izvajanje za obveznosti javne službe (v mio. EUR)		
Leto	Bus Éireann	Dublin Bus
2003	22,9	53,9
2004	24,0	61,8

([11]) Glej dublinski zakon o prometu iz leta 2008 (deli 3, 4, 5 in člen 115(2)) (Začetek), odredba iz leta 2009.
([12]) Glej uvodno izjavo 21.
([13]) Sheme CIÉ za brezplačni prevoz osnovnošolcev in srednješolcev – povzetek računovodskih postopkov – 1. avgust 1968.
([14]) Shema brezplačnega prevoza osnovnošolcev in srednješolcev – povzetek računovodskih postopkov – januar 1975.

Nadomestilo za izvajanje za obveznosti javne službe (v mio. EUR)		
Leto	Bus Éireann	Dublin Bus
2005	25,2	64,9
2006	30,5	71,8
2007	36,6	80,1
2008	41,8	85,6
2009	49,4	83,2
Skupaj	207,5	447,4
Skupaj (obe družbi)	654,9	

(43) Irski organi navajajo, da se ta plačila nadomestil uporabljajo zgolj za namen izvajanja obveznosti javne službe in nikakor ne za subvencioniranje komercialnih storitev avtobusnih prevoznikov. Poleg tega se morebitni dobiček, ki izhaja iz komercialnih storitev obeh družb, uporabi za navzkrižno subvencioniranje obveznosti javne službe, ki ustvarjajo izgubo, pri čemer zlasti družba Bus Éireann svoje obveznosti javne službe podpira s svojimi dobičkonosnimi komercialnimi storitvami.

(44) Zneski letnih nadomestil so bili od leta 2003 do leta 2009 vnaprej določeni v memorandumih o soglasju, ki sta jih oba avtobusna prevoznika vsako leto podpisala z ministrstvom za promet. Navedeni memorandumi so vsebovali tudi opis avtobusnih storitev.

4.2 **Financiranje novih avtobusov**

(45) Irski organi družbi Bus Éireann in Dublin Bus podpirajo tudi z nepovratnimi sredstvi za financiranje novih avtobusov v okviru nacionalnih razvojnih načrtov.

(46) V obdobju 2000–2008 je CIÉ prejela nepovratna sredstva za svoja avtobusna prevoznika za namen izvajanja obveznosti javne službe, kot je navedeno v preglednici 2. Nepovratna sredstva za nove avtobuse, ki se proučujejo v tem sklepu, so bila prvič odobrena leta 2000, ker je to prvo leto nacionalnega razvojnega načrta za obdobje 2000–2006 ([15]), zadnjič pa bodo leta 2009 ([16]).

Preglednica 2

Kapitalska nepovratna sredstva za obnovitev voznega parka (v mio. EUR)		
Leto	Bus Éireann ([1])	Dublin Bus
2000	6,5	24,2
2001	17,1	15,4
2002	2,3	14,8
2003	8,4	5,7
2004	—	—

([15]) Glej uvodno izjavo 26.
([16]) Glej uvodno izjavo 34.

Kapitalska nepovratna sredstva za obnovitev voznega parka (v mio. EUR)		
Leto	Bus Éireann ([1])	Dublin Bus
2005	—	5,3
2006	—	24,9
2007	32,1	21,4
2008	40,4	18,2
2009	0,1	—
Skupaj	106,9	129,9
Skupaj (obe družbi)	236,8	

([1]) Podatki v preglednici ne vključujejo kapitalskih nepovratnih sredstev za zamenjavo voznega parka, dodeljenih družbi Bus Éireann za storitve prevoza učencev, ki so podrobno opisane v nadaljevanju v oddelku Shema za prevoz učencev, glej uvodno izjavo 75.

(47) Irski organi so navedli, da se nepovratna sredstva izplačajo kot delno nadomestilo družbama Bus Éireann in Dublin Bus za nakup vozil, ki se uporabljajo zgolj za izvajanje obveznosti javne službe, in da naj bi se zaradi teh nepovratnih sredstev plačila letnega nadomestila za obveznost javne službe zmanjšala.

(48) Vendar financiranje iz preglednice 2 velja le za del proračuna za nakup vozil za izvajanje obveznosti javne službe, saj se nakup nekaterih vozil v celoti ali delno plača iz lastnih sredstev družb Bus Éireann in Dublin Bus. V takih primerih se vozni park lahko uporablja tako za komercialne storitve kot za obveznosti javne službe.

(49) V izkazu poslovnega izida obveznosti javne službe je vključen znesek amortizacije v zvezi z uporabo takih vozil za obveznosti javne službe. Če je nakup vozila le delno financiran z nepovratnimi sredstvi, se v izkaz poslovnega izida obveznosti javne službe vključi le znesek amortizacije, ki je sorazmeren prispevku avtobusnega prevoznika, ob upoštevanju uporabe takšnega vozila za obveznosti javne službe.

(50) Nakup avtobusov zgolj za komercialne storitve je v celoti strošek avtobusnih prevoznikov.

4.3 **Financiranje namenske infrastrukture**

(51) Irski organi so družbi CIÉ dodelili tudi nepovratna sredstva v okviru nacionalnih razvojnih načrtov, in sicer za namen vlaganja v infrastrukturo za avtobusne storitve, zlasti za posodabljanje avtobusnih postaj in gradnjo nove avtobusne garaže v Dublinu.

(52) Zneski te pomoči od leta 2000 do 2008 so navedeni v preglednici 3. Nepovratna sredstva za namensko infrastrukturo, ki se proučujejo v tem sklepu, so bila prvič odobrena leta 2000, ker je to začetek nacionalnega razvojnega načrta za obdobje 2000–2006 ([17]), zadnjič pa bodo leta 2009 ([18]).

Preglednica 3

Kapitalska nepovratna sredstva za infrastrukturo (v mio. EUR)		
Leto	Bus Éireann	Dublin Bus
2000	—	4,6
2001	2,8	7,9

([17]) Glej uvodno izjavo 26.
([18]) Glej uvodno izjavo 34.

Kapitalska nepovratna sredstva za infrastrukturo (v mio. EUR)		
Leto	Bus Éireann	Dublin Bus
2002	1,6	15,4
2003	3,4	8,2
2004	5,5	7,3
2005	1,3	6,3
2006	1,7	3,1
2007	—	—
2008	—	—
2009	—	—
Skupaj	16,3	52,8
Skupaj (obe družbi)	69,1	

(53) Irski organi so navedli, da je bilo financiranje nove infrastrukture in operativnih zmogljivosti namenjeno zgolj za izpolnitev obveznosti javne službe in da je bilo posodabljanje infrastrukture nujno za izpolnitev zahtev v zvezi s kakovostjo in dostopnostjo, ki jih nalagajo obveznosti javne službe.

(54) Zadevna infrastruktura je v lasti CIÉ in po navedbah irskih organov v vseh teh letih ni bila posodobljena, da bi izpolnila zahteve v zvezi z delovanjem in varnostjo ter potrebe strank.

(55) Nepovratna sredstva so skupaj s sredstvi iz lastnih virov družbam omogočila, da so svoje zmogljivosti posodobile tako, da izpolnjujejo zahtevane standarde, zlasti za olajšanje potovanja gibalno oviranim osebam.

(56) Družbi Dublin Bus in Bus Éireann sta prejeli finančna sredstva za stroške avtobusnih garaž in objekte za vzdrževanje ter pokritje stroškov del v zvezi z dostopnostjo, ki so bila potrebna na avtobusnih postajah in postajališčih.

(57) Večina finančnih sredstev za infrastrukturo/operativne zmogljivosti, ki jih je prejela družba Bus Éireann, se je nanašala na posodabljanje avtobusnih postaj po vsej državi. Posodobitve so se izvedle za izboljšanje dostopnosti ter polaganje t. i. kasselskih robnikov in številnih drugih povezanih ukrepov.

(58) Financiranje družbe Bus Éireann vključuje prispevke iz Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru programa Interreg.

(59) V Dublinu se je zaradi povečanja števila avtobusov, potrebnih za storitve v okviru obveznosti javne službe, pojavila potreba po večji garaži. Zato je bila leta 2004 zgrajena garaža Harristown. Za navedeni projekt je bilo uporabljenih 22 milijonov EUR nepovratnih sredstev, izplačanih družbi Dublin Bus za infrastrukturo/operativne zmogljivosti. Skupni stroški za garažo Harristown so znašali 42,1 milijona EUR, vključevali pa so financiranje z nepovratnimi sredstvi v višini 22 milijonov EUR in lastni prispevek družbe CIÉ/Dublin Bus v višini 20,1 milijona EUR. Avtobusi, garažirani v garaži Harristown, se uporabljajo le za storitve v okviru obveznosti javne službe.

(60) Fizični dostop do celotne infrastrukture, ki so ji bila dodeljena nepovratna sredstva iz preglednice 3, imajo samo vozila družb Bus Éireann in Dublin Bus.

4.4 **Shema za prevoz učencev**

4.4.1 *Opis sheme*

(61) Bus Éireann izvaja shemo za prevoz učencev po pogodbi z ministrstvom za izobraževanje in usposabljanje. Shemo je od leta 1967 naprej izvajala CIÉ, od sprejetja zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 ([19]) pa jo izvaja Bus Éireann.

(62) Shema je namenjena zlasti otrokom na podeželskih območjih, ki bi sicer zaradi kraja bivanja lahko imeli težave pri rednem obiskovanju šole. Da so učenci upravičeni do storitev sheme, morajo živeti na določeni razdalji od najbližje šole, čeprav se nekaterim učencem s posebnimi potrebami običajno zagotavlja prevoz od vrat do vrat.

(63) V okviru sheme se v osnovne in srednje šole vsak dan prepelje 135 000 otrok, vključno s približno 8 000 otroki s posebnimi učnimi potrebami in 9 000 otroki, ki potujejo z rednimi avtobusi ali vlaki, vključno prek licenciranih zasebnih izvajalcev.

(64) Bus Éireann upravlja vozni park s 700 šolskimi avtobusi, ki se uporabljajo v okviru sheme. Zasebni izvajalci po pogodbi z Bus Éireann upravljajo dodatnih 3 000 vozil.

(65) Irski organi navajajo, da trenutno 86 % storitev izvajajo podizvajalci iz zasebnega sektorja in da se je ta odstotek v zadnjih letih postopno povišal.

(66) Shema se izvaja prek 11 regionalnih pisarn družbe Bus Éireann, katerih delovanje koordinira sedež družbe Bus Éireann v Dublinu.

(67) Poleg upravljanja lastnega avtobusnega voznega parka za prevoz učencev opravlja Bus Éireann v shemi naslednje naloge upravljanja:

— sklepanje pogodb z zasebnimi izvajalci in plačilo računov pogodbenikov,

— stalno spremljanje storitev pogodbenikov,

— načrtovanje novih storitev, vključno z načrti linij in voznimi redi,

— letni pregled vsake linije za ugotavljanje sprememb v številu prevoženih učencev,

— presojo upravičenosti učencev,

— zbiranje in obračun prispevkov učencev,

— izdajanje vozovnic učencem,

— preverjanje vseh voznikov in inšpektorjev v sodelovanju s policijo,

— dnevni nadzor in spremljanje storitev in standardov,

— celotno administrativno podporo, ki je potrebna za delovanje sheme in njeno odgovornost kot državne službe.

4.4.2 *Finančna pravila za shemo za prevoz učencev*

(68) Finančna pravila za shemo za prevoz učencev so bile določena v računovodskem sporazumu iz leta 1968 ([20]), ki je bil posodobljen leta 1975 ([21]).

([19]) Glej uvodno izjavo 21.
([20]) Glej opombo 13.
([21]) Glej opombo 14.

(69) Irski organi navajajo, da v skladu z navedenim sporazumom ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje družbi Bus Éireann povrne sredstva v obliki „povračila stroškov“ in da povračilo velja za številne neposredne stroške, za katere se ugotovi, da so nastali med izvajanjem in upravljanjem sheme, k čemur se prišteje delež posrednih stroškov, ki jih ima družba Bus Éireann in se izračunajo v skladu z dogovorjeno formulo, odšteje pa se prihodek iz pristojbin, zaračunanih staršem učencev, ki uporabljajo storitve sheme.

(70) Formula za izračun nastalih posrednih stroškov je bila v sporazumu iz leta 1975 določena na 13 % določenih opredeljenih neposrednih stroškov. Vendar je bila za ta znesek po pogajanjih med ministrstvom za izobraževanje in usposabljanje ter družbo Bus Éireann določena dogovorjena zgornja meja, ki je leta 2011 znašala 16,7 milijona EUR, kar je enako 10,7 % zadevnih stroškov za navedeno leto, nato pa je bila za leti 2012 in 2013 fiksno določena na 15 milijonov EUR ([22]).

(71) Stroški plačil podizvajalcem iz zasebnega sektorja sestavljajo velik delež celotnih neposrednih stroškov, saj večino storitev prevoza učencev opravljajo podizvajalci, namesto da bi jih zagotavljala družba Bus Éireann z lastnim voznim parkom šolskih avtobusov.

(72) Vsak šolski semester se staršem upravičenih srednješolcev zaračunajo zmerne pristojbine, od šolskega leta 2011/2012 naprej pa tudi staršem upravičenih osnovnošolcev. Za starše učencev katerih koli šol, ki koristijo shemo, vendar niso upravičeni, veljajo druge, višje dajatve.

