DÉCISION (UE) 2015/635 DE LA COMMISSION

du 15 octobre 2014

concernant l'aide d'État SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) mise à exécution par l'Irlande en faveur des compagnies d'autobus de Córas Iompair Éireann (Dublin Bus et Irish Bus)

[notifiée sous le numéro C(2014) 7275]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa ([1]),

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

vu la décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité à l'égard de l'aide C 31/07 (ex NN 17/07) ([2]),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations, conformément aux dispositions précitées, et vu les réponses obtenues,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) À la suite d'une plainte, qui a donné lieu à l'échange d'une abondante correspondance avec le plaignant, d'une part, et avec les autorités irlandaises, d'autre part, la Commission a, le 18 juillet 2007, informé l'Irlande de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité (ci-après la «décision d'ouvrir la procédure») concernant une aide présumée illégale octroyée par le gouvernement irlandais aux compagnies d'autobus Bus Éireann (également dénommée «Irish Bus») ([3]) et Dublin Bus (également appelée «Bus Átha Cliath»), qui appartiennent à Córas Iompair Éireann (l'office des transports irlandais, ci-après «CIÉ»), sous la forme de subventions au titre des plans de développement nationaux et de subventions de fonctionnement annuelles.

(2) Le 31 octobre 2007, les autorités irlandaises ont présenté leurs observations sur la décision d'ouvrir la procédure.

(3) Celle-ci a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ([4]). La Commission a invité les tiers intéressés à présenter leurs observations sur l'aide.

(4) La Commission a reçu des observations de la part de 12 parties intéressées. Elle a transmis ces observations à l'Irlande, qui a eu l'occasion d'y répondre et s'est exprimée à leur sujet par lettre du 26 février 2008.

(5) Par lettre du 24 avril 2008, les autorités irlandaises ont transmis à la Commission une copie de la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin *(Dublin Transport Authority Act 2008)*, publiée peu de temps auparavant.

(6) Par courriel du 12 février 2009, elles lui ont également fourni un exemplaire de l'examen du rapport relatif à la maîtrise des coûts concernant Dublin Bus et Bus Éireann (*COST and Efficiency Review of Dublin Bus and Bus Éireann*).

(7) Le 25 mars 2009, une visioconférence a eu lieu à la demande des autorités irlandaises. Cette réunion a été suivie par l'envoi d'informations supplémentaires par les autorités irlandaises, comme la Commission les y avaient invitées, par lettre du 30 avril 2009.

([1]) Le 1er décembre 2009, les articles 87 et 88 du traité CE sont devenus respectivement les articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Dans les deux cas, les dispositions sont, en substance, identiques. Aux fins de la présente décision, les références faites aux articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'entendent, s'il y a lieu, comme faites respectivement aux articles 87 et 88 du traité CE.

([2]) JO C 217 du 15.9.2007, p. 44.

([3]) Dans la décision d'ouvrir la procédure, Bus Éireann était désignée par les termes «Irish Bus». Aux fins de la présente décision, elle sera toutefois appelée «Bus Éireann», soit sa dénomination courante et celle qu'elle utilise dans le cadre de sa stratégie de marque.

([4]) Voir note de bas de page no 2.

(8) Par lettre du 19 janvier 2010, les autorités irlandaises ont fourni à la Commission un exemplaire du contrat de service public conclu le 1er décembre 2009 par l'autorité nationale compétente en matière de transport et Dublin Bus.

(9) Le règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ([5]) étant entré en vigueur le 3 décembre 2009, la Commission a invité les autorités irlandaises et les parties intéressées, par lettres et courriels du 30 mars 2010, à lui faire part de leurs observations concernant la compatibilité des mesures en question avec ce nouveau règlement. Par lettre du 25 mai 2010, les autorités irlandaises ont présenté leurs observations à la Commission. Celle-ci a également reçu les observations de trois parties intéressées.

(10) Le 14 février 2011, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à l'Irlande, qui les lui a fournis par lettre du 15 avril 2011.

(11) Le 19 septembre 2011, la Commission a réclamé un complément d'information aux autorités irlandaises. À la demande de celles-ci, une visioconférence a eu lieu le 14 octobre 2011. Cette réunion a été suivie par l'envoi d'informations supplémentaires par les autorités irlandaises par lettre du 9 novembre 2011.

(12) Le 13 septembre 2012, une réunion s'est tenue à Dublin, à la demande de la Commission, avec les autorités irlandaises. La Commission a ensuite demandé des renseignements complémentaires aux autorités irlandaises par courriel du 19 septembre 2012, auquel l'Irlande a répondu par lettre du 23 novembre 2012.

(13) Le 21 février 2014, la Commission a réclamé un complément d'information à l'Irlande, qui le lui a fourni par lettre du 15 mai 2014.

2. **LES PARTIES**

2.1. **Le plaignant**

(14) Le Coach Tourism and Transport Council, dont émane la plainte, représente des compagnies de transport privées indépendantes qui exploitent sur une base commerciale des services de transport (services de transport réguliers longue distance à l'échelle nationale et internationale, navettes, services de transport urbain et rural, transport scolaire, tourisme intérieur et location générale, notamment) en Irlande.

2.2. **Les bénéficiaires**

(15) Les bénéficiaires de l'aide d'État présumée illégale sont Bus Éireann et Dublin Bus, deux sociétés de capitaux appartenant à 100 % à CIÉ ([6]).

2.2.1. *Bus Éireann*

(16) Bus Éireann fournit des services de transport par autobus sur l'ensemble du territoire irlandais, à l'exception de la ville de Dublin, au moyen de ses propres ressources et de celles de sous-traitants. Elle propose notamment des services de transport par autobus longue distance (*Expressway*), des services de transport par autobus urbain, suburbain et régional, des services de transport international (*Eurolines*), des services de transport scolaire ainsi que d'autres services annexes, tels que la location d'autocars et d'autobus, des circuits d'une journée, l'essai de véhicules, la maintenance sous contrat et la distribution de colis.

(17) Bus Éireann fournit des services de transport scolaire au nom du ministère de l'éducation et des qualifications (*Department of Education and Skills*) ([7]).

2.2.2. *Dublin Bus*

(18) Dublin Bus propose principalement des services de transport urbain et suburbain par autobus dans l'agglomération de Dublin (ville et comté de Dublin et régions contiguës). Elle exerce également trois types d'activités commerciales: excursions, liaison expresse avec l'aéroport (*Airlink Airport Express*) et location d'autobus pour des événements spéciaux.

([5]) Règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

([6]) CIÉ est une entreprise de droit public instituée par la loi sur les transports de 1950. La loi sur les transports de 1950 (*Transport Act, 1950*) et la loi sur les transports de 1958 (*Transport Act, 1958*) énoncent les missions générales et les obligations de CIÉ. En vertu de la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986 [*Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986*], CIÉ a été chargée de constituer trois sociétés de capitaux à des fins opérationnelles. C'est ainsi qu'elle a créé Irish Rail, Bus Éireann et Dublin Bus.

([7]) Jusqu'en 2010, ce ministère s'appelait le ministère de l'éducation et des sciences (*Department of Education and Science*).

3. LE CADRE JURIDIQUE NATIONAL APPLICABLE AUX MESURES EN CAUSE

3.1. **Les lois sur les transports**

(19) En vertu de l'article 15, paragraphe 1, de la loi sur les transports de 1950, CIÉ avait pour mission générale «de fournir, de garantir ou d'encourager la mise en place d'un système de transport public [de passagers par la route] performant, économique, pratique et adéquatement intégré», qui tienne compte de la sécurité d'exploitation et de la promotion du développement économique national.

(20) L'article de la loi sur les transports de 1950 mentionné au considérant précédent a été abrogé par la loi sur les transports de 1958, dont l'article 7 dispose que «[l]'office des transports [CIÉ] a pour mission générale de fournir des services de transport raisonnables, performants et économiques tenant dûment compte de la sécurité d'exploitation, de la promotion du développement économique national et du maintien de conditions d'emploi raisonnables pour ses salariés».

(21) La loi sur le transport (réorganisation de CIÉ) de 1986 définit les principaux objectifs et missions de Bus Éireann et de Dublin Bus. Elle dispose à l'article 8, paragraphe 2, que «la finalité principale d'Irish Bus est précisée dans ses statuts; elle consiste à fournir, sur le territoire de l'État et entre l'État et des destinations situées à l'extérieur de celui-ci, un service de transport de passagers par route, sauf si un tel service est fourni par Dublin Bus, et des services annexes, ainsi qu'à exercer à cet effet des fonctions conférées à ce titre à l'office des transports [CIÉ] par la loi de 1950 ou par tout autre acte». L'article 8, paragraphe 3, de cette même loi précise que «[la] finalité principale de Dublin Bus est précisée dans ses statuts; elle consiste à fournir un service de transport de passagers par route dans l'agglomération de Dublin (ville et comté de Dublin et zones contiguës) et des services annexes, sur le territoire de l'État et entre l'État et des destinations situées à l'extérieur de celui-ci, ainsi qu'à exercer à cet effet des fonctions conférées à ce titre à l'office des transports par la loi de 1950 ou par tout autre acte». En outre, conformément à l'article 8, paragraphe 10, de cette même loi, CIÉ et ses compagnies d'autobus doivent prendre en compte leur rôle social et la nécessité de maintenir dans toute la mesure du possible des services de transport public dans les limites des ressources financières disponibles.

(22) Les autorités irlandaises ont en outre expliqué que les tarifs standard (y compris les tarifs adultes standard pour toutes les catégories de services et les tarifs enfants pour les services de transport urbain) ([8]) appliqués par Dublin Bus et Bus Éireann sont soumis au contrôle du ministre des transports en termes de tarifs maximaux autorisés. Aucun opérateur ne peut augmenter ces tarifs sans l'autorisation préalable du ministère des transports. Les tarifs pratiqués par les opérateurs privés ne font l'objet d'aucune procédure de notification ou de contrôle.

(23) Depuis le 10 janvier 2001, les deux compagnies d'autobus de CIÉ sont tenues, en vertu d'une instruction ministérielle ([9]), de notifier au ministère des transports les nouveaux services qu'elles envisagent de proposer ou les modifications qu'elles comptent apporter aux services existants, et ce quatre semaines au moins avant leur introduction. Cette notification doit être accompagnée d'une description circonstanciée des services proposés. Si le ministère des transports constate que les services proposés sont susceptibles de ne pas être compatibles avec un service de transport de passagers par route existant pour lequel une licence a été accordée, les compagnies de CIÉ sont tenues de solliciter formellement l'autorisation du ministre des transports en vertu de l'article 25 de la loi sur les transports de 1958.

3.2. **Protocoles d'accord**

(24) De 2003 à 2009, le versement d'une compensation à Dublin Bus et à Bus Éireann a fait l'objet de protocoles d'accord annuels conclus avec les deux compagnies. Les autorités irlandaises ont expliqué que ces protocoles décrivaient la qualité (qualité du service à la clientèle, propreté, âge des bus, accessibilité, etc.) et la quantité (nombre de bus, distances exploitées, clients transportés, etc.) des services devant être fournis par chacune des compagnies en contrepartie de versements du Trésor public et définissaient également les exigences financières et opérationnelles et les modalités de contrôle et de suivi.

([8]) Rapport de l'autorité irlandaise de la concurrence sur le secteur du transport de passagers par autobus et par chemin de fer conformément à l'article 11 de la loi sur la concurrence de 1991.

([9]) Conformément à l'article 26, paragraphe 1, de la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986, le ministre peut donner une instruction par écrit à CIÉ concernant sa politique relative à ses propres missions et à celles de ses compagnies.

(25) De 2005 à 2008, le versement d'une part fixe de la subvention pour chacune des compagnies était subordonné au respect de certains critères de performance fixés dans les protocoles d'accord.

3.3. **Les plans de développement nationaux**

(26) Les plans de développement nationaux couvrent l'ensemble des secteurs de l'économie et ont pour principale ambition l'amélioration de l'infrastructure économique et sociale irlandaise. Les activités relevant de ces plans sont financées au moyen de fonds publics, de fonds privés et de fonds de l'Union ([10]). Les plans de développement nationaux examinés dans la présente décision couvrent les périodes 2000-2006 et 2007-2013. Le plan de développement national 2007-2013 a été abandonné en 2011 et remplacé par le plan d'investissement en faveur des infrastructures et du capital 2012-2016.

3.4. **L'autorité nationale compétente en matière de transport et les nouveaux contrats de service public**

(27) Le 14 avril 2008, les autorités irlandaises ont publié la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin, qui vise à «faciliter la mise en place d'une nouvelle autorité compétente en matière de transport assumant la responsabilité globale de la coordination du transport et de la gestion du trafic, ainsi que de la répartition des fonds et du financement actuel des transports publics dans la région du grand Dublin». Cette nouvelle autorité a ensuite vu sa dénomination modifiée au profit de *National Transport Authority* (autorité nationale compétente en matière de transport) par la loi sur la réglementation du transport public de 2009. La nouvelle autorité a repris la réglementation des services de transport public de passagers pour l'ensemble du pays.

(28) En vertu de l'article 48, paragraphe 1, point b), de la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin, «l'autorité [nationale compétente en matière de transport], lorsqu'elle envisage de garantir la prestation de services de transport public de passagers […], doit […] le faire conformément à un contrat de services de transport public».

(29) Le 1er décembre 2009, l'autorité nationale compétente en matière de transport a passé, conformément au règlement (CE) nº 1370/2007, deux contrats de service public d'une durée de cinq ans concernant l'octroi de compensations pour l'exécution d'obligations de service public, l'un avec Dublin Bus pour les services fournis dans l'agglomération du grand Dublin et l'autre avec Bus Éireann pour les services fournis dans le reste du pays, en même temps que les protocoles d'accord (voir la section 3.2) étaient abrogés.

(30) Étant donné que la décision d'ouvrir la procédure ne porte pas sur ces contrats de service public, l'examen de la compensation annuelle accordée par l'Irlande à Dublin Bus et à Bus Éireann pour les coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport urbain, suburbain et régional par autobus visés dans la présente décision est limité à la période antérieure au 1er décembre 2009, soit la date depuis laquelle ces services sont régis par ces contrats.

(31) Les autorités irlandaises ont, dans une lettre adressée à la Commission le 23 novembre 2012, précisé que «[…] les subventions en capital en faveur de Dublin Bus et de Bus Éireann, y compris les subventions en faveur de nouveaux autobus, […], ont été versées en vertu des dispositions de la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin. Ces versements ont été effectués en vertu de l'article 45 de ladite loi, qui autorise l'autorité nationale compétente en matière de transport à financer les infrastructures de transport public, et/ou de l'article 49, qui prévoit l'octroi d'un financement en faveur des contrats de services de transport public».

(32) En vertu de l'article 45, paragraphe 1, de la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin, «[l']autorité [nationale compétente en matière de transport] peut, sous réserve de conditions qu'elle juge nécessaires, accorder des subventions aux autorités compétentes en matière de transport public ou à des tiers au moyen des fonds de l'Oireachtas [parlement national irlandais], aux fins de l'obligation de garantie des infrastructures de transport public qui leur est imposée ou qui est imposée à des tiers […]».