(73) Ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje ([23]) je objavilo revidirane letne računovodske izkaze sheme za zadnjih nekaj let. Stroški storitve posameznega leta, dajatve, ki so jih plačali starši (prispevek učenca na semester), letno plačilo družbi Bus Éireann (obračunan neto znesek) in plačila podizvajalcem od leta 2000 so povzeti v preglednici 4:

Preglednica 4

Shema za prevoz učencev (v mio. EUR)				
Leto	Stroški	Pristojbine, ki so jih plačali starši	Znesek, ki ga poravna ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje	Plačila podizvajalcem
2000	66,3	6,1	60,1	33,3
2001	77,5	6,1	71,3	40,7
2002	93,7	6,3	87,4	47,3
2003	99,1	6,5	92,6	52,9
2004	100,9	6,3	94,6	55,4
2005	112,6	6,6	106,0	64,0
2006	134,7	6,6	128,1	80,2
2007	152,8	6,6	146,2	96,4

([22]) Revidirani računovodski izkazi šolskega prevoza družbe Bus Éireann za obdobje 2010–2013 in priložene pojasnjevalne opombe. Opozoriti je treba, da pojasnjevalna opomba k računovodskim izkazom za leto 2010 navaja, da je za zadevne „določene opredeljene neposredne stroške“ boljši izraz „stroški upravljanja prevoza in posredni stroški“ z dodanim pojasnilom.

([23]) Ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje http://www.education.ie/en/Parents/Services/School-Transport/Bus-Eireann-Audited-Accounts/.

Shema za prevoz učencev (v mio. EUR)				
Leto	Stroški	Pristojbine, ki so jih plačali starši	Znesek, ki ga poravna ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje	Plačila podizvajalcem
2008	170,8	8,8	162,0	108,9
2009	171,0	11,6	159,4	106,4
2010	165,7	11,7	154,0	105,5
2011	163,3	11,5	151,8	105,5
2012	162,0	12,6	149,5	106,1
2013	162,5	12,8	149,8	109,2

(74) Vozila, ki se uporabljajo v okviru sheme za prevoz učencev, so večinoma starejša vozila iz drugih delov voznega parka družbe Bus Éireann. To je bilo utemeljeno z navedbo, da so zadevni starejši avtobusi še vedno ustrezni za šolski prevoz za vožnje z na splošno nižjim številom prevoženih kilometrov. Zato je družba Bus Éireann zaradi uporabe avtobusov za shemo v letne neposredne stroške, ki se zaračunajo ministrstvu za izobraževanje in usposabljanje, vključila tudi stroške amortizacije.

(75) Pri navedeni uporabi starejših vozil je bila za obdobje 2005–2008 narejena izjema, ko se je vlada odločila posodobiti vozni park šolskih avtobusov zaradi izboljšanja varnosti. V navedenem obdobju je ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje družbi Bus Éireann dodelilo finančna sredstva v višini 24,6 milijona EUR za nakup 161 dodatnih šolskih avtobusov. Navedena finančna sredstva so dodatek k zneskom iz preglednice 4 za letna plačila. Za te avtobuse se amortizacija ne obračuna, saj jih je ministrstvo za izobraževanje in usposabljanje ([24]) že v celoti financiralo.

4.5 **Financiranje usposabljanja o invalidnosti**

(76) Irska je zavezana k razvoju dostopnih prevoznih storitev za izpolnjevanje potreb po dostopnosti za vse ljudi, vključno z invalidi. V skladu s tem je nacionalni razvojni načrt za obdobje 2000–2006 predvidel finančna sredstva v višini 13 milijonov EUR za izboljšanje dostopnosti obstoječe infrastrukture in zmogljivosti javnega prevoza tako za javne kot zasebne izvajalce.

(77) Nekaj od teh finančnih sredstev je bilo porabljenih za izboljšanje dostopnosti infrastrukture (gl. uvodne izjave 53 do 57). Od leta 2001 pa ministrstvo za promet finančno podpira tudi usposabljanje za usposabljanje o invalidnosti, da bi javne in zasebne izvajalce spodbudilo k zagotavljanju storitev prevoza za invalide. Avtobusni prevozniki so s temi finančnimi sredstvi usposobili osebje, ki je v neposrednem stiku s potniki, kot so vozniki in prodajalci vozovnic.

(78) V času sklepa o začetku postopka so programe usposabljanja o invalidnosti izvajale le družbe Dublin Bus, Bus Éireann in Veolia Transport, pri čemer so irski organi navedli, da je ministrstvo za promet v okviru koncepta „prevoz za vse“ proučevalo možnost, da bi se podpora za usposabljanje o invalidnosti zagotovila vsem zasebnim avtobusnim prevoznikom.

(79) Program usposabljanja o invalidnosti za zaposlene pri družbi Bus Éireann se je začel novembra 2001 in se je izvedel po celotni državi, leta 2002 pa se je začel podoben program izvajati pri družbi Dublin Bus.

([24]) Report of the Value for Money Review of the School Transport Scheme (Poročilo o pregledu stroškovne učinkovitosti sheme za prevoz učencev), str. 54. http://www.education.ie/servlet/blobservlet/st_vfm_school_transport_scheme_2011.pdf?language=EN.

(80) V obdobju od leta 2001 do 2003 sta družbi Dublin Bus in Bus Éireann prejeli del finančnih sredstev za usposabljanje o invalidnosti, kot je navedeno v preglednici 5:

Preglednica 5

Leto	Finančna sredstva za zaposlene (v EUR)		Stroške nosi (v EUR)	
	Bus Éireann	Dublin Bus	Bus Éireann	Dublin Bus
2001	374 827	—	127 450	—
2002	300 000	54 943	323 833	54 943
2003	194 205	61 617	46 717	61 617
Skupaj na družbo	**869 032**	**116 560**	**498 000**	**116 560**
Skupaj za CIÉ	**985 592**		**661 560** [1]	

[1] V tem znesku je vključenih dodatnih 47 000 EUR stroškov, ki jih ima CIÉ v zvezi z usposabljanjem, povezanim s podizvajalci, ki izvajajo storitve v okviru sheme za prevoz učencev, čeprav zaposleni v družbah skupine CIÉ niso bili upravičeni do takega usposabljanja.

(81) Finančna sredstva so bila izplačana CIÉ in nato prenesena na račune družb Dublin Bus in Bus Éireann.

(82) V naslednjih letih družbi Dublin Bus in Bus Éireann nista prejeli dodatnih nepovratnih sredstev za usposabljanje o invalidnosti. Namesto tega je v teh družbah takšno usposabljanje postalo del običajnih postopkov uvajanja.

(83) Vendar so bila ob prepoznanju potrebe po podobnem usposabljanju v zasebnem sektorju od leta 2006 zagotovljena finančna sredstva za usposabljanje o invalidnosti, pri čemer so ta finančna sredstva v letih 2007 in 2008 znašala 25 550 EUR, kar je bilo, kot poudarjajo irski organi, 100 % finančnih sredstev, za katera je v ta namen zaprosil zasebni sektor.

5. RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

5.1 Nadomestilo za storitve javnega avtobusnega prevoza: nadomestilo za izvajanje za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, financiranje novih avtobusov in shemo prevoza učencev

5.1.1 *Obstoj pomoči*

(84) V zvezi z obstojem državne pomoči je Komisija v sklepu o začetku postopka menila, da irski organi še niso predložili dovolj informacij, na podlagi katerih bi lahko sklepala, da so bila izpolnjena vsa merila iz sodbe v zadevi Altmark ([25]). Komisija na podlagi informacij, ki so jih predložili irski organi, ni mogla izključiti možnosti, da so ukrepi pomenili državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

5.1.2 *Združljivost pomoči*

(85) Ker Bus Éireann in Dublin Bus opravljata redne in druge avtobusne storitve, sta to podjetji za prevoz v cestnem prometu. Zato je Komisija v sklepu o začetku postopka menila, da Bus Éireann in Dublin Bus spadata v področje uporabe zdaj razveljavljene Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 ([26]).

([25]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, Recueil, str. I–7747.

([26]) Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1). Z začetkom veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 3. decembra 2009 sta bili razveljavljeni Uredba (EGS) št. 1191/69 in Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh (UL L 130, 15.6.1970, str. 1).

(86) Po navedbah irskih organov je bila obveznost javne službe naložena CIÉ in njenim hčerinskim družbam na podlagi zakona o prometu iz leta 1950, zakona o prometu iz leta 1958 in zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986 (v nadaljnjem besedilu: zakoni o prometu) ([27]). Od leta 2003 so se pogoji in višina letnih nadomestil, ki jih irski organi izplačujejo družbama Dublin Bus in Bus Éireann, določali na podlagi memorandumov o soglasju. Irski organi so izjavili, da memorandumov o soglasju z družbama Dublin Bus in Bus Éireann ne obravnavajo kot pogodbe o izvajanju javne službe. Komisija na podlagi informacij, ki so ji bile na voljo v času sprejema sklepa o začetku postopka, ni mogla izključiti možnosti, da bi bilo treba memorandume o soglasju šteti za pogodbe o izvajanju javne službe.

(87) V skladu s členom 10 Uredbe (EGS) št. 1191/69 je treba višino nadomestila za enostransko uvedbo obveznosti javne službe omejiti na razliko med stroški za izvajanje obveznosti in prihodki, nastalimi z izvajanjem. Komisija je v sklepu o začetku postopka zato menila, da mora za oceno združljivosti v okviru navedene uredbe preveriti, ali je bilo nadomestilo, ki so ga plačali irski organi, omejeno na razliko med stroški, nastalimi z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, in prihodki iz prodaje avtobusnih vozovnic. Komisija je na podlagi informacij, ki so ji bile zdaj na voljo, dvomila, da sta Bus Éireann in Dublin Bus prejela previsoko nadomestilo. Obe hčerinski družbi CIÉ opravljata tudi storitve, ki ne spadajo med obveznosti javne službe (t. i. komercialne storitve), za opravljanje teh storitev pa lahko uporabljata javno financirane avtobuse. Komisija zato še ni mogla ugotoviti, ali je bilo nadomestilo omejeno na stroške za izvajanje obveznosti javne službe. Komisija v tej fazi še ni imela dovolj informacij, da bi ugotovila, ali so irski organi izračunali višino nadomestila za izvajanje tarifnih obveznosti iz člena 2(5) Uredbe (EGS) št. 1191/69 v skladu s členi 11, 12 in 13 navedene uredbe.

(88) Komisija je prav tako dvomila, ali bi bili zadevni ukrepi v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69, če naj bi se šteli za nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe.

(89) Podobno je Komisija v zvezi s šolskim prevozom dvomila, ali bi bili sporazumi med irskimi organi in Bus Éireann v skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69, če naj bi se šteli za nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe. Komisija je imela v času sprejetja sklepa o začetku postopka nepopolne informacije v zvezi s pogodbenimi določbami ter prihodki in stroški izvedenih storitev šolskega prevoza.

5.2 **Financiranje namenske infrastrukture**

5.2.1 *Obstoj pomoči*

(90) Komisija je v zvezi z obstojem državne pomoči v sklepu o začetku postopka menila, da je bil pogoj, da je pomoč dodelila država članica ali je bila ta dodeljena iz državnih virov, izpolnjen. Poleg tega je ugotovila, da je bila uporaba infrastrukture dozdevno izključno v domeni družb Bus Éireann in Dublin Bus ter da bi ukrep lahko pomenil selektivno gospodarsko prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe. V skladu s tem Komisija ni mogla izključiti možnosti, da so nepovratna sredstva za naložbe v infrastrukturo pomenila državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

5.2.2 *Združljivost pomoči*

(91) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvom, ali avtobusne postaje, postajališča, garaže in objekti za vzdrževanje spadajo med enostransko naložene obveznosti javne službe ter ali so se za nepovratna sredstva za naložbe v infrastrukturo uporabile pogodbe o izvajanju javne službe.

(92) Irski organi so trdili, da so bila nepovratna sredstva za naložbe v infrastrukturo zajeta v izjemi iz člena 93 Pogodbe v zvezi s potrebo po usklajevanju prevoza in obveznostmi javne službe. Komisija je menila, da je bilo treba združljivost nepovratnih sredstev oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. Vendar je v sklepu o začetku postopka izrazila dvom, ali so zadevni ukrepi škodovali skupnemu interesu in ali so bila merila za združljivost v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe v tem primeru izpolnjena.

([27]) Glej oddelek 3.1.

5.3 **Financiranje usposabljanja o invalidnosti**

(93) Ob sprejetju sklepa o začetku postopka irski organi Komisiji še niso predložili potrebnih informacij o trajanju, proračunu, intenzivnosti in nadaljnjih pogojih v zvezi s financiranjem usposabljanja o invalidnosti, da bi Komisija lahko oblikovala stališče o tem ukrepu.

(94) Komisija je na podlagi informacij, ki jih je imela ob sprejetju sklepa o začetku postopka, izrazila dvom v zvezi z obstojem državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(95) Komisija je menila tudi, da bi bil v primeru, če bi ugotovila, da je ukrep usposabljanja pomenil državno pomoč, ustrezni pravni okvir za oceno združljivosti Uredba Komisije (ES) št. 68/2001 ([28]).

(96) Komisija ob sprejetju sklepa o začetku postopka ni mogla sklepati o skladnosti z vsemi določbami Uredbe (ES) št. 68/2001 in tako tudi ne o tem, ali se je uporabljala izjema od zahtev po obveščanju iz člena 108(3) Pogodbe.

6. **PRIPOMBE IRSKE**

6.1 **Ozadje**

(97) Irska navaja, da so se v zadnjih 15 do 20 letih na Irskem zgodile socialne in gospodarske spremembe, kot jih še ni bilo. Ob povečanem obsegu prometa, rasti prebivalstva, industrijskem razvoju, potovanju delovne sile, spremembah vzorcev poseljenosti in daljših prevoznih časih do delovnega mesta so se pokazale glavne pomanjkljivosti v prometni infrastrukturi in prometnih storitvah. V odziv na nujne izzive so nacionalni razvojni načrti za gospodarski in socialni razvoj od zgodnjih 90. let 20. stoletja predvideli prednostne naložbe v prometno infrastrukturo in storitve, da bi se hitro povečala zmogljivost prometnega sistema s posodabljanjem in zagotavljanjem novih vozil, stavb in opreme.

(98) Družba CIÉ in hčerinske družbe v njeni izključni lasti so kot edina organizacija z zakonsko obveznostjo zagotavljanja integriranega javnega prometa, vključno s socialnimi in gospodarskimi storitvami, ki ustvarjajo izgubo, postale središče naložb države v sektor javnega prevoza. Zlasti so bili navedeni izvajalci zaradi svojih celovitih in integriranih mrežnih storitev v ugodnem položaju, da hitro povečajo zmogljivost ob dnevnih konicah (ki ustvarja izgubo). Na podlagi navedenega sta se zagotovila povečanje kapitala in sedanje financiranje.

6.2 **Veljavna pomoč**

(99) Irska meni, da so vsi ukrepi pomoči, zajeti v sklepu o začetku postopka, veljavna pomoč. Vendar se je Irska ločeno odzvala na argumente Komisije v zvezi z nadomestilom za izvajanje in financiranjem infrastrukture, pri čemer je njeno stališče, da so vsi zadevni ukrepi pomoči veljavna pomoč, ostalo nespremenjeno.

6.3 **Nadomestilo za izvajanje**

(100) CIÉ prejema nadomestilo od poznih 50. let 20. stoletja in to se z reorganizacijo CIÉ v ločene družbe leta 1986 ni spremenilo. Prav tako se z uvedbo memorandumov o soglasju med ministrstvom za promet ter družbama Dublin Bus and Bus Éireann leta 2003 niso spremenili sistemi nadomestil. Po navedbah Irske je bila to le upravna sprememba za boljše upravljanje pomoči družbi CIÉ. Vsa zagotovljena pomoč je namenjena financiranju pravne obveznosti za zagotovitev storitev javnega potniškega prevoza iz zakonov o prometu.

(101) Irska je predložila dokaze iz sodbe irskega vrhovnega sodišča o tem, da v skladu z irskim pravom memorandumi o soglasju nimajo pravnega učinka. Irska navaja, da je v tem primeru sklicevanje na irsko pravo utemeljeno, saj se domneva, da sklenitev memorandumov o soglasju pomeni spreminjanje irske zakonske ureditve, vendar navedena sodba potrjuje, da tega irsko pravo ne omogoča.

([28]) Uredba Komisije (ES) št. 68/2001 z dne 12. januarja 2001 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES pri pomoči za usposabljanje (UL L 10, 13.1.2001, str. 20).

(102) Poleg tega je Irska opozorila, da memorandumi sami navajajo, da nimajo pravnega učinka in da se pomoč, povezana z zadevnimi memorandumi, izplača na podlagi starejših zakonodajnih aktov, navedenih v uvodni izjavi 100.

(103) Irska trdi, da navedeno dodatno dokazuje, da memorandumi o soglasju temeljijo na obstoječi zakonodajni ureditvi, ki velja že od leta 1950.

(104) Po drugi strani Irska navaja, da zadevna plačila izpolnjujejo štiri pogoje iz sodbe v zadevi Altmark in da Bus Éireann ali Dublin Bus nimata gospodarske prednosti. Nadalje Irska trdi, da so obveznosti po irskem pravu od leta 1950 obveznosti javne službe, ki so skladne z Uredbo (EGS) št. 1191/69 in združljive s Pogodbo. Poleg tega trdi, da je izplačano nadomestilo take narave, da pomeni zakonito pomoč za izvajanje, ki se uvršča med izjeme iz člena 107(3)(c) Pogodbe. Irska še navaja, da se člen 106(2) Pogodbe uporablja za podjetja, kot so CIÉ, Bus Éireann in Dublin Bus.

6.4 **Nacionalni razvojni načrti**

(105) Irska navaja, da nacionalni razvojni načrt za obdobje 2000–2006 ni ustrezna primerjava za presojo uporabe člena 1(c) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([29]), saj finančna sredstva, dodeljena v okviru nacionalnega razvojnega načrta za obdobje 1993–1999, ustrezajo znesku veljavne pomoči, pri čemer se z nacionalnimi razvojnimi načrti za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 za to pomoč ni izvedla nobena bistvena sprememba.

(106) Irska trdi, da je nacionalni razvojni načrt dokument politike na visoki ravni, ki vsebuje opis vladnih naložbenih strategij in prednostnih nalog ter da nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 zato nimata pravnega učinka, ki bi pomenil bistveno spremembo v skladu s členom 1(c) Uredbe (ES) št. 659/1999.

(107) Irska navaja, da se člen 1(c) Uredbe (ES) št. 659/1999 ne bi smel uporabljati za zaporedne predproračunske dokumente vladne politike na visoki ravni.

(108) Irska trdi, da nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 ne vplivata na dejansko vsebino prvotne sheme ali dejansko delovanje nacionalnega razvojnega načrta za obdobje 1993–1999. Dejanska vsebina in dejansko delovanje nacionalnih razvojnih načrtov kot dokumentov politike se nista spremenila. Glede na svojo politično naravo nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 ne moreta spremeniti obstoječega nacionalnega razvojnega načrta za obdobje 1993–1999 v pravnem smislu. Vse morebitne spremembe so zgolj dodatki k prvotnemu nacionalnemu razvojnemu načrtu.

6.5 **Infrastruktura**

(109) Po navedbah Irske je bilo financiranje infrastrukture namenjeno zgolj izpolnitvi obveznosti javne službe. Posodabljanje infrastrukture je bilo nujno za izpolnitev zahtev v zvezi s kakovostjo in dostopnostjo, ki jih nalagajo obveznosti javne službe. Če bi bilo treba uporabiti pogoje iz sodbe v zadevi Altmark, nadomestilo izpolnjuje vsa štiri merila iz te sodbe.

(110) Poleg tega Irska navaja, da financiranje infrastrukture spada v izjemo iz člena 107(3)(c) Pogodbe. Irska trdi, da so bili razlogi za dodelitev finančne podpore za zadevno infrastrukturo, kot je ugotovila tudi Komisija v uvodni izjavi 185 sklepa o začetku postopka, regionalni razvoj, povečanje dostopnosti določenih območij, povečanje mobilnosti funkcionalno oviranih oseb in zaščita okolja s spodbujanjem javnega prevoza. Z zadevno pomočjo se povečuje kakovost javnega prevoza na Irskem in prispeva k ciljem skupnega interesa v skladu z irskim nacionalnim načrtom o dostopnosti z naslovom „Transport for All“ (Prevoz za vse). V skladu s tem Irska navaja, da izboljšave v infrastrukturi jasno izpolnjujejo opredeljene cilje splošnega interesa (boljši javni prevoz in izboljšane storitve za javnost) in da so take izboljšave nujne, pa tudi sorazmerne z zastavljenimi cilji.

(111) Irska še navaja, da se člen 106(2) Pogodbe uporablja za zadevna podjetja, tj. CIÉ, Bus Éireann in Dublin Bus, ter da navedena določba pomeni izjemo k drugim predpisom v Pogodbi, vključno s predpisi v zvezi s prevozom.

([29]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

6.6 **Usposabljanje o invalidnosti**

(112) Po navedbah Irske je financiranje socialne narave, saj je namenjeno izboljšanju mobilnosti invalidov.

(113) Izboljšave infrastrukture in storitev mora spremljati ustrezno usposabljanje, če naj storitve javnega prevoza postanejo dostopne invalidom. Zato je bilo financiranje prvotno zagotovljeno skupini družb CIÉ v državni lasti (kot glavnim izvajalcem javnega prevoza), da pripravijo in izvedejo tečaje usposabljanja o invalidnosti. Usposabljanje o invalidnosti je zdaj del običajnih postopkov uvajanja v navedenih državnih družbah in ni več financirano iz sredstev za izboljšano dostopnost.

(114) Irska trdi, da finančna sredstva, prejeta v zvezi z zagotavljanjem programa usposabljanja o invalidnosti, ne pomenijo gospodarske prednosti za družbi Dublin Bus ali Bus Éireann. S programom je bilo zagotovljeno ustrezno usposabljanje za zaposlene, da znajo poskrbeti za osebe s senzorično ali gibalno invalidnostjo. Program je bil v celoti skladen s smernicami irske vlade, predpisi Unije v zvezi z javnimi naročili in politikami CIÉ v zvezi z javnimi naročili, poleg tega pa ga je spremljalo tudi pristojno ministrstvo.

(115) Irska nadalje poudarja, da so od leta 2006 finančna sredstva za usposabljanje o invalidnosti zasebnim izvajalcem na voljo pod enakimi pogoji kot družbama Dublin Bus in Bus Éireann.

(116) Po navedbah Irske financiranje usposabljanja o invalidnosti ni državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Ne izkrivlja konkurence niti ni možnosti, da bi jo izkrivljalo. Prav tako ne vpliva na trgovino med državami članicami.

(117) Poleg tega po besedah irskih organov financiranje takega usposabljanja spada v izjemo iz člena 107(2)(a) Pogodbe, saj je socialne narave, posamezne stranke, ki so invalidi, so končni upravičenci do ukrepa, dodeljena pa je brez diskriminacije v zvezi s poreklom zadevnih produktov, saj so finančna sredstva vsem izvajalcem na voljo pod enakimi pogoji.

(118) Financiranje usposabljanja o invalidnosti sicer tudi spada v izjemo iz člena 107(3)(c) Pogodbe.

6.7 **Združljivost pomoči na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007**

(119) Ker je Uredba (ES) št. 1370/2007 začela veljati 3. decembra 2009, je Komisija Irsko pozvala, naj predstavi stališče do združljivosti zadevnih ukrepov z notranjim trgom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(120) Irska v odgovoru ni dodala ničesar, kar ni navedla že v svojih prejšnjih odzivih v zvezi z združljivostjo z razveljavljenima uredbama (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70, je pa navedla, da so bili izvedeni ukrepi za zagotovitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 1370/2007, vključno s podpisom pogodb o izvajanju javne službe ter vzpostavitvijo novega organa za promet.

6.8 **Shema za prevoz učencev**

(121) Irska navaja, da „shema za prevoz učencev ni v pristojnosti Komisije, torej ne zadeva domnevnih sprememb memorandumov o soglasju in nacionalnih razvojnih načrtov“. Bus Éireann izvaja shemo za prevoz učencev po pogodbi z ministrstvom za izobraževanje in usposabljanje. Po navedbah Irske shema za prevoz učencev torej ni predmet nadzora državne pomoči niti ne pomeni obveznosti javne službe. Kljub temu je Irska v skladu z zahtevo v sklepu o začetku postopka navedla dodatne podatke o shemi za prevoz učencev.

7. **STALIŠČA ZAINTERESIRANIH STRANI**

7.1 **Pritožnik (Coach Tourism and Transport Council)**

(122) Po navedbah pritožnika je Irska dodelila in še naprej dodeljuje znatne zneske nezakonite državne pomoči. Pomoč se ne zagotavlja enakopravno in nediskriminatorno ter očitno izkrivlja konkurenco na notranjem trgu. Ukrepi kršijo člene 107, 108 in 109 Pogodbe, pa tudi različne druge predpise prava Unije (vključno s členoma 102 in 106 Pogodbe). Nezakonita državna pomoč škoduje tako konkurenci kot tudi interesu potrošnikov.

(123) Irska zadevno pomoč izplačuje družbam, ki so v celoti v lasti in pod nazorom irske vlade, hkrati pa je jasno, da te družbe konkurirajo zasebnim izvajalcem na dejanskih in potencialnih progah. Infrastruktura, ki se financira z državno pomočjo, bi morala biti na voljo vsem na nediskriminatorni podlagi. Izključnosti ni mogoče utemeljiti, kadar gre za avtobusne postaje in postajališča na progah, na katerih konkurirajo ali želijo konkurirati tudi zasebni izvajalci.

(124) Irska trdi, da reguliranost voznin, ki jih zaračunava CIÉ, kaže na socialni element pri zagotavljanju storitev. Reguliranost voznin ne opredeljuje vprašanja, ali je podjetju zaupano izvajanje obveznosti javne službe.