(33) Conformément à l'article 49, paragraphe 1, de cette même loi, «[l']autorité nationale compétente en matière de transport peut, lorsqu'elle passe un contrat de services de transport public en vertu de l'article 48, sous réserve de

([10]) Par décision du 7 décembre 2000 [SG (2000) D/109196], la Commission a approuvé le programme opérationnel en faveur des infrastructures économiques et sociales faisant partie du cadre communautaire d'appui pour les interventions structurelles communautaires dans la région Border, Midland & Western relevant de l'objectif nº 1 et la région Southern & Eastern bénéficiant du soutien transitoire au titre de l'objectif nº 1 en Irlande. L'aide apportée par les Fonds structurels au titre de ce programme opérationnel s'élève à 854 800 000 EUR au total. L'État (secteur public) est quant à lui tenu de participer à hauteur de 624 700 000 EUR.

conditions qu'elle juge nécessaires, effectuer des versements au profit de l'opérateur de transport public concerné, au moyen des fonds de l'Oireachtas ou autre, aux fins de la prestation des services de transport public de passagers visés par ledit contrat».

(34) À la lumière des considérants 1 à 33, et étant donné que la décision d'ouvrir la procédure ne porte pas sur les subventions versées en vertu de la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin, la période pertinente aux fins de l'examen, dans la présente décision, des subventions versées par l'Irlande à ces deux compagnies en faveur du financement de nouveaux autobus et d'infrastructures est limitée à la période antérieure au 1er décembre 2009, soit la date d'entrée en vigueur de la partie de la loi qui contient les articles mentionnés aux considérants 31 à 33 ([11]).

3.5. **Les accords concernant le système de transport scolaire**

(35) Bus Éireann exploite le système de transport scolaire au nom du ministère de l'éducation et des qualifications.

(36) Ce système a été exploité par CIÉ à partir de 1967, puis par Bus Éireann depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le transport (réorganisation de CIÉ) de 1986 ([12]). Les modalités financières initiales du système ont été établies dans un accord comptable en 1968 ([13]), qui décrit les coûts pouvant donner lieu à un remboursement au moment de la mise en place du système. Les autorités irlandaises ont toutefois confirmé que les dispositions comptables actuelles reposaient sur la version actualisée d'un accord de 1975 ([14]).

(37) La majorité des services proposés au titre du système de transport scolaire sont actuellement sous-traités par Bus Éireann à des opérateurs d'autobus du secteur privé.

(38) Les protocoles d'accord annuels pour Bus Éireann ne portent pas sur le système de transport scolaire, que les autorités irlandaises ne considèrent pas comme une obligation de service public, et qui est qualifié de «service commercial» dans la comptabilité de Bus Éireann (voir la section 4.4).

4. **DESCRIPTION DES MESURES**

4.1. **Compensation annuelle des coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional**

(39) Les autorités irlandaises soutiennent Bus Éireann et Dublin Bus en leur versant des compensations annuelles pour l'exploitation de services de transport public par autobus en vertu d'une obligation de service public.

(40) Les services fournis par Bus Éireann en vertu d'une obligation de service public sont tous des services de transport urbain, suburbain et régional (*Stage Carriage and City Services*). Les autres services qu'elle propose, tels que le transport interrégional à longue distance *Expressway*, la location de véhicules par des particuliers, les circuits d'une journée, les services *Eurolines* internationaux et le système de transport scolaire, ne relèvent pas d'une obligation de service public et sont, selon l'Irlande, considérés par la compagnie comme des services commerciaux.

(41) Les services fournis par Dublin Bus en vertu de l'obligation de service public lui incombant sont les services de transport urbain dans l'agglomération du grand Dublin. Les autres services proposés par Dublin Bus, à savoir les visites touristiques, la liaison expresse avec l'aéroport (*Airlink Airport Express*) et la location d'autobus pour des événements spéciaux, ne relèvent pas d'une obligation de service public et sont considérés par la compagnie comme des services commerciaux.

(42) Pour la période allant de 2003 à 2009, les autorités irlandaises ont versé à CIÉ les compensations annuelles indiquées dans le tableau 1 ci-dessous, en faveur de Bus Éireann et de Dublin Bus, aux fins de la prestation des services relevant d'une obligation de service public.

Tableau 1

Compensations pour les coûts de fonctionnement résultant de la prestation de services en vertu d'une obligation de service public (en millions d'EUR)

Année	Bus Éireann	Dublin Bus
2003	22,9	53,9
2004	24,0	61,8

([11]) Voir la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin (parties 3, 4 et 5 et article 115, paragraphe 2) — Ordonnance (entrée en vigueur) de 2009 *[Dublin Transport Authority Act 2008 (Parts 3, 4, 5 and section 115(2))] (Commencement) Order 2009*].

([12]) Voir considérant 21.

([13]) Systèmes de transport gratuit de CIÉ pour les élèves de l'enseignement primaire et secondaire — Résumé des dispositions comptables — 1er août 1968.

([14]) Système de transport gratuit pour les élèves de l'enseignement primaire et secondaire — Résumé des dispositions comptables — Janvier 1975.

Compensations pour les coûts de fonctionnement résultant de la prestation de services en vertu d'une obligation de service public (en millions d'EUR)		
Année	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
Total	207,5	447,4
Total (cumulé)	654,9	

(43) Les autorités irlandaises indiquent que ces compensations ne visent que l'exploitation de services fournis au titre d'une obligation de service public et ne subventionnent en aucune façon les services commerciaux fournis par les compagnies d'autobus. En outre, tout bénéfice généré par les services commerciaux de l'une ou l'autre des deux compagnies est utilisé en vue du subventionnement croisé de services relevant d'une obligation de service public qui sont déficitaires, et Bus Éireann, en particulier, a soutenu les services qu'elle fournit au titre d'une obligation de service public au moyen de ses services commerciaux rentables.

(44) De 2003 à 2009, les montants compensatoires annuels étaient définis préalablement dans les protocoles d'accord signés chaque année par les deux compagnies d'autobus avec le ministère des transports. Ces protocoles décrivaient également les services d'autobus à fournir.

4.2. **Le financement de nouveaux bus**

(45) Les autorités irlandaises octroient également à Bus Éireann et à Dublin Bus des subventions en vue du financement de nouveaux autobus en vertu des plans de développement nationaux.

(46) De 2000 à 2008, elles ont versé des subventions à CIÉ, à l'intention de ses compagnies d'autobus, aux fins de l'exploitation de services relevant d'une obligation de service public, comme indiqué au tableau 2. Les subventions en faveur de nouveaux autobus qui sont examinées dans la présente décision ont été versées entre 2000 [soit la première année de mise en œuvre du plan de développement national 2000-2006 ([15])] et 2009 ([16]).

Tableau 2

Subventions en capital en vue du remplacement de la flotte (en millions d'EUR)		
Année	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]) Voir considérant 26.
([16]) Voir considérant 34.

Subventions en capital en vue du remplacement de la flotte (en millions d'EUR)		
Année	Bus Éireann [1]	Dublin Bus
2005	—	5,3
2006	—	24,9
2007	32,1	21,4
2008	40,4	18,2
2009	0,1	—
Total	106,9	129,9
Total (cumulé)	236,8	

[1] Les données chiffrées fournies dans le tableau ne comprennent pas les subventions en capital en faveur du remplacement de la flotte octroyées à Bus Éireann pour les services de transport scolaire, indiquées plus loin dans la section consacrée au système de transport scolaire (voir considérant 75).

(47) Selon les autorités irlandaises, les subventions sont versées à Bus Éireann et à Dublin Bus à titre de compensation partielle pour l'achat de véhicules servant exclusivement à la prestation de services en vertu d'une obligation de service public et ont pour effet de diminuer les compensations annuelles versées pour l'exécution de semblables obligations.

(48) Cependant, le financement indiqué dans le tableau 2 ne représente qu'une partie du budget consacré à l'acquisition de véhicules en vue de la prestation de services au titre d'une obligation de service public, étant donné que certains véhicules sont achetés entièrement ou partiellement au moyen des ressources propres de Bus Éireann et de Dublin Bus. Lorsque tel est le cas, la flotte peut être utilisée à la fois pour des services commerciaux et pour des services fournis en vertu d'une obligation de service public.

(49) Une charge d'amortissement est incluse dans le compte «Pertes et profits — Obligations de service public» pour l'utilisation de tels véhicules en vue de la prestation de services en vertu de ces obligations. Dans le cas d'un véhicule acquis en partie seulement grâce à des subventions, seule une charge d'amortissement proportionnelle à la contribution de la compagnie d'autobus est incluse dans le compte «Pertes et profits — Obligations de service public» pour l'utilisation de tels véhicules en vue de la prestation de services semblables.

(50) L'acquisition d'autobus aux fins de la prestation de services commerciaux est intégralement supportée par les compagnies d'autobus.

4.3. **Financement des infrastructures ad hoc**

(51) Les autorités irlandaises ont également octroyé des subventions à CIÉ au titre des plans de développement nationaux en vue de la réalisation d'investissements dans des infrastructures liées aux services d'autobus, et notamment de la modernisation des stations et de la construction d'un nouveau garage à Dublin.

(52) Les montants ainsi versés au cours de la période 2000-2008 sont indiqués dans le tableau 3. Le versement de subventions en faveur d'infrastructures ad hoc examinées dans la présente décision a commencé en 2000 [première année de mise en œuvre du plan de développement national 2000-2006 ([17])] et a pris fin en 2009 ([18]).

Tableau 3

Subventions en capital en faveur des infrastructures (en millions d'EUR)		
Année	Bus Éireann	Dublin Bus
2000	—	4,6
2001	2,8	7,9

([17]) Voir considérant 26.
([18]) Voir considérant 34.

Subventions en capital en faveur des infrastructures (en millions d'EUR)		
Année	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	—	—
Total	16,3	52,8
Total (cumulé)	69,1	

(53) Les autorités irlandaises ont déclaré que le financement des nouvelles infrastructures et des installations opérationnelles avait pour seul objectif de remplir les obligations de service public et que la modernisation des infrastructures existantes était nécessaire pour répondre aux exigences imposées par ces obligations en termes de qualité et d'accessibilité.

(54) Les infrastructures en question appartiennent à CIÉ et, selon les autorités irlandaises, n'ont pas été modernisées au fil des ans pour répondre aux exigences en termes de fonctionnement, de sécurité et d'usagers.

(55) Les subventions dont elles ont bénéficié, de même que les fonds générés par leurs ressources propres, ont permis aux compagnies de mettre ces installations aux normes requises, notamment dans le but de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

(56) Dublin Bus et Bus Éireann ont toutes deux bénéficié d'un financement en faveur du coût des garages abritant leurs autobus et des installations de maintenance ainsi que du coût des travaux nécessaires pour améliorer l'accessibilité des stations et des arrêts d'autobus.

(57) En ce qui concerne Bus Éireann, la majeure partie du financement des infrastructures/installations opérationnelles avait pour but la modernisation des stations d'autobus qu'elle utilise sur l'ensemble du territoire irlandais. Cette modernisation devait permettre l'amélioration de l'accessibilité, l'aménagement de bordures profilées (de type Kassel) ainsi que diverses autre mesures liées.

(58) Le financement octroyé à Bus Éireann inclut des contributions du Fonds européen de développement régional au titre de son programme Interreg.

(59) À Dublin, l'augmentation du nombre d'autobus requis en vue de la prestation des services devant être fournis en vertu d'une obligation de service public a rendu nécessaire l'accroissement de la capacité en termes de garages. C'est la raison pour laquelle l'Harristown Garage a été construit en 2004. Dublin Bus a consacré à ce projet 22 000 000 EUR sur le montant total des subventions qui lui avaient été versées aux fins des infrastructures/installations opérationnelles. Le coût global du Harristown Garage, soit 42 100 000 EUR, a été couvert par cette subvention de 22 000 000 EUR et par une contribution propre de CIÉ/Dublin Bus à hauteur de 20 100 000 EUR. Les autobus entreposés dans ce garage sont utilisés exclusivement en vue de la prestation de services relevant de l'obligation de service public.

(60) L'accès physique à l'ensemble des infrastructures bénéficiant des subventions énumérées dans le tableau 3 est limité aux véhicules de Dublin Bus et de Bus Éireann.

4.4. **Le système de transport scolaire**

4.4.1. *Description du système*

(61) Bus Éireann met en œuvre le système de transport scolaire au nom du ministère de l'éducation et des qualifications. Ce système a d'abord été exploité par CIÉ, à partir de 1967, qui a cédé sa place à Bus Éireann lors de l'entrée en vigueur de la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986 ([19]).

(62) Le système concerne en particulier les enfants des zones rurales qui, en raison de leur lieu de résidence, pourraient, en l'absence d'un tel système, éprouver des difficultés à fréquenter l'école régulièrement. Pour pouvoir en bénéficier, les élèves doivent vivre au-delà d'une certaine distance de l'école la plus proche, même si certains élèves présentant des besoins spécifiques peuvent en principe bénéficier d'un transport de porte à porte entre leur domicile et leur école.

(63) Grâce à ce système, 135 000 enfants sont acheminés chaque jour vers des écoles primaires et secondaires, dont 8 000 enfants environ ayant des besoins éducatifs spéciaux et 9 000 enfants utilisant les services réguliers de transport par autobus et par chemin de fer, y compris ceux d'opérateurs privés titulaires d'une licence.

(64) Bus Éireann exploite une flotte de 700 bus scolaires dans le cadre de ce système. Les sous-traitants privés de Bus Éireann exploitent quant à eux 3 000 véhicules supplémentaires.

(65) Les autorités irlandaises indiquent que 86 % des services sont actuellement fournis par des sous-traitants du secteur privé et que ce pourcentage a progressivement augmenté au cours des dernières années.

(66) Le système est géré par les 11 bureaux régionaux de Bus Éireann, dont les fonctions sont coordonnées par le siège de Bus Éireann situé à Dublin.

(67) Outre la gestion de sa propre flotte d'autobus destinée au transport scolaire, le rôle administratif de Bus Éireann dans le cadre de ce système consiste notamment à:

— passer des contrats de sous-traitance avec des opérateurs privés et rémunérer ceux-ci,

— exercer un contrôle constant sur les activités des sous-traitants,

— planifier la prestation de nouveaux services, y compris les itinéraires et horaires de ceux-ci,

— procéder à un examen annuel de chaque liaison afin de refléter l'évolution du chiffre d'affaires généré par le transport scolaire,

— évaluer l'admissibilité des élèves,

— percevoir et comptabiliser les contributions des élèves,

— délivrer les tickets/abonnements aux élèves,

— contrôler tous les conducteurs et contrôleurs, conjointement avec le service de police,

— surveiller et contrôler au jour le jour les résultats et les normes en termes de prestation de services,

— fournir tout le soutien administratif nécessaire à la mise en œuvre du système et à sa fiabilité en tant que service proposé par l'État.

4.4.2. *Les modalités financières du système de transport scolaire*

(68) Les modalités financières du système de transport scolaire ont été définies dans un accord comptable de 1968 ([20]), actualisé en 1975 ([21]).

([19]) Voir considérant 21.
([20]) Voir note de bas de page n° 13.
([21]) Voir note de bas de page n° 14.