(125) Po navedbah pritožnika financiranje voznega parka družb Dublin Bus in Bus Éireann pomeni nezakonito državno pomoč iz naslednjih razlogov:

— vseh prog, ki niso uvrščene v okvir obveznosti javne službe, ni treba ustrezno označiti kot takih in

— tudi kadar novi avtobusi vozijo na progah, ki so dejansko v okviru obveznosti javne službe, to sprosti druge avtobuse (katerih nakup je bil subvencioniran), ki se nato prestavijo na druge proge, kjer to pomeni škodo za zasebne izvajalce, saj jim zdaj konkurirajo z nepošteno prednostjo.

(126) Pomanjkanje natančnosti v zvezi z izračunom javnega nadomestila, ki se izplača družbama Dublin Bus in Bus Éireann, pomeni, da pogoji iz sodbe v zadevi Altmark niso izpolnjeni in da je nadomestilo previsoko. Plačila za obveznosti javne službe od leta 2003 pomenijo novo pomoč v smislu Uredbe (ES) št. 659/1999.

(127) Konkurenca je bila uvedena zgolj v omejenem obsegu. Družbi Bus Éireann in Dublin Bus ter njuna sindikata so nasprotovali vsem ukrepom liberalizacije. Postopek liberalizacije je dodatno omejilo dejstvo, da so zasebni izvajalci zavezani k uporabi licenc za izvajanje storitev, družbi CIÉ pa sta izvzeti iz sistema licenciranja, od njiju pa se zahteva zgolj, da ministrstvo za promet obvestita o predlaganih novih storitvah ali spremembah obstoječih storitev.

(128) Naročilo za izvajanje storitev prevoza učencev je bila vedno oddano brez razpisnega postopka. Poleg tega družba Bus Éireann ne more izpolniti pogodbe, saj mora za delo najeti podizvajalce iz zasebnega sektorja.

(129) Pritožnik je v odgovoru na dopis Komisije z dne 30. marca 2010 v zvezi z združljivostjo pomoči na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007 predložil pripombe, v katerih ni obravnaval posebnega vprašanja o združljivosti ukrepov, ki ga je predhodno določala navedena uredba.

(130) Pritožnik je 22. julija 2008 predložil dodatne pripombe v zvezi z eno od članic, tj. družbo *Mortons*. Navedene pripombe se niso upoštevale, saj so bile prejete po preteku roka (15. oktober 2007) iz sklepa o začetku postopka.

7.2 **Bus Éireann, Dublin Bus in CIÉ**

(131) Domnevni upravičenki do zadevnih ukrepov pomoči, tj. družbi Bus Éireann in Dublin Bus, sta skupaj predložili pripombe v podporo pravnim vprašanjem, ki so se obravnavala v pripombah Irske (glej oddelek 6). Pripombe družb Bus Éireann in Dublin Bus so bile poslane z dopisom z dne 21. aprila 2008 in se kot take niso upoštevale, saj so bile prejete po preteku roka (15. oktober 2007).

(132) Družba CIÉ je 19. aprila 2010 odgovorila na dopis Komisije z dne 30. marca 2010 v zvezi z združljivostjo pomoči na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007 in trdila, da so bili vsi ukrepi v celoti združljivi z navedeno uredbo, da se ni dodelilo previsoko nadomestilo ali nezdružljiva pomoč ter da je bilo celotno nadomestilo za javne storitve omejeno na znesek, ki je bil nujno potreben za pokritje stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javne službe.

7.3 **Drugi avtobusni prevozniki**

7.3.1 *Aircoach*

(133) Po navedbah prevoznika Aircoach je treba zneske, ki so jih irski organi plačali družbama Bus Éireann in Dublin Bus v obliki nepovratnih sredstev v okviru nacionalnega razvojnega načrta in letne pomoči za tekoče poslovanje, šteti za državno pomoč, zanje pa morajo veljati pogoji iz Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(134) Aircoach ima pomisleke v zvezi z domnevno nezakonito državno pomočjo na naslednjih področjih:

(a) pomoč za razvoj nepremičnin;

(b) pomoč za obnovo voznega parka;

(c) zagotavljanje subvencioniranega usposabljanja zaposlenih;

(d) plačila nadomestila.

(135) Aircoach navaja, da državna finančna sredstva, navedena v prejšnji uvodni izjavi, izkrivljajo trg avtobusnih storitev na Irskem, ker družbama Bus Éireann in Dublin Bus zagotavljajo nepošteno konkurenčno prednost. Skupaj z zaprto naravo večine irskega trga avtobusov je to resno omejilo zmožnosti drugih avtobusnih prevoznikov, da ponudijo alternativne javne storitve, s čimer je bila javnosti odvzeta svoboda odločanja. Aircoach meni, da bi lahko bila državna finančna sredstva, dodeljena družbama Bus Éireann in Dublin Bus, koristnejša, če bi bilo tako financiranje na voljo vsem izvajalcem avtobusnih storitev na Irskem in če bi bil dostop do javnih objektov (avtobusnih postaj, avtocestnih razcepov in postajališč) predpogoj za splošno odprtje trga.

(136) Aircoach je 23. aprila 2010 odgovoril na dopis Komisije z dne 30. marca 2010 v zvezi z združljivostjo pomoči na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007, vendar ni posebej obravnaval vprašanja o združljivosti ukrepov na podlagi navedene uredbe.

7.3.2 *Citylink*

(137) Po navedbah družbe Citylink prihaja do težav v zvezi s konkurenčnimi komercialnimi progami na Irskem. Citylink navaja, da ko Bus Éireann vstopa na konkurenčni komercialni trg, je subvencija, ki jo prejme, uporabljena za nadomestitev voznin v takem obsegu, da nesubvencionirani zasebni izvajalci ne morejo konkurirati.

(138) Citylink za zagotovitev korektnih, ustreznih, zanesljivih, varnih in cenovno dostopnih voznin za vse potnike, ki na Irskem potujejo z avtobusom, predlaga naslednje:

(a) vse komercialne/konkurenčne proge morajo ponuditi voznine, ki bi vsem izvajalcem omogočile pošten donos iz naložb;

(b) pri dodeljevanju novih prog ali prerazporeditvi obstoječih prog je treba upoštevati vse izvajalce;

(c) potrebno je soglasje o časovni razporeditvi vseh storitev;

(d) avtobusne postaje morajo biti v skupni uporabi;

(e) vsem izvajalcem in njihovim zaposlenim je treba omogočiti dan za pregled in izpopolnjevanje v zvezi s vljudnostjo in prijaznostjo v okviru skrbi za stranke.

7.4 **Sindikati**

7.4.1 *National Bus and Rail Union*

(139) Sindikat National Bus and Rail Union, ki zastopa interese delavcev v prometu družb Bus Éireann, Dublin Bus in Irish Rail, meni, da se vprašanja, ki jih navaja pritožnik, uporabljajo kot preusmerjevalna taktika za pridobitev prednosti in splošni javnosti ne omogočajo boljših avtobusnih storitev.

(140) Fragmentiran in privatiziran sistem javnega prevoza bo dražji in manj učinkovit. Konkurenca za tržni delež na dobičkonosnih progah v korist delničarjev ni vedno v interesu strank. Pri licenciranju izvajalcev avtobusnega prevoza mora biti glavno merilo javni interes.

(141) Zasebni izvajalci ne bodo imeli interesa za proge, ki prinašajo izgubo, ali za to, da bi jih navzkrižno subvencionirali z zneski dobičkonosnih prog.

7.4.2 *SIPTU (Services Industrial Professional and Technical Union)*

(142) Po navedbah SIPTU shema za prevoz učencev ne pomeni državne pomoči za družbo Bus Éireann niti ne pomeni pogodbenega dela za javne storitve, ker Bus Éireann s tem nima nobenih finančnih koristi.

(143) Družbo CIÉ urejajo določbe zakona o prometu iz leta 1958. CIÉ izpolnjuje tri funkcije obveznosti javne službe, navedene v zakonu o prometu iz leta 1958.

(144) Memorandumi o soglasju niso pravno zavezujoči, zato jih ni mogoče šteti za pogodbe. Po mnenju SIPTU so memorandumi skladni z Uredbo (EGS) št. 1191/69 in ne smejo biti podlaga za domnevo, da so obveznost javne službe nadomestili memorandumi, kot je v osnutku poročila napačno navedel irski organ za konkurenco.

7.4.3 *TSSA (Transport Salaried Staffs' Association)*

(145) Po navedbah združenja TSSA trditev, da sta družbi Dublin Bus in Bus Éireann prejeli nezakonito državno pomoč, ni utemeljena, če se upošteva, da sta bili več desetletij brez naložb in ustreznih finančnih sredstev za izvajanje z vidika družbe potrebnih avtobusnih storitev, ki pa prinašajo veliko izgubo.

(146) Upoštevati je treba, da je bila Irska v času ustanovitve CIÉ nova republika in tako zasebne prevozne družbe niso mogle zagotoviti organizirane mreže storitev za zadovoljitev potreb prebivalstva. CIÉ je bila ustanovljena za izvajanje varnih, zanesljivih in rentabilnih storitev socialnega omrežja, ki vključujejo socialne storitve, ki prinašajo izgubo, ter jih izvaja še naprej. Pričakovalo se je, da bo CIÉ komercialni organ in instrument socialne politike, kar je neizvedljivo.

(147) Družbi Dublin Bus in Bus Éireann še naprej izpolnjujeta svoje obveznosti javne službe z izvajanjem kvantitativnih in kvalitativnih izboljšav za obseg in kakovost storitev za potnike prek svojih integriranih mrež storitev, ki se izvajajo v skladu z vladnimi cilji.

7.5 **Akademski krogi**

7.5.1 *Profesor Austin Smyth, Univerza v Westminstru*

(148) Po besedah profesorja Smytha bo vsaka ugotovitev Komisije zgolj na podlagi pravnih določb vodila do nenamernih in negativnih posledic za irskega potrošnika in/ali davkoplačevalca.

(149) Profesor Smyth meni, da je težava avtobusnega sistema na Irskem to, da se sistem licenciranja ne uporablja dosledno ali na način, s katerim bi se pomagali doseči cilji, postavljeni za CIÉ. V okviru sedanjih ureditev glede licenciranja na Irskem prihaja do umika družbeno pomembnih storitev in postopnega sesutja državne mreže javnega prevoza.

(150) Profesor Smyth opisuje koristi različnih modelov za avtobusni sektor in daje več predlogov za izboljšanje obstoječega modela na Irskem, ki vključujejo:

(a) večjo preglednost pri dodeljevanju in uporabi pomoči v obliki nepovratnih sredstev;

(b) krepitev vloge irskega ministrstva za promet v smislu ekonomije prometa;

(c) izboljšanje preglednosti pri pripisovanju stroškov, prihodkov in drugih neto koristi med komercialnimi in družbeno potrebnimi progami;

(d) spodbujanje nadaljnje udeležbe družb zasebnega sektorja;

(e) izvajanje več pilotnih projektov v okviru obveznosti javne službe, da se ocenijo stroški in koristi formalnejšega pristopa.

7.5.2 *Doktor Sean Barret, Trinity College, Dublin*

(151) Dr. Barret poudarja, da so ekonomisti na Irskem že več let zaskrbljeni nad nezadovoljivim upravljanjem irskega avtobusnega sektorja. Avtobusna politika je nezadovoljiva in sploh ni prizadevanj za optimalno učinkovitost v zvezi s komercialnimi vidiki avtobusnega prevoza in vidiki javne storitve.

(152) Dr. Barret meni, da je za avtobusni trg značilna tesna povezanost med ministrstvom za promet in CIÉ, v zvezi s tem pa navaja, da se subvencije za delovanje od 50. let 20. stoletja nenehno povečujejo, pri čemer so bile vse dodeljene družbi CIÉ. Dodaja, da so se finančna sredstva v okviru nacionalnega razvojnega načrta dodelila izključno CIÉ, pri čemer so bili vsi ostali izvajalci izključeni.

(153) Po navedbah dr. Barreta so memorandumi o soglasju primer modela „znotraj-zunaj" pri izvajanju in niso učinkovit način za zagotavljanje izvajanja storitev komercialnega ali javnega avtobusnega prevoza.

(154) Navaja še, da kombinacija državnega nadomestila CIÉ, ki presega dejanske izgube družbe, dovoljenja ministrstva za promet za zaračunavanje različnih voznin na spornih in nespornih progah ter pomanjkanje preglednosti v postopkih dodeljevanja nepovratnih sredstev za javno storitev in naložbe družbi CIÉ dejansko zagotavlja obsežen rezervni sklad za financiranje nižjih voznin na progah, na katerih obstaja konkurenca z učinkovitejšimi neodvisnimi avtobusnimi prevozniki.

7.5.3 *Profesor Frank W. Roche, Michael Smurfit Graduate Business School, Univerzitetni kolidž v Dublinu*

(155) Profesor Roche navaja, da se zadevno državno nadomestilo navezuje le na storitve, ki ustvarjajo izgubo, ter storitve potniškega, primestnega in mestnega prevoza. Trg avtobusnih storitev medkrajevnega prevoza na Irskem je že odprt za vse izvajalce.

(156) Profesor Roche poudarja pomembno vlogo, ki jo ima Bus Éireann v povezavi z malimi in srednjimi avtobusnimi podjetji na Irskem. Bus Éireann z oddajanjem del podizvajalcem spodbuja dostop na trg za mala in srednja podjetja, od katerih večina ne bi zmogla preživeti, če bi morala neposredno konkurirati večjim domačim ali večnacionalnim izvajalcem.

7.5.4 *Profesor Peter Mackie, Univerza v Leedsu*

(157) Profesor Mackie navaja, da resnično vprašanje ni konkurenca na eni strani in monopol na drugi, temveč oblika lastništva prevladujočih družb, njihova organizacija in upravljanje.

(158) Profesor Mackie opisuje metodologijo, ki jo priporoča za upravljanje avtobusnega sektorja. Po njegovih besedah je treba v primeru odprtega trga od vseh zasebnih in javnih izvajalcev zahtevati predložitev revidiranih donosov iz prometa in dobička. Ločeni računovodski izkazi za storitve medkrajevnih prevozov bi izvajalcem, kot je Bus Éireann, omogočili, da javnosti pokažejo, da ne konkurirajo nepošteno prek navzkrižnega subvencioniranja.

7.6 **Druge zainteresirane strani**

Jerome Casey in Company Ltd. Marketing & Strategic Management

(159) Casey meni, da državna pomoč za objekte za potnike in garaže ni zagotovljena kot javno dobro, temveč za financiranje zasebne, izključne lastnine javnih avtobusnih prevoznikov.

(160) Po njegovem mnenju je treba preučiti, ali je financiranje navedenih objektov pomenilo konkurenčno prednost za družbi Dublin Bus in Bus Éireann, torej ali so bili neto stroški za zadevni družbi za upravljanje navedenih objektov nižji od neto stroškov primerljivih objektov, ki jih zagotovi trg. Sploh ni jasno, da je gospodarska prednost, ki so jo javni avtobusni prevozniki pridobili z navedenimi objekti, presegla njihove stroške.

(161) Casey navaja, da je težko razumeti logiko pritožnikovega argumenta, da so nepovratna sredstva za usposabljanje o invalidnosti protikonkurenčna in ovirajo njegovo poslovanje. Nobena od članic pritožnika ne vključuje potovanja invalidov v svoje običajno delovanje, družbi Dublin Bus in Bus Éireann pa ga vključujeta. Casey se sprašuje, zakaj bi bilo treba članice pritožnika plačati za delo, ki se mu načrtno izogibajo in ga zavračajo.

8. **PRIPOMBE IRSKE NA UGOTOVITVE TRETJIH STRANI**

(162) Irska se je pri pripombah omejila na ugotovitve pritožnika, pri čemer je izpustila vse ugotovitve drugih tretjih strani, poleg tega pa se je omejila na pravne organe in določbe, na katere se je skliceval pritožnik, ter domnevo o tem, da se pri uporabi subvencij ni razlikovalo med različnimi progami.

(163) V zvezi s tem je Irska navedla, da tako Dublin Bus kot Bus Éireann izpolnjujeta svoje obveznosti javne službe z mrežnim pristopom ob upoštevanju velikosti, obsega in zapletenosti naloženih obveznosti, kar pomeni, da so storitve in proge načrtovane in upravljane kot mreža, ne pa kot posamezne proge.

9. **OCENA UKREPOV**

(164) Komisija najprej ugotavlja, da je Irska v odzivu na sklep o začetku postopka domnevala, da shema za prevoz učencev ni bila zajeta v predhodno preiskavo, zato je v formalnem postopku preiskave ni bilo mogoče upoštevati.

(165) Komisija je v uvodni izjavi 40 sklepa o začetku postopka sicer potrdila, da ni imela nobenih informacij o pogojih in znesku nadomestila, ki so ga plačali irski organi v okviru navedene sheme, vendar je dejansko pojasnila obrise sheme za prevoz učencev v uvodnih izjavah 20 in 30 v sklepu o začetku postopka ter podatke v zvezi s šolskim prevozom v proučitvi v oddelku C.2 sklepa o začetku postopka v zvezi z obstojem državne pomoči. Uvodna izjava 90 sklepa o začetku postopka jasno navaja, da je Komisija irske organe jasno pozvala, „naj zagotovijo natančne informacije o pogojih pogodb za izvajanje javnega prometa *in storitev šolskega prevoza*, vključno s postopki, s katerimi se take pogodbe sklenejo“. Torej ne more biti nobenega dvoma, da je sklep o začetku postopka zajemal shemo prevoza učencev.

9.1 **Obstoj pomoči**

(166) V skladu s členom 107(1) Pogodbe je „[…] vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(167) To pomeni, da se lahko ukrepi obravnavajo kot državna pomoč v smislu navedene določbe le, če so izpolnjeni naslednji štirje kumulativni pogoji: (i) ukrep mora biti pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, (ii) ukrep mora pomeniti gospodarsko prednost za podjetje prejemnika, (iii) prednost mora biti selektivna in (iv) ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco in prizadel trgovino znotraj EU.

(168) Poleg tega lahko ukrep pomeni državno pomoč le, če upravičenec izvaja gospodarsko dejavnost, tako da se lahko upravičenec šteje za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. Sodna praksa Sodišča Evropske unije določa, da je gospodarska dejavnost „vsaka dejavnost ponudbe dobrin in storitev na dano tržišče“ ([30]).

(169) Dublin Bus in Bus Éireann izvajata avtobusne storitve in prejemata voznine za zagotavljanje navedenih storitev. Tako izvajata gospodarsko dejavnost, zaradi česar ju je treba šteti za podjetji za namene člena 107(1) Pogodbe.

(170) Komisija v sklepu o začetku postopka ni mogla izključiti možnosti, da so zadevni ukrepi pomenili državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(171) Irski organi so navedli, da so vsi zadevni ukrepi veljavna pomoč. To pomeni, da po mnenju irskih organov vsi zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(172) Komisija bo v oddelkih v nadaljevanju pojasnila, zakaj meni, da vsak od zadevnih ukrepov pomeni državno pomoč v smislu navedene določbe.

([30]) Zadeva C-180-184/98, Pavlov in drugi, Recueil 2000, str. I-6451, točka 75; zadeva C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; zadeva C-118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. I-2599, točka 7.

9.1.1 *Državna sredstva*

(173) Na podlagi informacij, ki so jih predložili irski organi, vsi zadevni ukrepi vključujejo finančne prispevke, bodisi neposredno od irskih organov bodisi so prek CIÉ preneseni na družbi Dublin Bus in Bus Éireann. Navedeni prispevki vključujejo državne vire. Zato Komisija meni, da je pogoj, da mora pomoč dodeliti država članica ali da gre za kakršno koli vrsto pomoči iz državnih sredstev, izpolnjen.

9.1.2 *Selektivna gospodarska prednost*

(174) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, morajo zagotavljati gospodarsko prednost, ki je podjetje prejemnika ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji.

9.1.2.1 Letno nadomestilo za izvajanje za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu do 30. novembra 2009 in financiranje novih avtobusov ([31])

(175) Irska trdi, da nadomestilo, dodeljeno za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, ter financiranje novih avtobusov, dodeljeno Bus Éireann ali Dublin Bus, ne pomeni nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe v skladu s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark ([32]) ter torej ne pomeni prednosti za prejemnike.

(176) Sodišče je v sodbi v zadevi Altmark menilo, da „se za državno intervencijo ne uporablja člen [107(1)] Pogodbe, če jo je treba šteti za nadomestilo, ki pomeni plačilo za storitve, ki so jih opravila podjetja, ki prejemajo nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe […]“, če so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

„(a) prvič, podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene;

(b) drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno;

(c) tretjič, nadomestilo ne sme presegati tistega, ker je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti;

(d) četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. ([33])“

(177) V zvezi z uporabo četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark za letno nadomestilo za izvajanje avtobusnih storitev v mestnem, primestnem in regionalnem prometu ter financiranje novih avtobusov ni bila niti družbi Bus Éireann niti družbi Dublin Bus naložena zadevna obveznost javne službe med odprtim, preglednim in nediskriminatornim razpisnim postopkom.

(178) Zato mora Komisija v zvezi z vprašanjem, ali je četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjen, preveriti predvideno drugo možnost, po kateri se znesek nadomestila izračuna na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

(179) Irski organi so v zvezi s tem navedli: „Raven nadomestila, ki je bilo družbama Bus Éireann in Dublin Bus plačano tako v obliki letnega nadomestila za izvajanje kot tudi v obliki financiranja posodobitev in zamenjav, je rezultat postopka pogajanj z družbama, ki upošteva finančna sredstva in poslovanje družbe ter študije stroškovne učinkovitosti, kot je na primer poročilo iz leta 2006 ([34]), ki je bilo že predloženo Komisiji.“

([31]) Glej oddelka 4.1 in 4.2.
([32]) Glej opombo 25.
([33]) Glej prejšnjo opombo, točka 95.
([34]) Navedeno poročilo je bilo pregled, ki ga je opravilo svetovalno podjetje Booz Allen Hamilton, o nadomestilu, plačanemu družbi CÍE za izvajanje obveznosti javne službe, med letoma 2001 in 2005.

(180) Komisija upošteva poročilo iz leta 2006, navedeno v prejšnji uvodni izjavi, in se strinja, da je do določene mere morda vsebovalo analizo stroškov, nastalih „dobro upravljanemu“ podjetju, kot je navedeno v četrtem pogoju iz sodbe v zadevi Altmark. Vendar Komisija ugotavlja, da so irski organi raven nadomestila tako v obliki letnega nadomestila za izvajanje kot tudi v obliki financiranja novih avtobusov utemeljili na postopku, ki upošteva „finančna sredstva družbe“.

(181) Potreba po financiranju podjetij prejemnikov se ne sme upoštevati pri oceni, ali se državni ukrep lahko šteje za nadomestilo za izvajanje storitve javne službe. Zato je Komisija sklenila, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, ker pa so zadevni štirje pogoji iz navedene sodbe kumulativni, torej vsi niso izpolnjeni, zato ni mogoče sklepati, da pomoči ni bilo. Zato Komisija meni, da letno nadomestilo za izvajanje avtobusnih storitev v mestnem, primestnem in regionalnem prometu do 30. novembra 2009 ter financiranje novih avtobusov pomenita selektivno gospodarsko prednost za družbi Bus Éireann in Dublin Bus, saj ju razbremenjujeta stroškov, ki bi jih običajno imeli s tekočim poslovanjem, česar jima običajni tržni pogoji ne omogočajo.

9.1.2.2 Financiranje namenske infrastrukture

(182) Gradnja katere koli vrste infrastrukture, ki naj bi se uporabljala v gospodarske namene, je sama po sebi gospodarska dejavnost, kar pomeni, da pravila o državni pomoči veljajo za način, s katerim se financira ([35]). Kljub temu Komisija meni, da lahko javni organi legitimno štejejo, da financiranje infrastrukture, dodeljeno pred sodbo v zadevi Aéroports de Paris z dne 12. decembra 2000 ([36]), ni vključevalo državne pomoči in da skladno s tem o takih ukrepih Komisije ni bilo treba obvestiti. Iz tega sledi, da Komisija takšnih ukrepov financiranja, ki so bili dokončno sprejeti pred sodbo v zadevi Aéroports de Paris (z dne 12. decembra 2000), ne more izpodbijati na podlagi pravil o državni pomoči ([37]). Zato nadomestila v višini 4,6 milijona EUR, dodeljenega družbi Dublin Bus leta 2000, ni mogoče šteti v okvir nadzora državne pomoči.

(183) Kar zadeva nadomestila, dodeljena po letu 2000, je vprašanje obstoja pomoči pri financiranju gradnje v komercialne namene mogoče zastaviti na treh različnih ravneh, in sicer na ravni uporabnikov, graditelja infrastrukture in njenega upravljavca ([38]).

(184) V tem primeru, ko je sicer lastnik infrastrukture družba CIÉ, se zdi, da sta uporabnik in upravljavec infrastrukture isti subjekt, saj zadevno infrastrukturo upravljata in uporabljata izključno Bus Éireann in Dublin Bus, ki sta v izključni lasti CIÉ. Bus Éireann in Dublin Bus iz upravljanja infrastrukture ne pridobivata prihodka, torej se lahko v tem primeru štejeta le kot uporabnika infrastrukture. Komisija v zvezi z gradbenimi podjetji, ki sodelujejo pri gradnji različnih delov infrastrukture, ki se ocenjuje, nima dokazov, na podlagi katerih bi lahko sklepala, da so družbe prejele ugodnost. V zvezi z uporabnikom infrastrukture Komisija ugotavlja, da zadevno infrastrukturo upravljata družbi Bus Éireann in Dublin Bus ter da jo tudi uporabljata izključno ti dve družbi.

(185) Komisija praviloma meni, da financiranje infrastrukture z državnimi sredstvi ne pomeni prednosti za njene uporabnike, če je infrastruktura nediskriminatorno na voljo vsem v skladu z zakonodajo Unije, pri čemer ne daje prednosti posameznim uporabnikom ([39]). V tem primeru navedeni pogoj ni izpolnjen, saj zadevno infrastrukturo, ki se financira iz državnih sredstev, koristita izključno družbi Bus Éireann in Dublin Bus.