(69) Les autorités irlandaises indiquent qu'en vertu de ces modalités, le ministère de l'éducation et des qualifications octroie un remboursement à Bus Éireann sur la base du «recouvrement de ses coûts» et que ce remboursement porte sur une série de coûts directs recensés comme ayant été supportés dans le cadre de la mise en œuvre et de la gestion du système, ainsi que sur une partie des coûts indirects supportés par Bus Éirann, calculés selon une formule convenue, minorés des tarifs facturés aux parents des élèves concernés.

(70) La formule utilisée aux fins du calcul de ces coûts indirects a été établie dans l'accord de 1975 comme équivalant à 13 % de coûts directs spécifiques. Cependant, à la suite de négociations entre le ministère de l'éducation et des qualifications et Bus Éireann, ce montant a été plafonné à 16 700 000 EUR pour 2011, soit 10,7 % des dépenses en question supportées au cours de la même année, puis à 15 000 000 EUR pour 2012 et 2013 ([22]).

(71) Les coûts découlant de la rémunération des sous-traitants du secteur privé représentent une part importante des coûts directs totaux, la majeure partie des services de transport scolaire étant confiés à l'extérieur plutôt que fournis par la propre flotte d'autobus scolaires de Bus Éireann.

(72) Des montants limités sont facturés pour chaque année scolaire aux parents des élèves de l'enseignement secondaire qui peuvent bénéficier de ce système ainsi que, depuis l'année scolaire 2011/2012, aux parents des élèves de l'enseignement primaire qui sont concernés. Des tarifs plus élevés sont facturés aux familles des élèves, quelle que soit leur école, qui utilisent le système sans être admissibles.

(73) Les états financiers annuels audités du système de transport scolaire des dernières années sont publiés par le ministère de l'éducation et des qualifications ([23]). Les coûts annuels de ce service, l'intervention des parents (participation aux frais pour les enfants), le paiement annuel à Bus Éireann (montant net imposable) et la rémunération des sous-traitants depuis 2000 sont résumés comme suit dans le tableau 4.

Tableau 4

Système de transport scolaire (en millions d'EUR)

Année	Coût	Intervention des parents	Montant pris en charge par le ministère de l'éducation et des qualifications	Rémunération des sous-traitants
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]) Comptes audités concernant les services de transport scolaire fournis par Bus Éireann au cours de la période 2010-2013 (*Bus Éireann School Transport Audited Accounts 2010-2013*) et notes explicatives accompagnant ceux-ci. Il convient de signaler que, dans la note explicative relative aux comptes de 2010, il est précisé que les «coûts directs spécifiques» en question sont mieux décrits comme constituant «la redevance de gestion des transports et les coûts indirects», avant d'être explicités.

([23]) *Department of Education and Skills* http://www.education.ie/en/Parents/Services/School-Transport/Bus-Eireann-Audited-Accounts/

Système de transport scolaire (en millions d'EUR)				
Année	Coût	Intervention des parents	Montant pris en charge par le ministère de l'éducation et des qualifications	Rémunération des sous-traitants
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) Les véhicules servant au transport scolaire sont généralement des véhicules qui étaient utilisés auparavant par d'autres parties de la flotte de Bus Éireann (utilisation en cascade). Il est en effet estimé que les autobus plus anciens conviennent toujours au transport scolaire, car les distances parcourues sont souvent plus courtes. Comme Bus Éireann fournit les autobus utilisés pour le transport scolaire, elle inclut une charge d'amortissement dans les coûts directs annuels imposables qu'elle présente au ministère de l'éducation et des qualifications.

(75) Une exception à cette pratique d'utilisation en cascade a été appliquée entre 2005 et 2008, lorsque le gouvernement a décidé de moderniser la flotte des autobus scolaires afin d'améliorer la sécurité. Au cours de cette période, le ministère de l'éducation et des qualifications a accordé à Bus Éireann une enveloppe de 24 600 000 EUR en vue de l'acquisition de 161 autobus scolaires supplémentaires, en sus des montants des paiements annuels indiqués dans le tableau 4. Aucune charge d'amortissement n'est imputée pour ces autobus, puisqu'ils ont déjà été financés intégralement par le ministère de l'éducation et des qualifications ([24]).

4.5. **Financement de la formation aux questions de handicap**

(76) L'Irlande s'est engagée à développer des services de transport accessibles pour répondre aux besoins de l'ensemble des citoyens, y compris des personnes handicapées, en termes d'accessibilité. En conséquence, le plan de développement national 2000-2006 prévoyait un financement de 13 000 000 EUR en vue de l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures de transport public et des installations existantes, tant pour le transport public que pour le transport privé.

(77) Une partie de ce financement a été consacrée à l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures, comme décrit aux considérants 53 à 57. Toutefois, à partir de 2001, le ministère des transports a également encouragé des actions de formation aux questions de handicap en vue de l'amélioration de l'offre de services par les transporteurs publics et privés aux personnes handicapées. Les opérateurs d'autobus ont utilisé ce financement pour former le personnel de première ligne, tel que les chauffeurs et le personnel chargé de la vente des tickets.

(78) À la date d'adoption de la décision d'ouvrir la procédure, seules Dublin Bus, Bus Éireann et Veolia Transport avaient mis en place de tels programmes de formation. Les autorités irlandaises ont indiqué qu'en vertu du concept dit du «transport pour tous» (*Transport for all*), le ministère des transports envisageait alors d'octroyer une aide en faveur d'une telle formation au secteur privé du transport par autocars et autobus.

(79) Le programme de formation aux questions de handicap destiné aux membres du personnel de Bus Éirann a été dispensé sur l'ensemble du territoire dès novembre 2001. Le personnel de Dublin Bus a quant à lui bénéficié d'une formation similaire à partir de 2002.

([24]) Rapport sur le réexamen du système de transport scolaire dans un but de rentabilité (*Report of the Value for Money Review of the School Transport Scheme*), p. 54. http://www.education.ie/servlet/blobservlet/st_vfm_school_transport_scheme_2011.pdf?language=EN

(80) Au cours de la période 2001-2003, Dublin Bus et Bus Éireann ont bénéficié d'un financement partiel de la formation aux questions de handicap, selon la ventilation présentée dans le tableau 5.

Tableau 5

Année	Financement en faveur du personnel (EUR)		Coûts supportés (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
Total par compagnie	**869 032**	**116 560**	**498 000**	**116 560**
Total CIÉ	**985 592**		**661 560** [1]	

[1] Ce chiffre comprend un coût supplémentaire de 47 000 EUR supporté par CIÉ pour la formation des sous-traitants opérant en vertu du système de transport scolaire, même si le personnel des compagnies appartenant à CIÉ ne bénéficiait pas de cette formation.

(81) Les fonds ont été versés à CIÉ avant d'être transférés sur les comptes de Dublin Bus et de Bus Éireann.

(82) Au cours des années suivantes, aucune autre subvention n'a été versée à Bus Éireann ni à Dublin Bus aux fins de cette formation. Celle-ci fait désormais partie intégrante de la formation normale dispensée lors de la prise de fonctions dans ces deux compagnies.

(83) Toutefois, devant la nécessité d'une formation équivalente dans le secteur privé, des fonds ont été dégagés dès 2006 pour permettre au secteur privé d'en bénéficier également. En 2007 et 2008, ce financement a été de 25 550 EUR, couvrant ainsi, comme le soulignent les autorités irlandaises, 100 % des besoins du secteur privé en la matière.

5. MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

5.1. Octroi de compensations pour les services de transport public par autobus: compensation des coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional, financement de nouveaux autobus et système de transport scolaire

5.1.1. *Existence d'une aide*

(84) En ce qui concerne l'existence d'une aide d'État, la Commission a considéré dans la décision d'ouvrir la procédure que les renseignements communiqués par les autorités irlandaises n'étaient pas suffisants pour lui permettre de se prononcer sur le respect de l'ensemble des critères définis dans l'arrêt Altmark ([25]). Sur la base des informations fournies par les autorités irlandaises, la Commission ne pouvait exclure que les mesures constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

5.1.2. *Compatibilité de l'aide*

(85) Bus Éireann et Dublin Bus exploitent des services réguliers et d'autres services de transport par autobus. Il s'agit par conséquent d'entreprises proposant des services de transport routier. La Commission a donc considéré dans la décision d'ouvrir la procédure que Bus Éireann et Dublin Bus entraient dans le champ d'application du règlement (CEE) nº 1191/69 du Conseil ([26]), qui est à présent abrogé.

([25]) Arrêt du 24 juillet 2003 dans l'affaire C–280/00, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg (Recueil 2003, p. I-7747).

([26]) Règlement (CEE) nº 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 156 du 28.6.1969, p. 1). L'entrée en vigueur, le 3 décembre 2009, du règlement (CE) nº 1370/2007 a entraîné l'abrogation des règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 130 du 15.6.1970, p. 1).

(86) Selon les autorités irlandaises, une obligation de service a été imposée à CIÉ et à ses filiales par les lois sur les transports de 1950 et de 1958, ainsi que par la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986 (ci-après les «lois sur les transports») ([27]). Depuis 2003, les conditions et le montant de la compensation annuelle versée par les autorités irlandaises à Dublin Bus et à Bus Éireann ont fait l'objet de protocoles d'accord. Les autorités irlandaises ont déclaré qu'elles ne considéraient pas ces protocoles d'accord comme des contrats de service public. Sur la base des informations dont elle disposait à l'époque de l'adoption de la décision d'ouvrir la procédure, la Commission ne pouvait pas exclure que ces protocoles d'accord doivent être considérés comme des contrats de service public.

(87) En vertu de l'article 10 du règlement (CEE) n° 1191/69, le montant de la compensation liée à l'imposition unilatérale d'une obligation de service public ne peut dépasser la différence entre les coûts résultant de l'exécution de l'obligation et les recettes que cette obligation génère. Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a donc considéré qu'elle devait, aux fins de l'appréciation de la compatibilité en vertu dudit règlement, déterminer si la compensation versée par les autorités irlandaises était limitée à la différence entre les coûts résultant de l'exécution des obligations de service public et les recettes générées par la vente de tickets d'autobus. Sur la base des informations dont elle disposait alors, la Commission avait des doutes quant au versement d'une compensation excessive à Irish Bus et à Dublin Bus. Les deux filiales de CIÉ fournissent également des services qui ne relèvent pas de ce qu'il convient d'interpréter comme constituant une obligation de service public (services dits «commerciaux»), pour lesquels elles peuvent utiliser des autobus financés par des aides publiques. La Commission n'était donc pas en mesure de conclure que la compensation était limitée aux dépenses résultant de l'exécution des obligations de service public. Elle ne disposait pas à ce stade d'informations suffisantes pour pouvoir établir si les autorités irlandaises avaient calculé la compensation pour l'exécution des «obligations tarifaires» définies à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 1191/69 en se fondant sur les articles 11 à 13 dudit règlement.

(88) La Commission doutait également de la conformité des mesures en question avec le règlement (CEE) n° 1191/69, pour autant que lesdites mesures doivent être considérées comme des compensations pour l'exécution d'obligations de service public.

(89) De même, en ce qui concerne le transport scolaire, la Commission doutait de la conformité des accords conclus entre les autorités irlandaises et Bus Éireann avec le règlement (CEE) n° 1191/69, pour autant que lesdits accords doivent être considérés comme des compensations pour l'exécution d'obligations de service public. À l'époque de l'adoption de la décision d'ouvrir la procédure, la Commission disposait d'informations incomplètes concernant les termes des accords contractuels, les recettes générées par les services de transport scolaire et les coûts résultant de ceux-ci.

5.2. **Financement des infrastructures ad hoc**

5.2.1. *Existence d'une aide*

(90) En ce qui concerne l'existence d'une aide d'État, la Commission a considéré dans la décision d'ouvrir la procédure que la condition ayant trait à l'octroi de l'aide par un État membre ou au moyen de ressources d'État était remplie. Elle a également relevé que l'utilisation des infrastructures semblait être exclusivement limitée à Bus Éireann et à Dublin Bus et que la mesure pourrait constituer un avantage économique sélectif au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité. Elle ne pouvait par conséquent exclure que les subventions visant à encourager la réalisation d'investissements dans des infrastructures constituaient des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

5.2.2. *Compatibilité de l'aide*

(91) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a exprimé des doutes quant à la question de savoir si les stations et arrêts d'autobus, les garages et les installations de maintenance constituaient une obligation de service public imposée unilatéralement, ou si les subventions en faveur de la réalisation d'investissements dans des infrastructures faisaient l'objet de contrats de service public.

(92) Les autorités irlandaises ont fait valoir que les subventions en faveur de la réalisation d'investissements dans des infrastructures relevaient de l'exemption prévue à l'article 93 du traité, qui a trait aux besoins de coordination des transports et aux obligations de service public. La Commission a considéré que la compatibilité des subventions devait être appréciée directement à la lumière de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. Elle a toutefois émis des doutes, dans la décision d'ouvrir la procédure, quant à la question de savoir si les mesures en cause étaient contraires à l'intérêt général et si les critères de compatibilité fixés à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité avaient été remplis en l'espèce.

([27]) Voir section 3.1.

5.3. **Financement de la formation aux questions de handicap**

(93) À la date d'adoption de la décision d'ouvrir la procédure, les autorités irlandaises n'avaient pas fourni les informations sur la durée, le budget, l'intensité et d'autres conditions du financement de la formation aux questions de handicap dont la Commission avait besoin pour pouvoir se prononcer.

(94) Sur la base des informations dont elle disposait alors, la Commission a émis des doutes quant à l'existence d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

(95) Elle a également considéré que, si elle devait parvenir à la conclusion que la mesure d'aide à la formation constituait une aide d'État, le cadre juridique approprié aux fins de l'appréciation de la compatibilité de cette mesure serait le règlement (CE) nº 68/2001 de la Commission ([28]).

(96) À la date d'adoption de la décision d'ouvrir la procédure, la Commission n'était pas à même de conclure que toutes les dispositions du règlement (CE) nº 68/2001 étaient respectées et, partant, que l'exemption de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité était applicable.

6. **OBSERVATIONS DE L'IRLANDE**

6.1. **Contexte**

(97) L'Irlande fait valoir qu'elle a connu au cours des quinze à vingt dernières années des changements sociaux et économiques sans précédent. L'intensité accrue du trafic, la croissance démographique, l'industrie, les déplacements de personnel, l'évolution des schémas de peuplement et l'allongement des temps de trajet ont mis en évidence les lacunes importantes en termes d'infrastructures et de services de transport. Dans le but de relever ces défis urgents, les plans de développement nationaux en faveur du développement économique et social ont, depuis le début des années 90, défini les priorités des investissements en faveur des infrastructures et des services de transport en vue d'un développement rapide de la capacité du système de transport grâce à la modernisation et à la mise à disposition de nouveaux véhicules, installations et équipements.

(98) CIÉ et les filiales qu'elle détient à 100 % sont devenues, en leur qualité de seule entité légalement tenue de fournir des transports publics intégrés, y compris des services sociaux et économiques déficitaires, l'élément central des investissements publics mis en œuvre dans le secteur des transports publics. Du fait de leurs services de réseau complets et intégrés, en particulier, ces opérateurs étaient bien placés pour augmenter rapidement les capacités (déficitaires) aux heures de pointe. C'est dans ce contexte que des fonds plus importants et le financement actuel ont été accordés.