(186) Irska trdi tudi, da so v zvezi s financiranjem infrastrukture pogoji iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeni ([40]).

([35]) Združeni zadevi T-443/08 in T-455/08, Freistaat Sachsen in Flughafen Leipzig/Halle et al proti Komisiji, ZOdl. 2011, str. II-1311, zlasti točki 93 in 94, potrjeni v pritožbi, glej zadevo C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH proti Komisiji, ECLI:EU:C:2012:821.

([36]) Zadeva T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, točka 125. Glej tudi zadevo T-196/04, Ryanair proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 88.

([37]) Sklep Komisije 2013/693/EU z dne 3. oktobra 2012 o ukrepu v zadevi SA. 23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – Nemčija – Finančna ureditev za terminal 2 münchenskega letališča (UL L 319, 29.11.2013, str. 8).

([38]) Glej na primer sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo 713/97, Rion Antirion motorway bridge (Avtocestni most Rion Antirion), točka 39; sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 60/06, Project Main Port Development Rotterdam, točka 39; sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 597/07, Thessaloniki submerged tunnel project; in sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 478/04, Irish Rail, točka 26 z nadaljnjimi sklicevanji.

([39]) Glej na primer sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo 713/97, Rion Antirion motorway bridge (Avtocestni most Rion Antirion), točka 38; sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 60/06, Project Main Port Development Rotterdam, točka 40; in sklep v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 478/04, Irish Rail, točka 26 z nadaljnjimi sklicevanji.

([40]) Glej uvodno izjavo 109.

(187) V zvezi z uporabo četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark za nepovratna sredstva za financiranje infrastrukture ni bila niti družbi Bus Éireann niti družbi Dublin Bus naložena zadevna obveznost javne službe med odprtim, preglednim in nediskriminatornim razpisnim postopkom.

(188) Zato mora Komisija v zvezi z vprašanjem, ali je četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjen, preveriti predvideno drugo možnost, po kateri se znesek nadomestila izračuna na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

(189) Komisija nima na voljo nobenih dokazov, da je bila takšna analiza opravljena. Zato je sklenila, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, zato tudi niso izpolnjeni vsi pogoji iz sodbe v zadevi Altmark, saj so kumulativni.

(190) Poleg tega Komisija ugotavlja, da infrastruktura, financirana iz nepovratnih sredstev, ki jo uporablja Bus Éireann, pomeni ugodnost tako za komercialne storitve družbe kot tudi za njene storitve v okviru obveznosti javne službe. Zato se v primeru Bus Éireann ne zdi verjetno, da je izpolnjen prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, saj financiranje ni povezano zgolj s tem, da mora podjetje prejemnik dejansko izvajati obveznost javne službe.

(191) Komisija torej meni, da nepovratna sredstva za financiranje namenske infrastrukture pomenijo selektivno gospodarsko prednost za Dublin Bus in Bus Éireann.

9.1.2.3 Shema za prevoz učencev

(192) Komisija bo v zvezi s shemo za prevoz učencev ocenila, ali ta izpolnjuje pogoje iz sodbe v zadevi Altmark ([41]).

(193) Finančna pravila za shemo za prevoz učencev so bile določene v računovodskem sporazumu iz leta 1968, nato pa so bile leta 1975 ([42]) posodobljena, leta 2011 pa je bila določena zgornja meja za „posredne stroške“ ([43]).

(194) V zvezi z uporabo četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ([44]) za shemo za prevoz učencev ni bila niti družbi Bus Éireann niti družbi Dublin Bus med odprtim, preglednim in nediskriminatornim razpisnim postopkom naložena zadevna obveznost javne službe.

(195) Zato mora Komisija v zvezi z vprašanjem, ali je četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjen, preveriti predvideno drugo možnost, po kateri se znesek nadomestila izračuna na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

(196) Komisija nima na voljo nobenih dokazov, da je bila takšna analiza opravljena. Poleg tega po mnenju Komisije ni verjetno, da se nadomestilo danes še vedno plačuje, vendar bi lahko na podlagi finančnih pravil, določenih pred skoraj štiridesetimi leti, pomenilo osnovo za analizo stroškov tipičnega, dobro upravljanega in primerno opremljenega podjetja.

(197) Zato je sklenila, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, kar pomeni, da pogoji iz sodbe v zadevi Altmark niso v celoti izpolnjeni, saj so kumulativni.

(198) Shema za prevoz učencev družbo Bus Éireann razbremenjuje izdatkov, ki bi jih običajno imela z izvajanjem navedene dejavnosti, česar ji običajni tržni pogoji ne omogočajo. Komisija je zato sklenila, da financiranje sheme za prevoz učencev pomeni selektivno gospodarsko prednost za Bus Éireann.

9.1.2.4 Financiranje usposabljanja o invalidnosti

(199) Komisija je v zvezi z obstojem prednosti na podlagi financiranja usposabljanja o invalidnosti v sklepu o začetku postopka ugotovila, da morajo javna finančna sredstva za usposabljanje o invalidnosti običajno zagotoviti podjetja, saj jih razbremenjuje stroškov, ki bi jih običajno imela s tekočim poslovanjem. Kljub temu je Komisija ugotovila, da lahko ima ta vrsta usposabljanja socialni značaj in lahko izboljša mobilnost invalidov.

([41]) Glej uvodno izjavo 175.
([42]) Glej uvodno izjavo 68.
([43]) Glej uvodno izjavo 70.
([44]) Glej uvodno izjavo 175.

(200) Irska trdi, da financiranje usposabljanja o invalidnosti ni državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe in da ne izkrivlja konkurence niti ni možnosti, da bi jo izkrivljalo, prav tako pa ne vpliva na trgovino med državami članicami. Vendar Irska ni predložila utemeljitve za take argumente.

(201) Irska nadalje poudarja, da so od leta 2006 finančna sredstva za usposabljanje o invalidnosti zasebnim izvajalcem na voljo pod enakimi pogoji kot družbama Dublin Bus in Bus Éireann ([45]). V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da se je financiranje usposabljanja o invalidnosti, ki se proučuje v tem sklepu, pojavilo v obdobju 2001–2003, kot je navedeno v preglednici 5, ter da v času tega financiranja le-to ni bilo na voljo vsem izvajalcem.

(202) Zato je Komisija sklenila, da financiranje usposabljanja o invalidnosti pomeni selektivno gospodarsko prednost za družbi Dublin Bus in Bus Éireann, saj ju razbremenjuje stroškov, ki bi jih običajno imeli pri tekočem poslovanju.

9.1.3 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami*

(203) Nadalje je treba preveriti, ali gospodarska prednost, dodeljena iz državnih sredstev, lahko izkrivlja konkurenco in s tem vpliva na trgovino med državami članicami.

(204) V zvezi s tem je v sodbi v zadevi Altmark ([46]) poudarjeno:

„[…] nikakor ni izključeno, da bi javna subvencija, dodeljena nekemu podjetju, ki opravlja le lokalni ali regionalni prevoz in ki ne opravlja tega prevoza zunaj države članice izvora, lahko vplivala na trgovino med državami članicami. ([47])“

(205) Kadar država članica dodeli javno subvencijo nekemu podjetju, lahko to ohrani ali poveča opravljanje storitev prevoza, tako da so možnosti podjetij s sedežem v drugih državah članicah za opravljanje storitev prevoza v tej državi zmanjšane ([48]).

(206) V tem primeru ta ugotovitev ni zgolj hipotetična, saj je, kot ugotavlja zlasti Komisija, več držav članic leta 1995 začelo odpirati posamezne prevozne trge konkurenčnim podjetjem, ustanovljenim v drugih državah članicah, tako da številna podjetja ponujajo svoje storitve mestnega, primestnega ali regionalnega prevoza v državah članicah, iz katerih ne izvirajo.

(207) V skladu s sodno prakso Sodišča ne obstaja prag ali odstotek, do katerega bi se lahko štelo, da trgovina med državami članicami ni prizadeta. Sorazmerno majhen obseg pomoči ali sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme pomoč, *a priori* namreč ne izključuje možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta ([49]).

(208) Drugi pogoj za uporabo člena 92(1) Pogodbe, tj. da lahko pomoč vpliva na trgovino med državami članicami, zato ni odvisen od lokalnega ali regionalnega značaja prevoznih storitev ali od obsega zadevnega področja dejavnosti.

(209) Komisija zato meni, da zadevno javno financiranje v tem primeru lahko vpliva na trgovino med državami ter izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco na notranjem trgu.

9.1.4 *Sklepna ugotovitev: obstoj državne pomoči*

(210) Komisija ob upoštevanju navedenih ugotovitev meni, da vsi zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

([45]) Glej uvodno izjavo 83.
([46]) Zadeva C-280/00, Altmark, točka 82.
([47]) Zadeva C-280/00, Altmark, točka 77 in naslednje.
([48]) V zvezi s tem glej zadevo 102/87, Francija proti Komisiji, Recueil 1988, str.I-4067, točka 19; zadevo C-305/89, Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1603, točka 26; in zadevo C-280/92, Španija proti Komisiji, Recueil 1994, str. I-4103, točka 40.
([49]) Glej zadevo C-142/87, Belgija proti Komisiji (Tubemeuse), Recueil 1990, str. I-959, točka 43; glej tudi združene zadeve C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Španija proti Komisiji, Recueil 1994, str. I-4103, točka 42.

9.2 **Opredelitev ukrepov kot veljavne pomoči**

(211) Irska trdi, da vsi zadevni ukrepi pomenijo veljavno pomoč v smislu člena 1(b) Uredbe (ES) št. 659/1999. Komisija bo to trditev proučila v naslednjem oddelku.

9.2.1 *Splošne ugotovitve*

(212) Člen 1(c) Uredbe (ES) št. 659/1999 novo pomoč opredeljuje kot „vsako pomoč, to je sheme pomoči ali individualno pomoč, ki ni veljavna pomoč, vključno s spremembami veljavne pomoči".

(213) V skladu s členom 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999 veljavna pomoč pomeni „pomoč, za katero se šteje, da je veljavna, ker je mogoče ugotoviti, da takrat, ko se je začela izvajati, ni bila pomoč, pozneje pa je postala pomoč zaradi razvoja skupnega trga in je država članica ni spremenila". Člen 1(b)(v) nadalje določa: „Če nekateri ukrepi postanejo pomoč zaradi liberalizacije dejavnosti s pravnimi predpisi Skupnosti, se takšni ukrepi ne štejejo kot veljavna pomoč po datumu, določenem za liberalizacijo."

(214) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je bil ob začetku veljavnosti zakonov o prometu in prvega nacionalnega razvojnega načrta (1993–1999) trg za storitve javnega prevoza (vključno s cestnim prevozom v mestnem, primestnem in regionalnem prometu) zaprt za konkurenco v celotni Uniji. Zato takrat navedeni ukrepi niso pomenili državne pomoči, saj niso mogli izkrivljati konkurence, če so bili ustrezni trgi za konkurenco zaprti.

(215) Komisija je od sodbe v zadevi Altmark v svoji naknadni praksi odločanja ([50]) sklenila, da je bil od leta 1995 trg za storitve javnega prevoza dejansko delno odprt za konkurenco na notranjem trgu. Kot je bilo poudarjeno v sodbi v zadevi Altmark, trg za prometne storitve ni bil odprt po liberalizaciji dejavnosti z zakonodajo Unije, temveč kot rezultat neodvisnih in spontanih odločitev nekaterih držav članic. Vendar je od 3. decembra 2009 trg za javni potniški promet odprt za konkurenco z zakonodajo Unije ob začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(216) V skladu z ustaljeno sodno prakso ([51]) nastanka nove pomoči ali spremembe veljavne pomoči ni mogoče ocenjevati glede na obseg pomoči ali zlasti njen znesek v finančnem smislu v katerem koli obdobju delovanja podjetja, če se pomoč dodeli v skladu s predhodnimi zakonskimi določbami, ki se niso spremenile. To pomeni, da je za ugotavljanje, ali je bila pomoč spremenjena, odločilno, da se prouči, ali so se spremenile določbe v zvezi z njo.

(217) Poleg tega je ta sistem spremenjen v nov sistem pomoči le, če sprememba vpliva na samo vsebino prvotnega sistema ([52]). Veljavna pomoč se v novo pomoč pretvori le na podlagi bistvenih sprememb ([53]).

(218) Komisija bo na podlagi teh načel v zvezi z vsakim zadevnim ukrepom proučila, ali se lahko štejejo kot veljavna pomoč, kakor trdi Irska.

9.2.2 *Letno nadomestilo za izvajanje za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu*

(219) Komisija je v sklepu o začetku postopka sprejela začasni sklep, da je uvedba letnih memorandumov o soglasju od leta 2003 spremenila mehanizem nadomestil za dva avtobusna prevoznika, tako da se lahko plačila nadomestil za izvajanje obveznosti javne službe, prvotno utemeljena na zakonih o prometu, od leta 2003 štejejo za novo pomoč v smislu člena 1(c) Uredbe (ES) št. 659/1999.

([50]) Sklep Komisije 2011/501/EU z dne 23. februarja 2011 o državni pomoči C 58/06 (ex NN 98/05), ki jo je Nemčija odobrila podjetjema Bahnen der Stadt Monheim (BSM) in Rheinische Bahngesellschaft (RBG) v združenju Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, (UL L 210, 17.8.2011, str. 1).

([51]) Zadeva C-44/93, Namur-Les Assurances, Recueil 1994, str. I-3829, točka 28.

([52]) Združeni zadevi C-91/83 in C-127/83, Heineken, Recueil 1984, str. 3435, točki 21 in 22; glej tudi združeni zadevi T-195/01 in T-207/01, Gibraltarska vlada proti Komisiji, Recueil 2002, str. II-2309, točke od 109 do 114.

([53]) Združene zadeve T-254/00, T-270/00 in T-277/00, Hotel Cipriani proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3269, točka 362.

(220) Vendar je Irska v odzivu na sklep o začetku postopka naknadno navedla, da letni memorandumi o soglasju niso spremenili pomoči v smislu plačil letnih nadomestil za izvajanje obema avtobusnima prevoznikoma in da je šlo preprosto za upravno spremembo za boljše upravljanje pomoči, dodeljene CIÉ. Po navedbah Irske se celotna pomoč, zagotovljena v obliki letnega nadomestila za izvajanje, uporabi za financiranje pravnih obveznosti za zagotavljanje storitev obveznosti javne službe, kot določata zakona o prometu.

(221) Irska je v zvezi s tem opozorila, da v skladu z irskim pravom memorandumi o soglasju nimajo pravnega učinka. To je bilo dokazano s sklicem na sodbo irskega vrhovnega sodišča ([54]), ki navaja [poudarek dodan]:

„Ne obstaja […] nobena utemeljitev, da bi lahko[zakonski] instrument ali kateri koli njegov del obravnavali, kot da je ‚predmet' memoranduma o soglasju. To ni vprašanje gradnje, temveč gre za načelo. […] nobenega dokumenta, ki ni zakonodajne narave, ni mogoče obravnavati, kot da na kakršen koli način vpliva na določbe takega instrumenta. Izredno pomembno je, da laik lahko enostavno razlikuje med dokumenti, ki so zakonodajni, in vsemi ostalimi."

(222) Po drugi strani sama memoranduma o soglasju iz leta 2003 in 2007 za družbi Dublin Bus oziroma Bus Éireann v skladu z informacijami, ki jih je predložila Irska, navajata:

„Ta memorandum o soglasju o ravneh in ciljih storitev nima pravnega učinka in ni zavezujoč za Bus Átha Cliath [Dublin Bus] ali ministrstvo za promet."

„Ta memorandum o soglasju o ravneh in ciljih storitev nima pravnega učinka in ni zavezujoč za Bus Éireann ali ministrstvo za promet."

(223) Memorandum o soglasju iz leta 2003 nadalje navaja:

„Memorandum temelji na obstoječi regulatorni ureditvi in na obstoječih zakonsko določenih dolžnostih družbe Bus Éireann, kot je navedeno v ustrezni zakonodaji in kot je veljalo 10. julija 2003."

(224) Komisija na podlagi teh informacij meni, da skupne dolžnosti družb Bus Éireann in Dublin Bus za zagotavljanje javne storitve, opredeljene v členu 8(2) in (3) zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986, niso bile spremenjene z uvedbo memorandumov o soglasju. Komisija nadalje ugotavlja, da je letno nadomestilo za izvajanje urejal zakon o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986, ki v členu 8(10) navaja: „Odbor [CIÉ] in družbi upoštevajo socialno vlogo Odbora in potrebo po ohranitvi storitev javnega prevoza, ki so v največji možni meri vključene znotraj finančnih sredstev, ki so jim na voljo" ([55]).

(225) 1. decembra 2009 sta začeli veljati novi pogodbi o izvajanju javne storitve, ki so ju sklenili nacionalni organ za promet na eni strani ter družbi Bus Éireann in Dublin Bus na drugi strani, s čimer se je končala pravna ureditev, ki je pred tem urejala letne pomoči za tekoče poslovanje za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu.

(226) V skladu s tem in ker ni mogoče trditi, da je prišlo do kakršne koli bistvene spremembe pravne ureditve, ki je veljala za letno nadomestilo za izvajanje, plačano družbama Bus Éireann in Dublin Bus do začetka veljave navedenih pogodb o izvajanju javne službe, je treba celotno letno nadomestilo za izvajanje, plačano navedenima podjetjema do 30. novembra 2009, obravnavati kot veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

9.2.3 *Financiranje novih avtobusov in financiranje infrastrukture*

(227) Komisija je v sklepu o začetku postopka sprejela začasni sklep, da sta nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 spremenila nacionalni razvojni načrt za obdobje 1993-1999 ter da je zato treba za nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 šteti, da pomenita novo pomoč v smislu člena 1(c) Uredbe (ES) št. 659/1999.

([54]) *Curley v. The Governor of Arbour Hill Prison* [2005] 3 I.R. 308 str. 317.
([55]) Glej uvodno izjavo 21.

(228) Vendar je Irska v odzivu na sklep o začetku postopka naknadno dokazala, da so nacionalni razvojni načrti predproračunski dokumenti politike na visoki ravni, ki vsebujejo opis vladnih naložbenih strategij in prednostnih nalog, torej se lahko za nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 šteje, da nimata pravnega učinka in zato ne pomenita bistvene spremembe obstoječe sheme pomoči.

(229) Kot dokaz je bil naveden sklic na sodbo irskega vrhovnega sodišča, ki navaja ([56]):

„[Nacionalni razvojni načrt] je v bistvu finančni načrt ali okvir, ki določa, kaj so po mnenju vlade naložbene prednostne naloge za naslednjih sedem let in kako je sredstva mogoče vlagati znotraj različnih naložbenih prednostnih nalog. […] V bistvu je finančni ali proračunski načrt in tudi če je projekt nacionalnega pomena naveden v [nacionalnem razvojnem načrtu], je tako za upravne namene in označuje vrsto projekta, ki bo financiran iz določenih finančnih sredstev. […] Po moji presoji zgolj zagotavljanje financiranja, predvidenega v [nacionalnem razvojnem načrtu], kaže na to, kako se dejavnost lahko financira. Nikakor ne gre za vzpostavljanje okvira v zvezi s tem, kakšne odločitve morajo sprejeti ustrezni organi v zvezi z dejanskim predlogom ali projektom, da se bo tako financiral."

(230) Nezavezujočo naravo načrtov dodatno dokazujejo načrti sami. Nacionalni razvojni načrt za obdobje 2000–2006 navaja, da „izraža široko soglasje v posvetovalnem postopku v zvezi s prihodnjimi razvojnimi potrebami države" ([57]), medtem ko nacionalni razvojni načrt za obdobje 2007–2013 „določa časovni načrt za prihodnost Irske" ([58]) in „določa gospodarske in družbene naložbene prednostne naloge, ki so potrebne za uresničitev vizije o boljši kakovosti življenja za vse" ([59]).

(231) Irska je še pojasnila, da finančna sredstva, namenjena za izplačilo v okviru nacionalnih razvojnih načrtov, vsako leto prouči nacionalni parlament, preden se o njih sprejme soglasje in so odobrena v nacionalni proračun.

(232) Iz tega opisa je mogoče sklepati, da so naložbene politike, določene v nacionalnih razvojnih načrtih, politične izjave in finančnih sredstev ni mogoče uporabiti, če njihovo izplačilo ni v skladu z določbami iz zakonodaje, v tem primeru zakonov o prometu.

(233) Komisija meni, da financiranje novih avtobusov in financiranje infrastrukture ureja zakon o prometu (reorganizacija CIÉ) iz leta 1986, ki v členu 8(10) navaja: „Odbor [CIÉ] in družbi upoštevajo socialno vlogo Odbora in potrebo po ohranitvi storitev javnega prevoza, ki so v največji možni meri vključene znotraj finančnih sredstev, ki so jim na voljo." Skupne dolžnosti za zagotavljanje javne storitve so opredeljene v členu 8(2) in(3) navedenega zakona, kot je bilo opisano v uvodni izjavi 21.

(234) Komisija torej meni, da nacionalna razvojna načrta za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 ne pomenita bistvenih sprememb sheme iz zakonov o prometu za financiranje novih avtobusov in financiranje infrastrukture. Navedeni ukrepi pomenijo veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

(235) Komisija ugotavlja, da se je nacionalni razvojni načrt za obdobje 2007–2013 prenehal izvajati leta 2011, ko ga je nadomestil načrt za naložbe v infrastrukturo in kapital za obdobje 2012–2016. To je bilo po datumu začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(236) 1. decembra 2009 sta začela veljati člena 45 in 49 dublinskega zakona o prometu iz leta 2008, s čimer se je končala pravna ureditev, ki je pred tem urejala financiranje novih avtobusov in financiranje infrastrukture.

([56]) Kavanagh proti Irski, neprijavljeno, 31. julij 2007, irsko vrhovno sodišče (str. 16–17, str. 51).
([57]) Nacionalni razvojni načrt za obdobje 2000–2006, str. 5.
([58]) Nacionalni razvojni načrt za obdobje 2007–2013, str. 15.
([59]) Glej prejšnjo opombo, str. 15.

(237) V skladu s tem in ker ni mogoče trditi, da je prišlo do kakršne koli bistvene spremembe pravne ureditve, ki je veljala za financiranje novih avtobusov in financiranje infrastrukture, plačano družbama Bus Éireann in Dublin Bus do začetka veljave navedenega zakona, je treba celotno financiranje avtobusov in infrastrukture, plačano navedenima podjetjema do 30. novembra 2009, obravnavati kot veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

9.2.4 *Shema za prevoz učencev*

(238) Kar zadeva trditev Irske, da je shema za prevoz učencev veljavna pomoč, Komisija opozarja, da shemo od leta 1967 izvaja CIÉ, od sprejetja zakona o prometu (reorganizacija CIÉ) leta 1986 ([60]) pa družba Bus Éireann, ki je bila v okviru člena 6(1) navedenega zakona ustanovljena skupaj z drugimi hčerinskimi družbami CIÉ. Dolžnosti družbe Bus Éireann v smislu zagotavljanja „potniške storitve cestnega prometa znotraj države ter med državo in kraju zunaj nje“, ki bi vključevale storitev prevoza učencev, so podrobneje opisane v uvodni izjavi 21.

(239) Prvotna finančna pravila za shemo so bile določena v računovodskem sporazumu iz leta 1968 ([61]), ki vsebuje opis stroškov, upravičenih do povračila ob začetku izvajanja sheme. Vendar so irski organi potrdili, da sedanja računovodska pravila temeljijo na posodobljenem sporazumu iz leta 1975 ([62]). Irska je v dopisu Komisiji z dne 23. novembra 2012 trdila, da „[r]ačunovodski dokument iz leta 1975 ostaja osnovni dokument v zvezi s finančnimi pravili med ministrstvom [za izobraževanje in usposabljanje] ter družbo Bus Éireann“.

(240) Komisija ugotavlja, da posodobitev računovodskega sporazuma iz leta 1975 vsebuje opis svojega namena v preambuli: „Priložene izjave in osnutki računovodskih izkazov opisujejo sprejeta računovodska pravila za izračun in predstavitev stroškov družbi CIÉ, in sicer stroškov opravljanja storitev, nadzora in upravljanja v imenu ministrstva za izobraževanje, prevoz v šolo in iz nje za otroke, ki so upravičeni do brezplačnega prevoza v skladu s pravili in predpisi sheme brezplačnega prevoza, ki ga organizira in izvaja družba CIÉ v imenu ministrstva za izobraževanje. S temi pravili se posodablja in nadomešča Povzetek računovodskih pravil z dne 1. avgusta 1968.“

(241) Navedeni dokument natančno opisuje računovodske izkaze za storitve prevoza učencev, ki jih mora CIÉ predložiti ministrstvu za izobraževanje, da bi prejela plačilo. Opis vključuje opredelitve o tem, kaj se lahko v pretežni meri zaračuna ministrstvu za izobraževanje v okviru kategorij „neposrednih stroškov“ in „posrednih stroškov“ z različnimi prilagoditvami, vključno z „amortizacijo“, „obrestmi“, „računi od potnikov, ki plačujejo voznino“ in „zneski, ki se plačajo za otroke z brezplačno vožnjo [z rednimi storitvami]“. Skupni namen je izračunati celoten „neto znesek, ki se obračuna ministrstvu za izobraževanje“ ([63]).

(242) Nič ne kaže na to, da bi se shema šolskega prevoza bistveno spremenila od posodobitve računovodskega sporazuma, ki ureja njene finančne postopke, iz leta 1975. Poleg tega Komisija ugotavlja, da za Uredbo (ES) št. 1370/2007 ni mogoče trditi, da je omogočila odprtje trga za šolski prevoz, glede na to, da se storitve v okviru sheme ne zagotavljajo splošni javnosti na nediskriminatorni in trajni podlagi ([64]). Komisija zato meni, da shema prevoza učencev pomeni veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

9.2.5 *Financiranje usposabljanja o invalidnosti*

(243) Irska trdi, da je financiranje usposabljanja o invalidnosti veljavna pomoč.

(244) Vendar Komisija ugotavlja, da se je shema prvič začela uporabljati leta 2001 in da nič ne kaže na to, da je bila osnovana na prejšnji shemi. Zato Irska ne more trditi, da gre za izjemo od veljavne pomoči, kot je opredeljena v členu 1(b) Uredbe (ES) št. 659/1999, saj se pomoč do leta 1995 še ni uporabljala.