6.2. **Aides existantes**

(99) L'Irlande considère que toutes les mesures d'aide visées par la décision d'ouvrir la procédure sont des aides existantes. Elle a toutefois répondu séparément aux arguments de la Commission concernant la compensation versée pour l'exploitation des services et le financement des infrastructures, sans préjuger de sa position selon laquelle toutes les aides en cause constituent des aides existantes.

6.3. **Compensation des coûts de fonctionnement liés à l'exploitation des services**

(100) Une compensation est versée à CIÉ depuis la fin des années 50, et la réorganisation de CIÉ en compagnies distinctes en 1986 n'a rien changé à cette situation. Le mécanisme de compensation n'a pas non plus été modifié par l'introduction des protocoles d'accord conclus entre le ministère des transports et Dublin Bus et Bus Éireann en 2003. Selon l'Irlande, il s'agissait simplement d'une modification d'ordre administratif en vue d'une meilleure gestion de l'aide octroyée à CIÉ. Toutes les aides ont pour objet le financement de l'obligation légale de fournir les services publics de transport de voyageurs prévus par les lois sur les transports.

(101) L'Irlande a communiqué des éléments d'un jugement de la Cour suprême irlandaise (*Irish Supreme Court*) démontrant l'absence d'effet juridique des protocoles d'accord en vertu du droit irlandais. Selon l'Irlande, il est justifié d'invoquer le droit irlandais en l'espèce: en effet, la signature des protocoles d'accord équivaut à une modification du régime légal irlandais, même si, comme le confirme le jugement, le droit irlandais ne le permet pas.

([28]) Règlement (CE) nº 68/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation (JO L 10 du 13.1.2001, p. 20).

(102) En outre, l'Irlande renvoie aux protocoles d'accord proprement dits, dans lesquels il est précisé que ceux-ci sont dénués d'effet juridique et que les aides liées auxdits protocoles sont versées sur la base des actes législatifs antérieurs mentionnés au considérant 100.

(103) Selon l'Irlande, cela démontre par ailleurs que les protocoles d'accord sont fondés sur le régime législatif existant, en place depuis 1950 déjà.

(104) À titre subsidiaire, l'Irlande fait valoir que les versements en question satisfont aux quatre critères Altmark et ne confèrent aucun avantage économique à Bus Éireann ni à Dublin Bus. À titre très subsidiaire, elle argue que les obligations inscrites dans le droit irlandais depuis 1950 constituent des obligations de service public conformes au règlement (CEE) n° 1191/69 et compatibles avec le traité. En outre, en raison de la nature de la compensation versée, l'Irlande fait valoir qu'il s'agit d'une aide au fonctionnement légale relevant des exemptions prévues à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. Enfin, l'Irlande fait valoir que l'article 106, paragraphe 2, du traité est applicable à des entreprises telles que CIÉ, Bus Éireann et Dublin Bus.

6.4. **Les plans de développement nationaux**

(105) Selon l'Irlande, le plan de développement national 2000-2006 ne constitue pas un élément de comparaison correct aux fins de l'appréciation de l'application de l'article 1er, point c), du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil ([29]). En effet, les fonds octroyés au titre du plan de développement national 1993-1999 constituent une aide existante, qui n'a fait l'objet d'aucune modification notable du fait de la conclusion des plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013.

(106) L'Irlande fait valoir que le plan de développement national constitue un document stratégique de haut niveau présentant les stratégies et priorités du gouvernement en termes d'investissements et que, partant, les plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013 n'ont pas d'effet juridique constituant une modification notable en vertu de l'article 1er, point c), du règlement (CE) n° 659/1999.

(107) L'Irlande considère que l'article 1er, point c), du règlement (CE) n° 659/1999 ne doit pas s'appliquer à des documents de stratégie de haut niveau prébudgétaires élaborés de façon successive par le gouvernement.

(108) Selon elle, les plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013 n'affectent pas le système initial dans sa substance même ni le fonctionnement intrinsèque du plan de développement national 1993-1999. La substance même et le fonctionnement intrinsèque des plans de développement nationaux, en tant que des documents de stratégie, demeurent inchangés. Du fait de leur caractère stratégique, les plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013 ne peuvent modifier, sur le plan juridique, le caractère du plan de développement national 1993-1999. À titre subsidiaire, les éventuelles modifications constituent de simples ajouts au plan de développement national initial.

6.5. **Les infrastructures**

(109) Selon l'Irlande, le financement des infrastructures avait pour seul objectif de respecter les obligations de service public. L'amélioration des infrastructures était nécessaire pour satisfaire aux exigences imposées par ces obligations en termes de qualité et d'accessibilité. S'il convient d'appliquer les conditions énoncées dans l'arrêt Altmark, la compensation remplit selon elle les quatre critères énoncés dans celui-ci.

(110) Par ailleurs, l'Irlande fait valoir que le financement des infrastructures relève de l'exemption prévue par l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. Elle estime que, comme la Commission l'a indiqué au considérant 185 de la décision d'ouvrir la procédure, l'octroi d'un soutien financier en faveur des infrastructures en question était justifié par le développement régional, l'amélioration de l'accessibilité de certaines régions, l'accroissement de la mobilité des personnes à mobilité réduite et la protection de l'environnement par la promotion des transports publics. L'aide en question améliore la qualité des transports publics en Irlande et contribue de la sorte à la réalisation d'objectifs d'intérêt commun, conformément au plan d'accessibilité national irlandais intitulé «*Transport for all*». En conséquence, l'Irlande fait valoir que les améliorations apportées aux infrastructures remplissent clairement des objectifs d'intérêt général définis (amélioration des transports publics et des services proposés au public) et sont nécessaires et proportionnées aux objectifs fixés.

(111) Enfin, l'Irlande fait valoir que l'article 106, paragraphe 2, du traité s'applique aux entreprises en question, à savoir CIÉ, Bus Éireann et Dublin Bus, et constitue une exemption aux autres règles énoncées dans le traité, y compris celles qui ont trait au transport.

([29]) Règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (JO L 83 du 27.3.1999, p. 1).

6.6. **Formation aux questions de handicap**

(112) Selon l'Irlande, le financement de la formation aux questions de handicap a un caractère social, puisqu'il vise à promouvoir la mobilité des personnes handicapées.

(113) L'amélioration des infrastructures et des services doit s'accompagner d'une formation appropriée pour que les services de transport public deviennent accessibles aux personnes handicapées. C'est la raison pour laquelle un financement a été octroyé initialement à CIÉ, groupe de compagnies appartenant à l'État (en tant que principaux prestataires de services de transport public), en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre d'actions de formation aux questions de handicap. Cette formation fait désormais partie intégrante de la formation normale dispensée lors de la prise de fonctions dans ces compagnies et n'est plus financée par des fonds visant à améliorer l'accessibilité.

(114) L'Irlande fait valoir que les fonds octroyés aux fins de la mise en place d'un programme de formation aux questions de handicap ne confère un avantage économique ni à Dublin Bus ni à Bus Éireann. Ce programme prévoyait une formation appropriée pour permettre au personnel d'accueillir les personnes à mobilité réduite ou présentant des incapacités sensorielles. Il était pleinement conforme aux lignes directrices du gouvernement irlandais, ainsi qu'à la réglementation de l'Union et à la politique de CIÉ en matière de marchés publics, et faisait l'objet d'un suivi par le ministère compétent.

(115) L'Irlande souligne en outre que, depuis 2006, le financement de la formation aux questions de handicap a été octroyé aux opérateurs privés aux mêmes conditions que celles réservées à Dublin Bus et à Bus Éireann.

(116) Selon elle, il ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité. Il ne fausse ni ne menace de fausser la concurrence, pas plus qu'il n'affecte les échanges entre États membres.

(117) En outre, ou à titre subsidiaire, le financement de cette formation relève selon elle de la dérogation énoncée à l'article 107, paragraphe 2, point a), du traité, dans la mesure où il a un caractère social, a pour bénéficiaires finaux des consommateurs individuels souffrant d'un handicap et est accordé sans discrimination liée à l'origine des produits, puisqu'il est mis à la disposition de tous les opérateurs à des conditions identiques.

(118) Enfin, ou à titre subsidiaire, le financement de la formation aux questions de handicap relève de l'exemption prévue par l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité.

6.7. **Compatibilité de l'aide en vertu du règlement (CE) nº 1370/2007**

(119) Le règlement (CE) nº 1370/2007 étant entré en vigueur le 3 décembre 2009, la Commission a invité l'Irlande à lui faire part de ses observations sur la compatibilité des mesures en question avec le marché intérieur au titre du règlement (CE) nº 1370/2007.

(120) Dans sa réponse, l'Irlande n'a rien ajouté aux réponses qu'elle avait fournies précédemment concernant la compatibilité avec les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1107/70, abrogés, mais a indiqué qu'elle avait pris des mesures pour se conformer au règlement (CE) nº 1370/2007, parmi lesquelles la signature de contrats de service public et la création d'une nouvelle autorité compétente en matière de transport.

6.8. **Le système de transport scolaire**

(121) L'Irlande affirme que «le système de transport scolaire ne relève pas de la compétence de la Commission, qui a trait aux modifications alléguées des protocoles d'accord et aux plans de développement nationaux». Bus Éireann exploite le système de transport scolaire au nom du ministère de l'éducation et des qualifications. Selon l'Irlande, ce système de transport n'est donc pas soumis au contrôle des aides d'État et ne constitue pas davantage une obligation de service public. Les autorités irlandaises ont néanmoins fourni des précisions supplémentaires sur le système de transport scolaire, comme elles y avaient été invitées dans la décision d'ouvrir la procédure.

7. **OBSERVATIONS FORMULÉES PAR DES PARTIES INTÉRESSÉES**

7.1. **Le plaignant (Coach Tourism and Transport Council)**

(122) Selon le plaignant, l'Irlande a accordé et continue d'accorder des aides d'État illégales substantielles. Ces aides ne sont pas fournies dans des conditions équitables et non discriminatoires et faussent indubitablement la concurrence dans le marché intérieur. Les mesures enfreignent les articles 107, 108 et 109 du traité, mais également diverses autres dispositions du droit de l'Union (y compris les articles 102 et 106 du traité). Ces aides portent atteinte à la fois à la concurrence et à l'intérêt des consommateurs.

(123) Les aides sont versées par l'Irlande à des compagnies qui appartiennent à 100 % à l'État et sont contrôlées par le gouvernement irlandais, mais qui sont clairement en concurrence avec des opérateurs privés sur des liaisons existantes et potentielles. Les infrastructures qui ont été financées par des aides d'État devraient être ouvertes à tous de façon non discriminatoire. Une exclusivité ne saurait être justifiée dès lors que les stations, arrêts et abris d'autobus se trouvent sur des liaisons sur lesquelles les opérateurs privés se livrent ou veulent se livrer concurrence.

(124) L'Irlande a fait valoir que la réglementation des tarifs pratiqués par CIÉ démontre d'une certaine façon l'existence d'un élément social dans la prestation des services en question. La réglementation des tarifs n'est pas déterminante pour ce qui est de la question de savoir si une entreprise est chargée de l'exécution d'une obligation de service public.

(125) Selon le plaignant, le financement de la flotte de Dublin Bus et de Bus Éireann constitue une aide d'État illégale, étant donné que:

— toutes les liaisons qualifiées d'obligations de service public ne devraient pas être désignées comme telles, et que

— même si de nouveaux autobus sont utilisés sur des liaisons légitimement desservies en vertu d'une obligation de service public, d'autres autobus (dont l'acquisition a fait l'objet de subventions) peuvent de la sorte être utilisés pour assurer d'autres liaisons également exploitées par des opérateurs privés, ce qui porte atteinte à la concurrence puisque ces autres autobus concurrencent ainsi, avec un avantage déloyal, des opérateurs privés.

(126) L'absence de spécificité pour ce qui est du calcul de la compensation publique versée tant à Dublin Bus qu'à Bus Éireann implique le non-respect des conditions énoncées dans l'arrêt Altmark et l'existence d'une compensation excessive. Les versements effectués en vertu d'obligations de service public depuis 2003 constituent des aides nouvelles au sens du règlement (CE) n° 659/1999.

(127) La concurrence n'a été introduite que dans une mesure limitée. Bus Éireann, Dublin Bus et les organisations syndicales les représentant se sont opposées à l'ensemble des mesures de libéralisation. Le processus de libéralisation a encore été limité par le fait qu'alors que les opérateurs privés sont obligés de demander des licences pour pouvoir exploiter des services, les compagnies de CIÉ en sont dispensées et sont simplement tenues de notifier au ministère des transports les nouveaux services envisagés ou les modifications qu'elles se proposent d'apporter aux services existants.

(128) Le contrat relatif à la prestation de services de transport scolaire a toujours été attribué sans procédure d'appel d'offres. Bus Éireann n'est par ailleurs pas en mesure de respecter ce contrat, puisqu'elle doit sous-traiter les services au secteur privé.

(129) Enfin, en réponse à la lettre de la Commission du 30 mars 2010 concernant la compatibilité de l'aide avec le marché intérieur sur la base du règlement (CE) n° 1370/2007, le plaignant a présenté des observations sans toutefois évoquer la question spécifique de la compatibilité des mesures existantes avec ledit règlement.

(130) Le 22 juillet 2008, le plaignant a présenté des observations complémentaires concernant Mortons, l'un de ses membres. Ces observations n'ont pas été prises en compte, ayant été transmises après la date limite du 15 octobre 2007 fixée par la décision d'ouvrir la procédure.

7.2. **Bus Éireann, Dublin Bus et CIÉ**

(131) Les bénéficiaires présumés des mesures d'aide en cause, Bus Éireann et Dublin Bus, ont formulé conjointement des observations pour compléter les points de droit examinés dans les observations de l'Irlande (voir section 6). Les observations de Bus Éireann et Dublin Bus ont été reçues par lettre du 21 avril 2008 et, à ce titre, n'ont pas été prises en compte, étant parvenues après la date limite du 15 octobre 2007.

(132) Le 19 avril 2010, CIÉ a répondu à la lettre de la Commission du 30 mars 2010 concernant la compatibilité de l'aide sur la base du règlement (CE) n° 1370/2007, faisant valoir que toutes les mesures étaient pleinement compatibles avec ce règlement, qu'aucune compensation excessive ou aide incompatible n'avait été accordée et que toutes les compensations de service public étaient limitées à ce qui était strictement nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public.

7.3. **Les autres compagnies d'autobus**

7.3.1. *Aircoach*

(133) Selon Aircoach, les montants versés par les autorités irlandaises à Bus Éireann et à Dublin Bus sous la forme de subventions au titre du plan de développement national et les subventions de fonctionnement annuelles devraient être considérés comme des aides d'État et devraient être soumis aux conditions fixées par le règlement (CEE) n° 1191/69.

(134) Aircoach s'intéresse à l'aide d'État présumée illégale pour ce qui est des domaines suivants:

a) soutien du développement de la propriété;

b) soutien du renouvellement de la flotte;

c) subventions en faveur de la formation dispensée au personnel;

d) versement de compensations.

(135) Aircoach indique que le financement public mentionné au considérant précédent a pour effet de fausser le marché de la prestation de services de transport par autobus et autocars en Irlande, en ce qu'il confère à Bus Éireann et à Dublin Bus un avantage commercial déloyal, ce qui, ajouté au caractère fermé de la majeure partie du marché du transport par autobus et autocars irlandais, a eu pour effet de restreindre considérablement la capacité des autres opérateurs d'autobus et d'autocars de proposer d'autres services publics et, partant, de priver le public d'une liberté de choix. Aircoach considère que les fonds octroyés à Bus Éireann et à Dublin Bus par l'État pourraient être plus profitables s'ils étaient mis à la disposition de tous les opérateurs d'autobus et d'autocars en Irlande et si l'accès aux installations publiques (stations d'autobus, correspondances et arrêts) était ouvert de façon à préfigurer une ouverture plus générale du marché.

(136) Le 23 avril 2010, AirCoach a répondu à la lettre de la Commission du 30 mars 2010 concernant la compatibilité de l'aide avec le marché intérieur sur la base du règlement (CE) n° 1370/2007, sans toutefois évoquer spécifiquement la question de la compatibilité des mesures avec ledit règlement.

7.3.2. *Citylink*

(137) Citylink souligne l'existence de problèmes en ce qui concerne les liaisons commerciales concurrentielles en Irlande. Selon elle, les subventions dont bénéficie Bus Éireann lui permettent, lorsqu'elle pénètre sur le marché commercial concurrentiel, de compléter les tarifs à un niveau que les opérateurs privés ne bénéficiant d'aucune subvention sont incapables de concurrencer.

(138) Citylink formule les propositions suivantes pour garantir des tarifs respectueux, appropriés, fiables, sûrs et abordables à tous les usagers des autobus en Irlande:

a) toutes les liaisons commerciales/concurrentielles devraient faire l'objet de tarifs permettant à l'ensemble des opérateurs de percevoir un juste retour sur leurs investissements;

b) l'attribution de nouvelles liaisons ou la réattribution de liaisons existantes devraient être ouvertes à tous les opérateurs;

c) l'horaire des différents services devrait être convenu entre tous;

d) les terminaux des autocars devraient être partagés;

e) tous les opérateurs et leur personnel devraient disposer d'une journée pour revoir et actualiser leurs pratiques concernant la courtoisie et l'amabilité dans les relations avec la clientèle.

7.4. **Les syndicats**

7.4.1. *National Bus and Rail Union*

(139) La National Bus and Rail Union, syndicat représentant les intérêts des travailleurs du secteur des transports employés par Bus Éireann, Dublin Bus et Irish Rail, estime que les questions soulevées par le plaignant sont utilisées comme manœuvre de diversion pour obtenir un avantage et n'ont guère de rapport avec l'offre de services d'autobus plus performants au grand public.

(140) Un système de transport public fragmenté et privatisé sera plus onéreux et moins efficace. L'exercice d'une concurrence en vue de gagner des parts de marché sur des liaisons rentables au profit des actionnaires n'est pas toujours dans l'intérêt des consommateurs. L'intérêt public doit être le critère principal pour ce qui est de l'octroi de licences aux opérateurs de transport par autobus.

(141) Les opérateurs privés ne seront pas intéressés par des liaisons déficitaires ou par le subventionnement croisé de telles liaisons au moyen des liaisons rentables.

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

(142) Selon la SIPTU, le système de transport scolaire ne constitue pas une aide d'État en faveur de Bus Éireann, pas plus qu'il ne s'agit d'un service public sous-traité eu égard à l'absence de gain financier en résultant pour Bus Éireann.

(143) CIÉ est régie par les dispositions de la loi sur les transports de 1958. Elle remplit les trois fonctions des obligations de service public définies par ladite loi.

(144) Les protocoles d'accord ne sont pas juridiquement contraignants et ne peuvent donc pas être considérés comme des contrats. Selon la SIPTU, ces protocoles sont conformes aux dispositions du règlement (CEE) n° 1191/69 et ne devraient pas servir de fondement à une hypothèse selon laquelle l'obligation de service public a été remplacée par les protocoles, ainsi que l'a indiqué erronément l'autorité de la concurrence de l'Irlande dans son projet de rapport.

7.4.3. *TSSA (Transport Salaried Staffs' Association)*

(145) Pour la TSSA, l'allégation selon laquelle Dublin Bus et Bus Éireann ont bénéficié d'une aide d'État illicite est dénuée de fondement si l'on considère que ces compagnies ont été privées, durant des décennies, d'investissements et de fonds suffisants pour offrir des services de transport par autobus nécessaires sur le plan social mais fortement déficitaires.

(146) Il convient de rappeler qu'à l'époque où CIÉ a été constituée, l'Irlande était une nouvelle république et que, partant, les compagnies de transport privées ne pouvaient fournir un réseau de services organisé pour répondre aux besoins de la population. CIÉ a été constituée en vue de l'exploitation de services de réseau à vocation sociale sûrs, fiables et viables, y compris des services déficitaires, et continue à exploiter de tels services. CIÉ était supposée être à la fois une entité commerciale et un instrument de politique sociale, ce qui constitue un dilemme insoluble.

(147) Dublin Bus et Bus Éireann continuent de remplir leurs obligations de service public en apportant des améliorations quantitatives et qualitatives à la gamme et à la qualité des services qu'elles offrent aux voyageurs, dans le respect des objectifs fixés par le gouvernement, au moyen de leurs réseaux de services intégrés.

7.5. **Le monde universitaire**

7.5.1. *Professor Austin Smyth, Université de Westminster*

(148) Selon M. Smyth, le fait, pour la Commission, de s'appuyer uniquement sur des dispositions juridiques aura des conséquences imprévues et défavorables pour le consommateur et/ou le contribuable irlandais.

(149) M. Smyth estime que le problème du système de transport par autobus irlandais tient au fait que le système d'octroi de licences n'a pas été appliqué de manière cohérente ou de façon à étayer les objectifs impartis à CIÉ. En vertu des dispositions en matière d'octroi de licences actuellement en vigueur, l'Irlande est confrontée à la suppression de services nécessaires d'un point de vue social et à l'effondrement progressif de son réseau de transport public.

(150) M. Smyth décrit les avantages de différents modèles pour le secteur du transport par autobus et formule un certain nombre de propositions en vue de l'amélioration du modèle existant en Irlande, parmi lesquelles:

a) une transparence accrue en ce qui concerne la répartition et l'utilisation des aides;

b) le renforcement du ministère des transports irlandais en termes d'économie des transports;

c) une transparence plus grande pour ce qui est de l'affectation des coûts, des recettes et d'autres bénéfices nets entre les liaisons commerciales et celles qui sont nécessaires sur le plan social;

d) la promotion d'une participation plus large des compagnies du secteur privé;

e) la mise en œuvre de plusieurs projets pilotes concernant des obligations de service public afin d'évaluer le coût et les avantages d'une approche plus formelle.

7.5.2. *Doctor Sean Barret, Trinity College, Dublin*

(151) M. Barret souligne que les économistes irlandais sont préoccupés depuis de nombreuses années par la législation insatisfaisante applicable au secteur du transport par autobus dans leur pays. La politique en la matière ne donne pas satisfaction, et rien n'est mis en œuvre pour atteindre une efficacité optimale en ce qui concerne à la fois les aspects commerciaux du transport par autobus et les aspects de service public.

(152) Selon M. Barret, le marché du transport par autobus se caractérise par une relation étroite entre le ministère des transports et CIÉ. Il affirme à cet égard que les subventions au fonctionnement ont augmenté de façon constante depuis les années 50 et ont toutes été consenties à CIÉ. M. Barret ajoute que les fonds octroyés au titre du plan de développement national ont été alloués uniquement à CIÉ, excluant donc tous les autres opérateurs.

(153) D'après lui, les protocoles d'accord illustrent le modèle ressources internes-ressources externes en place et ne constituent pas un moyen efficace d'assurer la prestation de services de transport public par autobus, qu'ils soient commerciaux ou publics.

(154) M. Barret indique que la conjugaison de la compensation versée par l'État à CIÉ, qui excède les pertes réellement supportées par celle-ci, de l'autorisation donnée par le ministère des transports d'appliquer des tarifs différents sur des liaisons contestées et non contestées, ainsi que de l'absence de procédures transparentes pour ce qui est de l'attribution des aides en faveur des services publics et des aides à l'investissement, confère de fait à CIÉ un «trésor de guerre» de poids, qui lui permet de financer des tarifs moins élevés sur des liaisons où elle est concurrencée par des compagnies de transport par autobus indépendantes plus performantes.

7.5.3. *Professor Frank W. Roche et Michael Smurfit, Graduate Business School, University College de Dublin*

(155) Selon M. Roche, la compensation versée par l'État vise uniquement les services déficitaires, les services de transports urbain et rural et les services de navette. Le marché des autocars longue distance en Irlande est d'ores et déjà ouvert à tous les opérateurs.

(156) M. Roche souligne le rôle important joué par Bus Éireann en ce qui concerne les compagnies de transport par autobus de petite taille et de taille moyenne en Irlande. En s'adressant à des sous-traitants, Bus Éireann facilite l'accès au marché pour les petites et moyennes entreprises (PME), dont la majorité n'aurait pas la taille ou la capacité nécessaires pour survivre si elles étaient en concurrence directe avec les opérateurs nationaux ou multinationaux de plus grande taille.

7.5.4. *Professor Peter Mackie, Université de Leeds*

(157) Selon M. Mackie, la véritable question n'est pas la concurrence par opposition au monopole, mais la façon dont les entreprises en position dominante sont détenues, organisées et gérées.

(158) M. Mackie présente la méthode qu'il recommande d'appliquer aux fins de la réglementation du secteur du transport par autobus. Selon lui, si le marché est ouvert, tous les opérateurs, qu'ils soient publics ou privés, devraient être tenus de présenter des déclarations auditées concernant le trafic et les recettes. Des comptes séparés pour les services longue distance permettraient à des opérateurs tels que Bus Éireann de démontrer publiquement qu'ils n'exercent pas une concurrence déloyale au moyen d'un subventionnement croisé.

7.6. **Autres parties intéressées**

Jerome Casey and Company Ltd. Marketing & Strategic Management

(159) Selon M. Casey, l'aide d'État en faveur des installations destinées aux passagers et des garages a été octroyée non en tant que bien public, mais pour financer les biens privés et exclusifs de compagnies d'autobus publiques.

(160) Il convient, d'après M. Casey, d'examiner l'argument tenant à la question de savoir si le financement de ces installations a conféré un avantage concurrentiel à Dublin Bus et à Bus Éireann, c'est-à-dire si le coût net supporté par les compagnies en question pour l'exploitation de ces installations était inférieur au coût net d'installations comparables fournies par le marché. Rien ne permet de déterminer que l'avantage économique tiré par les compagnies d'autobus publiques de ces installations compensait les coûts qu'elles devaient supporter.

(161) M. Casey indique que la logique sous-tendant l'argument du plaignant selon lequel les subventions versées en faveur de la formation aux questions de handicap sont anticoncurrentielles et exercent une pression sur les activités commerciales du plaignant est difficile à comprendre. Aucune des compagnies affiliées au plaignant n'inclut le transport de personnes handicapées dans ses activités normales, au contraire de Dublin Bus et de Bus Éireann. M. Casey se demande pourquoi les compagnies affiliées au plaignant devraient être rémunérées pour une activité qu'elles s'abstiennent délibérément et refusent d'exercer.

8. OBSERVATIONS DE L'IRLANDE SUR LES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LES PARTIES INTÉRESSÉES

(162) L'Irlande s'est exprimée uniquement sur les observations du plaignant, et non sur les commentaires formulés par d'autres parties tierces, et s'est limitée aux autorités juridiques et aux dispositions invoquées par le plaignant et à l'allégation selon laquelle aucune distinction n'est opérée entre les différentes liaisons pour ce qui est de l'application des subventions.

(163) À cet égard, l'Irlande a indiqué que Dublin Bus et Bus Éireann remplissent toutes deux les obligations de service public qui leur sont imposées grâce à une approche «réseau», l'ampleur, l'étendue et la complexité de ces obligations signifiant que les services et les liaisons sont planifiés et exploités dans le cadre d'un réseau et non comme des liaisons individuelles.

9. APPRÉCIATION DES MESURES

(164) La Commission fait observer, à titre liminaire, que l'Irlande a affirmé, en réponse à la décision d'ouvrir la procédure, que le système de transport scolaire n'entrait pas dans le champ d'application de l'enquête préliminaire et ne pouvait donc être examiné dans le cadre de la procédure formelle d'examen.

(165) Bien que la Commission ait reconnu, au considérant 40 de la décision d'ouvrir la procédure, qu'elle ne disposait d'aucune information concernant les conditions et le montant de la compensation versée par les autorités irlandaises au titre de ce système, elle a décrit le système de transport scolaire aux considérants 20 et 30 de cette décision et fourni des données chiffrées relatives au transport scolaire dans l'examen figurant à la section C. 2 de ladite décision, qui a trait à l'existence d'une aide d'État. Enfin, ainsi qu'il ressort du considérant 90 de la même décision, la Commission a clairement invité les autorités irlandaises «à fournir des informations détaillées concernant les termes et conditions des contrats relatifs à l'exploitation de transports publics et *de services de transport scolaire*, y compris les procédures aux fins de la conclusion de tels contrats». Il ne fait donc aucun doute que le système de transport scolaire était couvert par la décision d'ouvrir la procédure.

9.1. Existence d'une aide

(166) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du traité, «[…] sont incompatibles avec le marché, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(167) Ainsi, pour qu'une mesure puisse être qualifiée d'aide d'État au sens de cette disposition, elle doit remplir les quatre conditions cumulatives ci-après: i) la mesure doit être accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État; ii) elle doit conférer un avantage économique à l'entreprise bénéficiaire; iii) cet avantage doit être sélectif; et iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges intracommunautaires.

(168) En outre, une mesure ne peut constituer une aide d'État que si le bénéficiaire exerce une activité économique, de sorte que ce bénéficiaire peut être considéré comme une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité. La jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne définit une activité économique comme étant «toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné» ([30]).

(169) Dublin Bus et Bus Éireann exploitent des services d'autobus tarifés. Elles exercent donc une activité économique et doivent par conséquent être considérées comme des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

(170) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission n'a pas été à même d'exclure la possibilité que les mesures en question constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

(171) Les autorités irlandaises ont indiqué que toutes les mesures en cause constituaient des aides existantes. Il s'ensuit que les autorités irlandaises estiment que toutes les mesures en question constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

(172) La Commission expliquera dans les sections ci-après pourquoi elle considère que chacune des mesures en cause constitue une aide d'État au sens de cette disposition.

([30]) Arrêt du 12 septembre 2000 dans les affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a. (Recueil 2000, p. I-6451, point 75); arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie (Recueil 1998, p. I-3851, point 36); arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire C-118/85, Commission/Italie (Recueil 1987, p. 2599, point 7).

9.1.1. *Ressources d'État*

(173) Il ressort des informations fournies par les autorités irlandaises que toutes les mesures en cause constituent des contributions financières versées soit directement par les autorités irlandaises, soit par l'intermédiaire de CIÉ, qui les transfère à Dublin Bus et à Bus Éireann. Ces contributions comprennent des ressources d'État. La Commission considère par conséquent que la condition selon laquelle l'aide doit être accordée par un État membre ou au moyen de ressources d'État est satisfaite.

9.1.2. *L'avantage économique sélectif*

(174) Pour constituer une aide d'État, les mesures en cause doivent conférer un avantage économique que l'entreprise bénéficiaire n'aurait pas obtenu dans des conditions de marché normales.

9.1.2.1. Compensation annuelle des coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional jusqu'au 30 novembre 2009 et financement de nouveaux autobus ([31])

(175) Selon l'Irlande, la compensation octroyée à Bus Éireann et à Dublin Bus pour les services de transport par autobus urbain, suburbain et régional, de même que le financement de nouveaux autobus, constituent une compensation pour l'exécution d'obligations de service public conformément aux conditions énoncées dans l'arrêt Altmark ([32]) et ne confèrent donc aucun avantage à leurs bénéficiaires.

(176) Dans l'arrêt Altmark, la Cour de justice a considéré que, «dans la mesure où une intervention étatique doit être considérée comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des obligations de service public […] une telle intervention ne tombe pas sous le coup de l'article [107, paragraphe 1] du traité», pour autant que les conditions suivantes soient réunies:

«a) Premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies.

b) Deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente.

c) Troisièmement, la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

d) Quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations ([33]).»

(177) En ce qui concerne l'application de la quatrième condition de l'arrêt Altmark à la compensation annuelle des coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional et au financement de nouveaux autobus, ni Bus Éireann ni Dublin Bus n'ont été chargées des obligations de service public en question dans le cadre d'une procédure d'appel d'offre ouverte, transparente et non discriminatoire.

(178) La Commission doit par conséquent examiner la deuxième option envisagée dans la quatrième condition stipulée par l'arrêt Altmark, qui prévoit que le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport aurait encourus.

(179) À cet égard, les autorités irlandaises ont indiqué ce qui suit: «[l]e niveau de la compensation versée à Bus Éireann et à Dublin Bus, en termes tant de compensation annuelle des coûts d'exploitation de services que de financement de la modernisation et du remplacement de la flotte existante, reflète le résultat d'un processus de négociation avec les compagnies concernant leurs finances et leurs activités et d'études relatives à l'optimisation de ressources telles que le rapport de 2006 [(([34]))], qui a déjà été communiqué à la Commission.»

([31]) Voir sections 4.1 et 4.2.
([32]) Voir note de bas de page nº 25.
([33]) Ibidem, point 95.
([34]) Ce rapport consistait en une étude de la société de conseil Booz Allen Hamilton portant sur la compensation versée à CIÉ entre 2001 et 2005 pour l'exécution de l'obligation de service public lui incombant.

(180) La Commission prend note du rapport de 2006 mentionné au considérant précédent et admet qu'il peut, dans une certaine mesure, avoir contenu une analyse des coûts supportés par une entreprise «bien gérée» telle que visée par la quatrième condition énoncée dans l'arrêt Altmark. La Commission constate toutefois que les autorités irlandaises ont également fondé le niveau de compensation, à la fois en termes de compensation annuelle pour l'exploitation des services et de financement de nouveaux autobus, sur un processus qui tient compte des «finances de la compagnie».

(181) Les besoins des entreprises bénéficiaires en termes de financement peuvent ne pas être pris en compte pour déterminer si une mesure étatique peut être considérée comme une compensation accordée pour l'exécution d'obligations de service public. La Commission en conclut par conséquent que le quatrième critère de l'arrêt Altmark n'est pas rempli et que les conditions énoncées dans l'arrêt Altmark ne sont pas réunies pour permettre de constater l'absence d'aide, ces quatre conditions étant cumulatives. En conséquence, la Commission considère que le versement d'une compensation annuelle pour les coûts de fonctionnement liés à l'exploitation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional jusqu'au 30 novembre 2009 et pour le financement de nouveaux autobus confère un avantage économique sélectif à Bus Éireann et à Dublin Bus, dans la mesure où il les libère de coûts qu'elles auraient dû normalement supporter dans le cadre de leurs activités, ce qu'elles auraient pu ne pas obtenir dans des conditions de marché normales.

9.1.2.2. Le financement des infrastructures ad hoc

(182) La construction d'infrastructures, quelles qu'elles soient, en vue d'une exploitation à caractère économique constitue une activité économique en soi, ce qui signifie que les règles relatives aux aides d'État s'appliquent à ses modalités de financement ([35]). La Commission estime néanmoins que les autorités publiques peuvent légitimement considérer que le financement d'infrastructures consenti préalablement à l'arrêt Aéroports de Paris du 12 décembre 2000 ([36]) ne contenait pas d'élément d'aide d'État et ne devait donc pas lui être notifié. Elle ne peut donc pas mettre en cause des mesures de financement de ce type adoptées incontestablement avant l'arrêt Aéroports de Paris (soit avant le 12 décembre 2000) sur la base des règles relatives aux aides d'État ([37]). La compensation d'un montant de 4 600 000 EUR accordée à Dublin Bus en 2000 ne saurait donc être considérée comme relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État.

(183) En ce qui concerne la compensation accordée après 2000, la question de l'existence d'une aide dans le financement de la construction d'une infrastructure donnant lieu à une exploitation commerciale peut se poser à trois niveaux différents: au niveau des utilisateurs, au niveau du constructeur de l'infrastructure en question et au niveau du gestionnaire de celle-ci ([38]).

(184) En l'espèce, bien que les infrastructures appartiennent à CIÉ, leur utilisateur et leur gestionnaire semblent être identiques, puisqu'elles sont exploitées et utilisées exclusivement par Bus Éireann et Dublin Bus, qui appartiennent à 100 % à CIÉ. Bus Éireann et Dublin Bus ne tirant aucun revenu de la gestion des infrastructures, elles peuvent par conséquent être considérées en l'espèce comme étant les utilisateurs de celles-ci. En ce qui concerne les entreprises de construction prenant part à la construction des différents éléments des infrastructures examinées, la Commission ne dispose d'aucun élément indiquant qu'elles pourraient avoir bénéficié d'un avantage. Quant à l'utilisateur des infrastructures, la Commission fait observer que ces dernières sont gérées par Bus Éireann et Dublin Bus, qui en sont les seuls utilisateurs.

(185) En règle générale, la Commission considère que le financement d'infrastructures au moyen de ressources d'État ne confère pas d'avantage à ses utilisateurs, pour autant que ces infrastructures soient ouvertes à tous sans discrimination conformément à la législation de l'Union et ne favorise pas un utilisateur en particulier ([39]). En l'espèce, cette condition n'est pas remplie, étant donné que l'infrastructure en question, qui est financée au moyen de ressources d'État, ne sert qu'à Bus Éireann et à Dublin Bus.

(186) L'Irlande fait également valoir que, pour ce qui est du financement des infrastructures, les conditions fixées dans l'arrêt Altmark sont réunies ([40]).

([35]) Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-455/08, Freistaat Sachsen, Flughafen Leipzig-Halle e.a./Commission (Recueil 2011, p. II-1311, et notamment les points 93 et 94), confirmé en appel, voir l'arrêt du 19 décembre 2012 dans l'affaire C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commission, ECLI:EU:C:2012:821.

([36]) Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission (Recueil 2000, p. II-3929, point 125). Voir également l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission (Recueil 2008, p. II-3643, point 88).

([37]) Décision 2013/693/UE de la Commission du 3 octobre 2012 concernant l'aide d'État SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Allemagne, Financement du terminal n° 2 de l'aéroport de Munich (JO L 319 du 29.11.2013, p. 8, considérants 74 à 81).

([38]) Voir, par exemple, la décision concernant l'aide d'État 713/97, Pont autoroutier Rion-Antirion, point 39, la décision concernant l'aide d'État N 60/06, Projet de développement du port principal de Rotterdam, point 39, la décision N 597/07, Projet de tunnel submergé à Thessalonique, ainsi que la décision concernant l'aide d'État N 478/04, Irish Rail, point 26 et autres références.

([39]) Voir, par exemple, la décision concernant l'aide d'État 713/97, Pont autoroutier Rion-Antirion, point 38, la décision concernant l'aide d'État N 60/06, Projet de développement du port principal de Rotterdam, point 40, ainsi que la décision concernant l'aide d'État N 478/04, Irish Rail, point 26 et autres références.

([40]) Voir considérant 109.

(187) En ce qui concerne l'application de la quatrième condition de l'arrêt Altmark aux subventions en faveur du financement des infrastructures, ni Bus Éireann ni Dublin Bus n'ont été chargées des obligations de service public en question dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres ouverte, transparente et non discriminatoire.

(188) La Commission doit donc examiner la deuxième option envisagée dans la quatrième condition stipulée par l'arrêt Altmark, qui prévoit que le niveau de la compensation doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport aurait encourus.

(189) La Commission ne dispose d'aucun élément indiquant qu'une telle analyse a eu lieu. Elle en conclut donc que la quatrième condition de l'arrêt Altmark n'est pas remplie et que les conditions énoncées dans cet arrêt ne sont pas remplies, puisque les quatre critères sont cumulatifs.

(190) En outre, la Commission constate que les infrastructures pour lesquelles des subventions sont octroyées et qui sont utilisées par Bus Éireann servent à la prestation de services commerciaux et de services fournis en vertu d'une obligation de service public. Il semble donc peu probable que, dans le cas de Bus Éireann, la première condition «Altmark» soit remplie, étant donné que le financement ne concerne pas uniquement la compagnie bénéficiaire effectivement chargée de l'exécution d'obligations de service public.

(191) La Commission en conclut que les subventions en faveur du financement des infrastructures ad hoc confèrent un avantage économique sélectif à Dublin Bus et à Bus Éireann.

9.1.2.3. Le système de transport scolaire

(192) En ce qui concerne le système de transport scolaire, la Commission doit apprécier si celui-ci remplit les conditions énoncées dans l'arrêt Altmark ([41]).

(192) Les modalités financières du système de transport scolaire ont été définies dans un accord comptable de 1968, actualisé en 1975 ([42]), avec toutefois un plafond concernant les «coûts indirects» à partir de 2011 ([43]).

(194) En ce qui concerne l'application de la quatrième condition de l'arrêt Altmark ([44]) au système de transport scolaire, Bus Éireann n'a pas été chargée des obligations de service public en question dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres ouverte, transparente et non discriminatoire.

(195) La Commission doit donc examiner la deuxième option envisagée dans la quatrième condition stipulée par l'arrêt Altmark, qui prévoit que le niveau de la compensation doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport aurait encourus.

(196) La Commission ne dispose d'aucun élément indiquant qu'une telle analyse a eu lieu. En outre, la Commission considère qu'il est peu probable qu'une compensation qui est toujours payée actuellement tout en s'appuyant sur des modalités financières définies il y a près de quarante ans puisse constituer le fondement d'une analyse des coûts d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport.

(197) Elle en conclut donc que la quatrième condition «Altmark» n'est pas remplie et considère que les conditions énoncées dans l'arrêt Altmark ne sont pas remplies, puisque les quatre critères sont cumulatifs.

(198) Le système de transport scolaire libère Bus Éireann de coûts qu'elle aurait dû normalement supporter dans le cadre de ses activités, ce qu'elle n'aurait pu obtenir dans des conditions de marché normales. La Commission conclut par conséquent que le financement du système de transport scolaire confère un avantage économique sélectif à Bus Éireann.

9.1.2.4. Financement de la formation aux questions de handicap

(199) En ce qui concerne l'existence d'un avantage résultant du financement de la formation aux questions de handicap, la Commission a indiqué dans la décision d'ouvrir la procédure que le financement public de cette formation doit en principe être pris en charge par les compagnies elles-mêmes, puisqu'il les décharge d'un poids qu'elles auraient normalement dû supporter dans l'exercice de leurs activités. La Commission constate toutefois que ce type de formation peut avoir un caractère social et est susceptible d'améliorer la mobilité des personnes handicapées.

([41]) Voir considérant 175.
([42]) Voir considérant 68.
([43]) Voir considérant 70.
([44]) Voir considérant 175.

(200) L'Irlande fait valoir que le financement de la formation aux questions de handicap ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité, et qu'elle ne fausse pas ni ne menace de fausser la concurrence ou d'affecter les échanges entre les États membres. Elle ne fournit toutefois aucun élément à l'appui de cette argumentation.

(201) L'Irlande souligne en outre que, depuis 2006, un financement en faveur de la formation aux questions de handicap a été octroyé à des opérateurs privés dans les mêmes conditions que celles réservées à Dublin Bus et à Bus Éireann ([45]). À cet égard, la Commission fait observer que le financement de la formation examiné dans la présente décision a été consenti au cours de la période 2001-2003, comme indiqué dans le tableau 5, mais pas à tous les opérateurs.

(202) La Commission en conclut donc que le financement de la formation en question confère un avantage économique sélectif à Dublin Bus et à Bus Éireann, puisqu'il les soulage d'une charge qu'elles auraient normalement dû supporter dans le cadre de l'exercice de leurs activités.

9.1.3. *Distorsion de la concurrence et effets sur les échanges entre États membres*

(203) Il convient par ailleurs d'examiner si l'avantage économique accordé au moyen de ressources d'État est susceptible de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.

(204) À cet égard, l'arrêt Altmark ([46]) souligne que:

«Il n'est nullement exclu qu'une subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional et ne fournit pas de services de transport en dehors de son État d'origine puisse, néanmoins, avoir une incidence sur les échanges entre États membres ([47]).»

(205) En effet, lorsqu'un État membre accorde une subvention publique à une entreprise, la prestation de services de transport par ladite entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec pour conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché de cet État en sont diminuées ([48]).

(206) En l'espèce, cette constatation n'est pas seulement de nature hypothétique, car, ainsi qu'il ressort notamment des observations de la Commission, plusieurs États membres ont commencé dès 1995 à ouvrir certains marchés de transport à la concurrence d'entreprises établies dans d'autres États membres, de sorte que plusieurs entreprises offrent déjà leurs services de transport urbain, suburbain ou régional dans des États membres autres que leur État d'origine.

(207) Enfin, selon la jurisprudence de la Cour, il n'existe pas de seuil ou de pourcentage en dessous duquel on peut considérer que les échanges entre États membres ne sont pas affectés. En effet, l'importance relativement faible d'une aide ou la taille relativement modeste de l'entreprise bénéficiaire n'excluent pas, a priori, l'éventualité que les échanges entre États membres soient affectés ([49]).

(208) La deuxième condition d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité, selon laquelle l'aide doit être de nature à affecter les échanges entre États membres, ne dépend donc pas de la nature locale ou régionale des services de transport fournis ni de l'importance du domaine d'activité concerné.

(209) La Commission considère par conséquent que le financement public en l'espèce est susceptible d'affecter les échanges entre États membres et de fausser ou de menacer de fausser la concurrence dans le marché intérieur.

9.1.4. *Conclusion: existence d'une aide d'État*

(210) À la lumière des observations formulées ci-dessus, la Commission considère que toutes les mesures examinées constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

([45]) Voir considérant 83.
([46]) Arrêt Altmark, point 82.
([47]) Arrêt Altmark, point 77 et suivants.
([48]) Voir, en ce sens, l'arrêt du 13 juillet 1988 dans l'affaire 102/87, France/Commission (Recueil 1988, p. 4067, point 19), l'arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission (Recueil 1991, p. I-1603, point 26), ainsi que l'arrêt du 14 septembre 1994 dans l'affaire C-280/92, Espagne/Commission (Recueil 2003, p. I-4103, point 40).
([49]) Voir l'arrêt du 21 mars 1990 dans l'affaire C-142/87, Belgique/Commission («Tubemeuse») (Recueil 1990, p. I-959, point 43). Voir également l'arrêt du 14 septembre 1994 dans les affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, Espagne/Commission (Recueil 1994, p. I-4103, point 42).

9.2. **Qualification des mesures en tant qu'aides existantes**

(211) L'Irlande fait valoir que toutes les mesures examinées constituent des aides existantes au sens de l'article 1er, point b), du règlement (CE) no 659/1999. La Commission examinera cette allégation dans la section suivante.

9.2.1. *Observations générales*

(212) Aux termes de l'article 1er, point c), du règlement (CE) no 659/1999, on entend par «aide nouvelle» «toute aide, c'est-à-dire tout régime d'aides ou toute aide individuelle, qui n'est pas une aide existante, y compris toute modification d'une aide existante».

(213) Conformément à l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) no 659/1999, constitue une aide existante «toute aide qui est réputée existante parce qu'il peut être établi qu'elle ne constituait pas une aide au moment de sa mise en vigueur, mais qui est devenue une aide par la suite en raison de l'évolution du marché commun et sans avoir été modifiée par l'État membre». L'article 1er, point b) v), dispose en outre que «[l]es mesures qui deviennent une aide à la suite de la libéralisation d'une activité par le droit communautaire ne sont pas considérées comme une aide existante après la date fixée pour la libéralisation».

(214) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a indiqué que, lors de l'entrée en vigueur des lois sur les transports et du premier plan de développement national (1993-1999), le marché des services de transport public (y compris le transport par route urbain, suburbain et régional) était fermé à la concurrence dans l'ensemble de l'Union européenne. En conséquence, à cette époque, ces mesures ne constituaient pas des aides d'État puisqu'elles n'étaient pas susceptibles de fausser la concurrence, les marchés concernés étant fermés à la concurrence.

(215) Depuis l'arrêt Altmark, la Commission a admis, dans sa pratique décisionnelle ultérieure ([50]), que, depuis 1995, le marché des services de transport public avait été de facto ouvert à la concurrence dans certaines parties du marché intérieur. Comme il a été souligné dans l'arrêt Altmark, l'ouverture du marché des services de transport ne découlait pas de la libéralisation d'une activité conformément au droit de l'Union, mais résultait davantage de décisions autonomes et spontanées de certains États membres. Depuis le 3 décembre 2009, toutefois, le marché du transport public de passagers a été ouvert à la concurrence par le droit de l'Union du fait de l'entrée en vigueur du règlement (CE) no 1370/2007.

(216) Selon une jurisprudence constante ([51]), l'apparition d'une aide nouvelle ou la modification d'une aide existante ne peuvent pas, lorsque l'aide résulte de dispositions légales antérieures qui ne sont pas modifiées, être appréciées d'après leur importance et notamment d'après leur montant financier à chaque moment de la vie de l'entreprise. En d'autres termes, pour déterminer si une aide a été modifiée, il convient d'examiner si les dispositions qui la prévoient ont été modifiées.

(217) En outre, c'est seulement dans l'hypothèse où la modification affecte le régime initial dans sa substance même que ce régime se trouve transformé en un régime d'aides nouveau ([52]). Seules des modifications notables transforment des aides existantes en aides nouvelles ([53]).

(218) Sur la base de ces principes, la Commission examinera, pour chacune des mesures en cause, si elles peuvent être considérées comme des aides existantes, ainsi que l'allègue l'Irlande.

9.2.2. *Compensation annuelle des coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional*

(219) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission est parvenue à la conclusion préliminaire que l'introduction de protocoles d'accord annuels à partir de 2003 avait modifié le mécanisme de compensation pour les deux compagnies d'autobus, de sorte que le versement de compensations pour l'exécution d'obligations de service public, initialement fondé sur les lois sur les transports, pouvait être considéré comme constituant une aide nouvelle au sens de l'article 1er, point c), du règlement (CE) no 659/1999, à partir de 2003.

([50]) Décision 2011/501/UE de la Commission du 23 février 2011 concernant l'aide d'État C 58/06 (ex NN 98/05) accordée par l'Allemagne aux entreprises Bahnen der Stadt Monheim (BSM) et Rheinische Bahngesellschaft (RBG) réunies au sein du Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (JO L 210 du 17.8.2011, p. 1).

([51]) Arrêt du 9 août 1994 dans l'affaire C-44/93, Namur-Les Assurances du Crédit (Recueil 1994, p. I-3829, point 28).

([52]) Arrêt du 9 octobre 1984 dans les affaires jointes C-91/83 et C-127/83, Heineken (Recueil 1984, p. 3435, points 21 et 22). Voir également l'arrêt du 30 avril 2002 dans les affaires jointes T-195/01 et T-207/01, Government of Gibraltar/Commission (Recueil 2002, p. II-2309, points 109 à 114).

([53]) Arrêt du 28 novembre 2008 dans les affaires jointes T-254/00, T-270/00 et T-277/00, Hotel Cipriani SpA/Commission (Recueil 2008, p. II-3269, point 362).

(220) L'Irlande a toutefois apporté la preuve ultérieurement, en réponse à la décision d'ouvrir la procédure, que les protocoles d'accord annuels n'avaient pas modifié l'aide en ce qui concerne les compensations annuelles versées aux deux compagnies et qu'ils constituaient simplement une modification administrative en vue d'une meilleure gestion des aides consenties à CIÉ. Selon l'Irlande, toutes les aides accordées sous la forme de compensations annuelles sont consacrées au financement des obligations légales de fournir des services en vertu d'une obligation de service public, conformément aux lois sur les transports.

(221) À cet égard, l'Irlande a souligné l'absence d'effet juridique des protocoles d'accord en vertu du droit irlandais, renvoyant à cet effet à un arrêt de la Cour suprême irlandaise ([54]), dans lequel il est déclaré que [soulignement ajouté]:

«Rien […] ne permet de justifier le fait de considérer l'instrument [légal] ou une partie de celui-ci comme "faisant l'objet" du protocole d'accord. Il s'agit d'une question, non de construction, mais de principe. […] un document qui n'est pas de nature législative ne peut en aucune façon être considéré comme affectant les dispositions d'un tel instrument. Il est de la plus haute importance qu'un profane puisse établir aisément une distinction entre des documents ayant force de loi et tout autre document».

(222) Il ressort par ailleurs des informations fournies par l'Irlande que les protocoles d'accord de 2003 et de 2007 relatifs à Dublin Bus et à Bus Éireann stipulent, respectivement, que:

«Le présent protocole d'accord concernant les niveaux et les destinataires des services n'a pas d'effet juridique et n'est pas contraignant pour Bus Átha Cliath [Dublin Bus] ni pour le ministère des transports.»

«Le présent protocole d'accord concernant les niveaux et les destinataires des services n'a pas d'effet juridique et n'est pas contraignant pour Bus Éireann ou pour le ministère des transports.»

(223) Le protocole d'accord de 2003 relatif à Bus Éireann prévoit en outre que:

«Le protocole est fondé sur le régime réglementaire existant et sur les missions légales existantes de Bus Éireann, telles que spécifiées dans la législation applicable et telles qu'elles existent à la date du 10 juillet 2003.»

(224) Sur la base de ces informations, la Commission estime que les obligations générales faites à Éireann Bus et à Dublin Bus de fournir un service public, définies à l'article 8, paragraphes 2 et 3, de la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986, n'ont pas été modifiées du fait de l'introduction des protocoles d'accord. La Commission relève en outre que la compensation annuelle était régie par la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986, dont l'article 8, paragraphe 10, dispose que: «[l]'office des transports [CIÉ] et les compagnies tiennent dûment compte du rôle social de l'office des transports et de la nécessité de maintenir des services de transport public intégrés, dans la mesure du possible, dans les ressources financières mises à leur disposition» ([55]).

(225) Le 1er décembre 2009, de nouveaux contrats de service public conclus entre l'autorité nationale compétente en matière de transport, d'une part, et Bus Éireann et Dublin Bus, d'autre part, sont entrés en vigueur, mettant ainsi un terme au régime juridique qui régissait jusqu'alors les subventions de fonctionnement annuelles en faveur des services de transport par autobus urbain, suburbain et régional.

(226) En conséquence, aucune modification notable ne pouvant être considérée comme ayant été apportée au régime juridique prévoyant l'octroi de la compensation annuelle à Bus Éireann et à Dublin Bus jusqu'à l'entrée en vigueur de ces contrats de service public, il convient de considérer toutes les compensations annuelles versées à ces entreprises jusqu'au 30 novembre 2009 comme des aides existantes au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) no 659/1999.

9.2.3. *Le financement de nouveaux autobus et des infrastructures*

(227) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission est parvenue à la conclusion préliminaire que les plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013 avaient modifié le plan de développement national 1993-1999 et qu'ils devaient par conséquent être considérés comme constituant des aides nouvelles au sens de l'article 1er, point c), du règlement (CE) no 659/1999.

([54]) *Curley v. The Governor of Arbour Hill Prison*, [2005] 3 I.R. 308 p. 317.
([55]) Voir considérant 21.

(228) L'Irlande a toutefois démontré par la suite, en réponse à la décision d'ouvrir la procédure, que les plans de développement nationaux étaient des documents de stratégie de haut niveau prébudgétaires exposant les stratégies et les priorités du gouvernement en termes d'investissements, de sorte que les plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013 peuvent être considérés comme dépourvus d'effet juridique et comme ne constituant donc pas une modification notable d'un régime d'aides existant.

(229) Elle a, à cet effet, renvoyé à un arrêt de la Haute Cour (*Irish High Court*) irlandaise ([56]), en vertu duquel:

> «Le [plan de développement national] constitue principalement un plan ou un cadre financier qui précise ce que le gouvernement considère comme étant les priorités, en termes d'investissements, pour les sept prochaines années et la manière dont les ressources peuvent être réparties entre ces différentes priorités. […] Il s'agit essentiellement d'un plan financier ou budgétaire, et même si, comme c'est le cas en l'espèce, un projet d'importance nationale est mentionné dans le [plan de développement national], une telle mention est faite à des fins administratives, à titre d'indication du type de projet susceptible d'être financé au moyen d'une "enveloppe financière" spécifique. […] J'estime que la simple mise à disposition du financement prévu par le [plan de développement national] constitue une indication des modalités de financement possibles d'une activité donnée. Elle ne vise aucunement à établir un cadre quant à la décision ou aux décisions que l'autorité ou les autorités compétentes devraient prendre en ce qui concerne la proposition ou le projet effectif devant être financé de la sorte.»

(230) Le caractère non contraignant de ces plans est également attesté par les plans eux-mêmes. Selon le plan de développement national 2000-2006, il «reflète le large consensus constaté au cours du processus de consultation quant aux besoins futurs du pays en termes de développement» ([57]), tandis que le plan de développement national 2007-2013 «présente la feuille de route concernant l'avenir de l'Irlande» ([58]) et «expose les priorités en matière d'investissements sur les plans économique et social nécessaires aux fins de la réalisation de la vision d'une meilleure qualité de vie pour tous» ([59]).

(231) Enfin, l'Irlande a expliqué que les ressources affectées à l'octroi de fonds au titre des plans de développement nationaux étaient examinées par le parlement avant d'être avalisées et approuvées dans le budget national annuel.

(232) Il semble ressortir de cette description que les politiques en matière d'investissement exposées dans les plans de développement nationaux constituent des déclarations de politique, de sorte que les fonds ne peuvent être utilisés à moins que leur versement soit conforme aux dispositions établies par la loi, soit, en l'espèce, les lois sur les transports.

(233) La Commission considère que le financement des nouveaux autobus et celui des infrastructures sont régis par la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986, dont l'article 8, paragraphe 10, dispose que «[l]'office des transports [CIÉ] et les compagnies tiennent dûment compte du rôle social de l'office des transports et de la nécessité de maintenir des services de transport public intégrés, dans la mesure du possible, dans les ressources financières mises à leur disposition.» Les obligations générales de fournir un service public sont définies à l'article 8, paragraphes 2 et 3, de cette même loi, comme indiqué au considérant 21.

(234) La Commission considère par conséquent que les plans de développement nationaux 2000-2006 et 2007-2013 ne constituent pas des modifications notables du régime prévu par les lois sur les transports pour ce qui est du financement de nouveaux autobus et des infrastructures. Ces mesures constituent donc des aides existantes au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) no 659/1999.

(235) La Commission constate que le plan de développement national 2007-2013 a été abandonné en 2011 et remplacé par le plan d'investissement en faveur des infrastructures et du capital 2012-2016, et ce après l'entrée en vigueur du règlement (CE) no 1370/2007.

(236) Le 1er décembre 2009, les articles 45 et 49 de la loi de 2008 relative à l'autorité compétente en matière de transport pour Dublin sont entrés en vigueur, mettant fin au régime juridique qui régissait jusqu'alors le financement de nouveaux autobus et des infrastructures.

([56]) Arrêt du 31 juillet 2007 dans l'affaire *Kavanagh/Irlande*, non publié, p. 16, 17 et 51.
([57]) Plan national de développement 2000-2006, p. 5.
([58]) Plan national de développement 2007-2013, p. 15.
([59]) Ibidem, p. 15.

(237) En conséquence, aucune modification notable ne pouvant être considérée comme ayant été apportée au régime juridique prévoyant le financement de nouveaux autobus et d'infrastructures en faveur de Bus Éireann et de Dublin Bus jusqu'à l'entrée en vigueur de cette loi, il convient de considérer l'ensemble du financement de nouveaux autobus et d'infrastructures consenti à ces compagnies jusqu'au 30 novembre 2009 comme des aides existantes au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) no 659/1999.

9.2.4. *Le système de transport scolaire*

(238) En ce qui concerne l'allégation de l'Irlande selon laquelle le système de transport scolaire constitue une aide existante, la Commission rappelle que ce système a été mis en œuvre par CIÉ à partir de 1967 et, depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les transports (réorganisation de CIÉ) de 1986 ([60]), par Bus Éireann, qui a été constituée en vertu de l'article 6, paragraphe 1, de cette loi, conjointement avec d'autres filiales de CIÉ. Les missions de Bus Éireann en termes de fourniture, «sur le territoire de l'État et entre l'État et des endroits situés en dehors de celui-ci, d'un service de transport de passagers par route», y compris des services de transport scolaire, sont décrites plus en détail au considérant 21.

(239) Les modalités financières initiales du système ont été établies dans un accord comptable en 1968 ([61]), qui décrit les coûts pouvant donner lieu à un remboursement au moment de la mise en place du système. Les autorités irlandaises ont toutefois confirmé que les dispositions comptables actuelles reposaient sur la version actualisée d'un accord de 1975 ([62]). Dans une lettre du 23 novembre 2012 adressée à la Commission, l'Irlande a fait valoir que «[l] e document comptable de 1975 demeure le document de base en ce qui concerne les modalités financières convenues entre le ministère [de l'éducation et des qualifications] et Bus Éireann».

(240) La Commission note que l'actualisation de l'accord comptable opérée en 1975 décrit la finalité de celui-ci dans son préambule: «Les déclarations et projets de comptes ci-joints décrivent les dispositions comptables convenues pour le calcul et la présentation du coût supporté par CIÉ pour la prestation, le contrôle et la gestion au nom du ministère de l'éducation, ainsi que pour le transport, à destination et au départ de leur école, d'élèves pouvant bénéficier du système de transport scolaire gratuit conformément à la réglementation et aux dispositions du système de transport gratuit organisé et exploité par CIÉ au nom du ministère de l'éducation. Les présentes dispositions actualisent et remplacent le résumé des dispositions comptables datant du 1er août 1968».

(241) Ce document décrit de façon circonstanciée les comptes relatifs aux services de transport scolaire que CIÉ est tenue de rendre au ministère de l'éducation en échange de versements. La description inclut des définitions de ce qui peut être facturé au ministère de l'éducation au titre, principalement, des catégories «Coûts directs» et «Coûts indirects», avec divers ajustements, dont les «amortissements», les «intérêts», les «recettes provenant des passagers payant leur titre de transport» et les «frais découlant du transport gratuit d'enfants [sur les services réguliers]». L'objectif global consiste à calculer un «montant net total à la charge du ministère de l'éducation» ([63]).

(242) Rien n'indique que des modifications notables ont été apportées au système de transport scolaire depuis l'actualisation, en 1975, de l'accord comptable régissant ses dispositions financières. En outre, la Commission constate que le règlement (CE) no 1370/2007 ne saurait être considéré comme ayant ouvert le marché du transport scolaire, étant donné que les services de transport fournis dans le cadre du système ne sont pas offerts au grand public sans discrimination et en permanence ([64]). La Commission considère par conséquent que le système de transport scolaire constitue une aide existante au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) no 659/1999.

9.2.5. *Financement de la formation aux questions de handicap*

(243) L'Irlande fait valoir que le financement de la formation aux questions de handicap constitue une aide existante.

(244) La Commission observe toutefois que le système a été mis en place pour la première fois en 2001 et que rien ne permet de penser qu'il était fondé sur un système antérieur. Pour cette raison, l'Irlande ne saurait prétendre au bénéfice d'une exemption pour une aide existante au sens de l'article 1er, point b), du règlement (CE) no 659/1999, étant donné que l'aide n'existait pas encore en 1995.

([60]) Voir considérant 21.
([61]) Voir note de bas de page no 13.
([62]) Voir note de bas de page no 14.
([63]) Ibidem, annexe 1.
([64]) Voir l'article 2, point a), du règlement (CE) no 1370/2007 en ce qui concerne la définition des «transports publics de voyageurs» couverts par ledit règlement.

(245) L'Irlande n'ayant pas avancé d'autres arguments quant au fait que le financement de la formation aux questions de handicap constituait une aide existante, la Commission conclut que cette mesure doit être considérée comme une aide nouvelle au sens de l'article 1er, point c), du règlement (CE) nº 659/1999. Il incombe donc à la Commission d'évaluer la compatibilité de cette mesure avec le marché intérieur (voir section 9.4).

9.3. **Mesures utiles: le système de transport scolaire**

(246) La compensation annuelle versée pour la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional ainsi que le financement de nouveaux autobus et le financement d'infrastructures constituent des aides existantes auxquelles il a été mis fin. En revanche, le système de transport scolaire est un régime d'aides existant que l'Irlande continue de mettre en œuvre, le cadre fondamental qui le sous-tend étant toujours en place.

(247) En conséquence, la Commission entend engager un dialogue avec l'Irlande, à la suite de l'adoption de la présente décision, conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 659/1999, afin de convenir de mesures utiles visant à garantir la compatibilité du système de transport scolaire, dans sa mise en œuvre future, avec le marché intérieur.

9.4. **Compatibilité de l'aide: aide en faveur d'une formation aux questions de handicap**

(248) Étant donné que la compensation annuelle des coûts de fonctionnement liés à la prestation de services de transport par autobus urbain, suburbain et régional, le financement de nouveaux autobus et le financement d'infrastructures constituent des aides existantes auxquelles il a été mis fin, il n'est pas nécessaire d'apprécier la compatibilité de ces mesures avec le marché intérieur. En revanche, dans la mesure où le système de transport scolaire est un régime d'aides existant que l'Irlande continue d'exploiter, c'est dans le cadre du dialogue visé au considérant précédent que la Commission a l'intention d'informer l'Irlande des raisons pour lesquelles elle considère que ce système est incompatible avec le marché intérieur.

(249) Le financement accordé par l'Irlande à Bus Éireann et à Dublin Bus pour la formation aux questions de handicap constitue une aide nouvelle, de sorte que la Commission doit examiner sa compatibilité avec les règles applicables aux aides d'État. Il est de jurisprudence constante que les règles, principes et critères d'appréciation de la compatibilité des aides d'État en vigueur à la date à laquelle la Commission prend sa décision peuvent, en principe, être considérés comme mieux adaptés au contexte concurrentiel ([65]). Toute appréciation de la compatibilité de la mesure doit donc être effectuée sur la base des règles en vigueur au moment où la Commission décide si l'aide doit être récupérée en raison de son incompatibilité avec le marché intérieur ([66]): en l'espèce, les règles en vigueur sont énoncées dans le règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission ([67]).

(250) Toutefois, à l'époque de l'octroi du financement, la compatibilité des aides à la formation était régie par le règlement (CE) nº 68/2001, qui prévoyait une exemption de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que toutes les conditions dudit règlement soient remplies ([68]). En vertu du règlement (CE) nº 68/2001, une telle aide à la formation est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité. Il y a donc lieu d'examiner si le financement de la formation aux questions de handicap remplit l'ensemble des conditions du règlement (CE) nº 68/2001.

(251) L'exemption de l'obligation de notification prévue par le règlement (CE) nº 68/2001 requiert à la fois des aides individuelles et des régimes d'aides qu'ils contiennent une référence expresse audit règlement, par la citation de son titre et l'indication de sa référence de publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ([69]).

(252) Rien n'indique que le financement octroyé par l'Irlande à Bus Éireann et à Dublin Bus en faveur de la formation aux questions de handicap («financement de la formation») a fait l'objet d'une telle publication. En effet, l'Irlande n'a pas déclaré que le financement de la formation était compatible avec le règlement (CE) nº 68/2001.

(253) En conséquence, sans examiner les autres conditions de compatibilité énoncées dans le règlement (CE) nº 68/2001, la Commission considère que le financement de la formation ne satisfait pas aux conditions d'exemption de l'obligation de notification prévues par ledit règlement. Il s'ensuit que le financement de la formation doit être examiné à la lumière du règlement (UE) nº 651/2014, qui est entré en vigueur le 1er juillet 2014.

(254) L'article 58, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 651/2014 dispose que celui-ci s'applique aux aides individuelles octroyées avant son entrée en vigueur, pour autant qu'elles remplissent toutes les conditions qu'il prévoit, à l'exception de l'article 9.

([65]) Arrêt du 11 décembre 2008 dans l'affaire C-334/07 P, Commission/Freistaat Sachsen (Recueil 2008, p. I-9465, point 51).
([66]) Arrêt du 9 juin 2011 dans les affaires jointes C-465/09 P à C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya e.a./Commission (Recueil 2011, p. I-83, points 125 et 128). Plus récemment, arrêt du 12 novembre 2013 dans l'affaire T-570/08 RENV, Deutsche Post/Commission, ECLI:EU:T:2013:589, point 167.
([67]) Règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).
([68]) Article 3 du règlement (CE) nº 68/2001.
([69]) Article 3, paragraphe 1, et article 3, paragraphe 2, point b), du règlement (CE) nº 68/2001.

(255) La Commission considère que le financement de la formation constitue une «aide individuelle» au sens de l'article 2, point 14, du règlement (UE) nº 651/2014, et non un «régime d'aides» au sens de l'article 2, point 15, du même règlement, dans la mesure où, au moment de l'octroi, soit au cours de la période 2001-2003, l'aide avait davantage un caractère ad hoc et n'a été formalisée sous la forme d'un régime d'aides que beaucoup plus tard, en 2006 ([70]).

(256) L'article 31, paragraphe 4, du règlement (UE) nº 651/2014 fixe à 50 % des coûts admissibles l'intensité d'aide maximale autorisée dans le cas des aides à la formation. Or, l'intensité d'aide du financement octroyé en faveur de la formation est plus élevée, de sorte que cette condition n'est pas remplie.

(257) L'article 58, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 651/2014 dispose que «toute aide non exemptée de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité en vertu du présent règlement ou d'autres règlements adoptés sur le fondement de l'article 1er du règlement (CE) nº 994/98 et en vigueur précédemment est appréciée par la Commission au regard des encadrements, lignes directrices et communications applicables».

(258) La Commission examinera par conséquent si la mesure en question est susceptible d'être compatible avec le marché intérieur en vertu du règlement (CE) nº 800/2008 de la Commission ([71]), soit le règlement qui était en vigueur avant d'être abrogé par le règlement (UE) nº 651/2014. Conformément à l'article 39, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 800/2008, les aides à la formation sont compatibles avec le marché commun et sont exemptées de l'obligation de notification préalable, pour autant que les conditions énoncées aux paragraphes 2, 3 et 4 du même article soient remplies.

(259) L'article 39, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 800/2008, qui traite des aides à la formation, dispose que:

«L'intensité de l'aide ne dépasse pas: a) 25 % des coûts admissibles pour la formation spécifique et b) 60 % des coûts admissibles pour la formation générale. […].»

(260) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a indiqué que la formation aux questions de handicap devait être considérée comme une «formation générale» au sens du règlement (CE) nº 68/2001.

(261) En vertu de l'article 38, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 800/2008, on entend par «formation générale»:

«une formation comprenant un enseignement qui n'est pas uniquement ou principalement applicable au poste actuel ou prochain du salarié dans l'entreprise, mais qui procure des qualifications largement transférables à d'autres entreprises ou d'autres domaines de travail. La formation est considérée comme "générale" si, par exemple:

a) elle est organisée en commun par plusieurs entreprises indépendantes ou est ouverte aux salariés de différentes entreprises;

b) elle est reconnue, certifiée ou validée par des autorités ou organismes publics ou par d'autres organismes ou institutions auxquels un État membre ou la Communauté a conféré des compétences en la matière.»

(262) La Commission note que, bien que l'aide à la formation ait d'abord été octroyée à Bus Éireann et à Dublin Bus uniquement, la formation en question a également été dispensée aux travailleurs d'autres compagnies de transport par autobus et autocar à partir de 2006 ([72]), de sorte qu'il peut être considéré qu'elle «est ouverte aux salariés de différentes entreprises».

(263) La Commission estime par conséquent qu'il convient également de considérer la mesure d'aide à la formation en vigueur comme une «formation générale» au sens de l'article 38, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 800/2008.

(264) L'article 39, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 800/2008 fixe à 60 % des coûts admissibles l'intensité d'aide maximale autorisée dans le cas des aides à la «formation générale».

(265) Il ressort du tableau 5 que la subvention versée à CIÉ s'élève à 985 592 EUR, alors que les coûts supportés par CIÉ se montent à 661 560 EUR, soit une intensité d'aide de 59,8 %, ce qui est inférieur à l'intensité maximale autorisée de 60 % mentionnée au considérant 264.

([70]) Voir considérants 79 à 83.
([71]) Règlement (CE) nº 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (Règlement général d'exemption par catégorie) (JO L 214 du 9.8.2008, p. 3).
([72]) Voir considérant 83.

(266) En conséquence, étant donné que l'intensité d'aide est inférieure au seuil prévu par cette disposition, ce critère du règlement (CE) nº 800/2008 a été respecté.

(267) L'article 39, paragraphe 4, du règlement (CE) nº 800/2008 définit les types de coûts admissibles pour les projets d'aide à la formation. Selon l'Irlande, les coûts supportés par CIÉ, qui s'élèvent à 661 560 EUR comme indiqué dans le tableau 5, ont trait à ses frais de personnel. Cette catégorie de coûts est admissible en vertu de l'article 39, paragraphe 4, point a), dudit règlement. Cette condition est donc remplie.

(268) En ce qui concerne les divers autres articles du règlement (CE) nº 800/2008, la Commission relève que l'obligation de transparence prévue à l'article 5 a été respectée, étant donné que la mesure en cause a trait à des subventions au sens de l'article 5, paragraphe 1.

(269) En ce qui concerne l'article 7 du règlement (CE) nº 800/2008 relatif au cumul, la Commission ne dispose d'aucun élément indiquant que la mesure en cause a été financée par une autre source. Cette condition est donc remplie.

(270) En ce qui concerne l'article 8 du règlement (CE) nº 800/2008 ayant trait à l'effet incitatif, il semble peu probable que la mesure en cause aurait été exécutée en l'absence d'aide d'État. Cette condition est donc remplie.

(271) La Commission en conclut par conséquent que l'aide en faveur de la formation aux questions de handicap octroyée par l'Irlande à Bus Éireann et à Dublin Bus est compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, du traité, en vertu du règlement (CE) nº 800/2008.

10. **CONCLUSION**

(272) La compensation annuelle des coûts de fonctionnement, les subventions en faveur de l'acquisition de nouveaux autobus, les aides en faveur des infrastructures et le système de transport scolaire constituent des aides existantes au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) nº 659/1999.

(273) Les subventions en faveur de la formation aux questions de handicap sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État d'un montant de 654 900 000 EUR octroyée par l'Irlande jusqu'au 30 novembre 2009 sous la forme d'une compensation annuelle des coûts de fonctionnement constitue une aide existante au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) nº 659/1999.

Article 2

L'aide d'État d'un montant de 236 800 000 EUR octroyée par l'Irlande jusqu'au 30 novembre 2009 sous la forme d'un financement de nouveaux autobus constitue une aide existante au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) nº 659/1999.

Article 3

L'aide d'État d'un montant de 64 500 000 EUR octroyée par l'Irlande du 12 décembre 2000 au 30 novembre 2009 sous la forme d'un financement des infrastructures constitue une aide existante au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) nº 659/1999.

Article 4

L'aide d'État octroyée par l'Irlande au titre du système de transport scolaire constitue une aide existante au sens de l'article 1er, point b) v), du règlement (CE) nº 659/1999.

Article 5

L'aide d'État d'un montant de 985 592 EUR octroyée par l'Irlande en faveur d'une formation aux questions de handicap est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 15 octobre 2014.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Vice-président