([60]) Glej uvodno izjavo 21.
([61]) Sheme brezplačnega prevoza osnovnošolcev in srednješolcev družbe CIÉ – povzetek računovodskih ureditev – 1. avgust 1968.
([62]) Shema brezplačnega prevoza osnovnošolcev in srednješolcev – povzetek računovodskih ureditev – januar 1975.
([63]) Glej prejšnjo opombo, Dodatek 1.
([64]) Glej člen 2(a) Uredbe (ES) št. 1370/2007 za opredelitev pojma „javni potniški prevoz“, ki ga Uredba zajema.

(245) Ker Irska ni predložila nobenih drugih argumentov v podporo trditvi, da je financiranje usposabljanja o invalidnosti pomenilo veljavno pomoč, je Komisija sklenila, da bi bilo treba navedeni ukrep šteti za novo pomoč v smislu člena 1(c) Uredbe (ES) št. 659/1999. Zato je Komisija tista, ki bo ocenila združljivost navedenega ukrepa z notranjim trgom (glej oddelek 9.4).

9.3 **Primerni ukrepi: shema za prevoz učencev**

(246) Letno nadomestilo za izvajanje za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu ter financiranje novih avtobusov in finančna sredstva za infrastrukturo pomenijo veljavno pomoč, ki se je iztekla. Nasprotno je shema šolskega prevoza veljavna shema pomoči, ki jo Irska še naprej izvaja, pri čemer se še vedno uporablja ključni okvir, znotraj katerega se shema izvaja.

(247) Zato namerava Komisija po sprejetju tega sklepa začeti dialog z Irsko v skladu s členom 17(2) Uredbe (ES) št. 659/1999, da bi se dogovorili o primernih ukrepih za zagotovitev, da bo izvajanje sheme šolskega prevoza v prihodnje združljivo z notranjim trgom.

9.4 **Združljivost pomoči: pomoč za usposabljanje o invalidnosti**

(248) Letno nadomestilo za izvajanje za avtobusne storitve v mestnem, primestnem in regionalnem prometu ter financiranje novih avtobusov in finančna sredstva za infrastrukturo pomenijo veljavno pomoč, ki se je iztekla, zato ni potrebe, da bi se ocenila združljivost navedenih ukrepov z notranjim trgom. Shema šolskega prevoza pa je veljavna shema pomoči, ki jo Irska še naprej izvaja, želi Komisija v okviru dialoga, navedenega v prejšnji uvodni izjavi, Irski pojasniti, zakaj meni, da shema ni združljiva z notranjim trgom.

(249) Kar zadeva financiranje, ki ga Irska zagotavlja družbama Bus Éireann in Dublin Bus za usposabljanje o invalidnosti, je to nova pomoč, tako da mora Komisija proučiti njeno združljivost s pravili o državni pomoči. Ustaljena sodna praksa je, da je mogoče pravila, načela in merila, s katerimi se preuči združljivosti državnih pomoči in veljajo na datum, ko Komisija sprejme odločbo, načelno obravnavati, da so bolje prilagojena kontekstu konkurence ([65]). Vsaka ocena združljivosti ukrepa mora torej temeljiti na veljavnih pravilih v času, ko Komisija sprejme sklep o tem, ali je treba pomoč povrniti, ker je nezdružljiva z notranjim trgom ([66]): v tem primeru so veljavna pravila določena v Uredbi Komisije (EU) št. 651/2014 ([67]).

(250) Vendar je v času začetka financiranja združljivost pomoči za usposabljanje urejala Uredba (ES) št. 68/2001, ki je določala izjemo od obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so bili izpolnjeni vsi pogoji navedene uredbe ([68]). V skladu z Uredbo (ES) št. 68/2001 je takšna pomoč za usposabljanje združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3) Pogodbe. Zato je treba proučiti, ali financiranje usposabljanja o invalidnosti izpolnjuje pogoje Uredbe (ES) št. 68/2001.

(251) Izjema od obveznosti priglasitve, ki jo določa Uredba (ES) št. 68/2001, zahteva, da posamezne pomoči in tudi sheme pomoči vsebujejo izrecno sklicevanje na navedeno uredbo, tako da navedejo njen naslov in mesto objave v *Uradnem listu Evropske unije* ([69]).

(252) Nič ne kaže na to, da se je financiranje, ki ga je Irska zagotovila družbama Bus Éireann in Dublin Bus za usposabljanje za usposabljanje o invalidnosti (v nadaljnjem besedilu: financiranje usposabljanja), objavilo na tak način. Irska dejansko ni navedla, da je bilo financiranje usposabljanja združljivo z Uredbo (ES) št. 68/2001.

(253) Zato Komisija brez proučitve preostalih pogojev združljivosti v Uredbi (ES) št. 68/2001 meni, da financiranje usposabljanja ne izpolnjuje pogojev za izjemo od obveznosti priglasitve v okviru navedene uredbe. Iz tega sledi, da je treba financiranje usposabljanja proučiti v okviru Uredbe (EU) št. 651/2014, ki je začela veljati 1. julija 2014.

(254) Člen 58(1) Uredbe (EU) št. 651/2014 navaja, da se ta uredba uporablja za individualno pomoč, dodeljeno pred njenim začetkom veljavnosti, če pomoč izpolnjuje vse pogoje iz te uredbe, z izjemo člena 9.

([65]) Zadeva C-334/07 P, Komisija proti Freistaat Sachsen, ZOdl 2008, str. 1-9465, točka 51.
([66]) Združene zadeve C-465/09 P do C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya in drugi proti Komisiji, ZOdl. 2011, str. I-83, točki 125 in 128. Najnovejša je zadeva T-570/08 RENV, Deutsche Post proti Komisiji, ECLI:EU:T:2013:589, točka 167.
([67]) Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1).
([68]) Člen 3 Uredbe (ES) št. 68/2001.
([69]) Člen 3(1) in člen 3(2)(b) Uredbe (ES) št. 68/2001.

(255) Komisija meni, da se financiranje usposabljanja šteje za „individualno pomoč“ v smislu člena 2(14) Uredbe (EU) št. 651/2014 in ne za „shemo pomoči“ v smislu člena 2(15) iste uredbe, saj je bila v času dodelitve, tj. v obdobju 2001–2003, *ad hoc* pomoč in je bila formalizirana le zato, da je bila veliko pozneje, tj. leta 2006, podobna shemi pomoči ([70]).

(256) Člen 31(4) Uredbe (EU) št. 651/2014 določa najvišjo dovoljeno intenzivnost pomoči za pomoč za usposabljanje, kot je obravnavana, in sicer ne sme presegati 50 % upravičenih stroškov. Vendar ima financiranje usposabljanja višjo intenzivnost pomoči, kar pomeni, da ta pogoj ni izpolnjen.

(257) Člen 58(2) Uredbe (EU) št. 651/2014 navaja: „Vsako pomoč, ki ni izvzeta iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe na podlagi te uredbe ali drugih prej veljavnih uredb, sprejetih na podlagi člena 1 Uredbe (ES) št. 994/98, Komisija oceni v skladu z ustreznimi okviri, smernicami, sporočili in obvestili.“

(258) Zato bo Komisija ocenila, ali je zadevni ukrep lahko združljiv v okviru Uredbe Komisije (ES) št. 800/2008 ([71]), tj. uredbe, ki je veljala, preden jo je razveljavila Uredba (EU) št. 651/2014. V skladu s členom 39(1) Uredbe (ES) št. 800/2008 je pomoč za usposabljanje združljiva z notranjim trgom ter je izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve, če so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 2, 3 in 4 navedene določbe.

(259) Člen 39(2) Uredbe (ES) št. 800/2008 o pomoči za usposabljanje navaja:

„Intenzivnost pomoči ne presega: (a) 25 % upravičenih stroškov za posebno usposabljanje in (b) 60 % upravičenih stroškov za splošno usposabljanje. […].“

(260) Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da je treba usposabljanje o invalidnosti uvrstiti med „splošno usposabljanje“ v smislu Uredbe (ES) št. 68/2001.

(261) V skladu s členom 38(2) Uredbe (ES) št. 800/2008 „splošno usposabljanje“ pomeni:

„[…]usposabljanje, ki ga delojemalec ne uporablja samo ali v pretežni meri na svojem trenutnem ali prihodnjem delovnem mestu v podjetju, temveč delojemalcu daje znanja, ki so v veliki meri prenosljiva na druga podjetja ali delovna področja. Usposabljanje se obravnava kot ‚splošno‘, na primer če:

(a) ga skupaj organizira več različnih neodvisnih podjetij ali če je odprto za delojemalce iz različnih podjetij;

(b) so ga priznali, potrdili ali preverili javni organi oziroma organizacije ali drugi organi oziroma institucije, ki jih je ustrezno pooblastila država članica ali Skupnost.“

(262) Komisija ugotavlja, da čeprav so se nepovratna sredstva za usposabljanje sprva dodelila le družbama Bus Éireann in Dublin Bus, je bilo usposabljanje, financirano iz pomoči, od leta 2006 na voljo tudi delojemalcem iz drugih avtobusnih in prometnih podjetij ([72]), zato se lahko šteje, da „je odprto za delojemalce iz različnih podjetij“.

(263) Zato Komisija meni, da bi bilo treba sedanji ukrep pomoči za usposabljanje šteti za „splošno usposabljanje“ v smislu člena 38(2) Uredbe (ES) št. 800/2008.

(264) Člen 39(2) Uredbe (ES) št. 800/2008 določa najvišjo dovoljeno intenzivnost pomoči za pomoč za usposabljanje, kot je obravnavana, in sicer ne sme presegati 60 % upravičenih stroškov.

(265) V preglednici 5 financiranje v obliki nepovratnih sredstev (dotacij) za CIÉ znaša 985 592 EUR, stroški, ki jih je imela CIÉ, pa znašajo 661 560 EUR, kar pomeni, da je bila intenzivnost pomoči 59,8 %, kar je manj od 60 %, kot znaša najvišja dovoljena intenzivnost pomoči iz uvodne izjave 264.

([70]) Glej uvodne izjave 79 do 83.
([71]) Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) (UL L 214, 9.8.2008, str. 3).
([72]) Glej uvodno izjavo 83.

(266) Glede na to, da je intenzivnost pomoči nižja od najvišje dovoljene v skladu z navedeno določbo, je bilo zadevno merilo iz Uredbe (ES) št. 800/2008 torej upoštevano.

(267) Člen 39(4) Uredbe (ES) št. 800/2008 navaja vrste stroškov, ki so upravičeni za projekt pomoči za usposabljanje. Po navedbah Irske se stroški v višini 661 560 EUR, ki jih je krila družba CIÉ in so navedeni v preglednici 5, nanašajo na stroške osebja CIÉ. To je upravičena kategorija stroškov v skladu s členom 39(4)(a) navedene uredbe. Ta pogoj je torej izpolnjen.

(268) V zvezi z različnimi drugimi členi navedene uredbe Komisija ugotavlja, da je zahteva po preglednosti iz člena 5 Uredbe (ES) št. 800/2008 izpolnjena, saj se zadevni ukrep nanaša na dotacije v smislu člena 5(1).

(269) Kar zadeva kumulacijo, Komisija ob upoštevanju člena 7 Uredbe (ES) št. 800/2008 na podlagi ničesar ne more sklepati, da je bil zadevni ukrep financiran iz drugega vira. Ta pogoj je torej izpolnjen.

(270) Kar zadeva spodbujevalni učinek, se ob upoštevanju člena 8 Uredbe (ES) št. 800/2008 ne zdi verjetno, da bi bil zadevni ukrep izveden brez državne podpore. Ta pogoj je torej izpolnjen.

(271) Komisija zato meni, da je pomoč za usposabljanje o invalidnosti, ki jo je Irska dodelila družbama Bus Éireann in Dublin Bus, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3) Pogodbe in v skladu z Uredbo (ES) št. 800/2008.

10. **SKLEPNI UGOTOVITVI**

(272) Letno nadomestilo za izvajanje, nepovratna sredstva za nove avtobuse, nepovratna sredstva za infrastrukturo in shema šolskega prevoza pomenijo veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

(273) Nepovratna sredstva za usposabljanje o invalidnosti so združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3) Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč v višini 654,9 milijona EUR, ki jo je Irska odobrila v obliki letnega nadomestila za izvajanje do 30. novembra 2009, pomeni veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

Člen 2

Državna pomoč v višini 236,8 milijona EUR, ki jo je Irska odobrila v obliki financiranja novih avtobusov do 30. novembra 2009, pomeni veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

Člen 3

Državna pomoč v višini 64,5 milijona EUR, ki jo je Irska odobrila v obliki financiranja infrastrukture od 12. decembra 2000 do 30. novembra 2009, pomeni veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

Člen 4

Državna pomoč, ki jo je Irska odobrila v okviru sheme šolskega prevoza, pomeni veljavno pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999.

Člen 5

Državna pomoč v višini 985 592 EUR, ki jo je Irska odobrila za usposabljanje o invalidnosti, je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Ta sklep je naslovljen na Irsko.

V Bruslju, 15. oktobra 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik