

DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/635**z dnia 15 października 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) wdrożonej przez Irlandię na rzecz przedsiębiorstw autobusowych Córas Iompair Éireann (Dublin Bus i Irish Bus)***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 7275)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy ⁽¹⁾,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, na mocy której Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do pomocy C 31/07 (ex NN 17/07) ⁽²⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W związku z otrzymaną skargą, a także w wyniku późniejszej obszernej wymiany korespondencji między Komisją a stroną skarżącą oraz między Komisją a władzami irlandzkimi Komisja w dniu 18 lipca 2007 r. poinformowała Irlandię, że podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do domniemanej, niezgodnej z prawem pomocy państwa przyznanej przedsiębiorstwom autobusowym należącym do Córas Iompair Éireann (Irlandzkiej Rady ds. Transportu („CIÉ”)): Bus Éireann (znanemu również jako „Irish Bus”) ⁽³⁾ i Dublin Bus (znanemu również jako „Bus Átha Cliath”) przez rząd irlandzki w postaci dotacji w ramach krajowych planów rozwoju i w postaci rocznych dotacji operacyjnych („decyzja o wszczęciu postępowania”).
- (2) W dniu 31 października 2007 r. władze irlandzkie przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (3) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾. Komisja zaprosiła zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowej pomocy.
- (4) Komisja otrzymała uwagi od dwunastu zainteresowanych stron. Przekazała je Irlandii, tak aby państwo to mogło się do nich odnieść; Komisja otrzymała uwagi Irlandii w piśmie z dnia 26 lutego 2008 r.
- (5) Pismem z dnia 24 kwietnia 2008 r. władze irlandzkie przekazały Komisji kopię ustawy o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r., która niedawno została opublikowana.
- (6) W e-mailu z dnia 12 lutego 2009 r. władze irlandzkie przekazały Komisji kopię *Oceny kosztów i wydajności Dublin Bus i Bus Éireann*.
- (7) Na wniosek władz irlandzkich w dniu 25 marca 2009 r. odbyła się wideokonferencja. Po tym spotkaniu, w piśmie z dnia 30 kwietnia 2009 r., władze irlandzkie przesyłały na wniosek Komisji dodatkowe informacje.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 oraz 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Na potrzeby niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia do art. 87 i 88 Traktatu WE.

⁽²⁾ Dz.U. C 217 z 15.9.2007, s. 44.

⁽³⁾ W decyzji o wszczęciu postępowania przedsiębiorstwo Bus Éireann nazywano Irish Bus. W niniejszej decyzji stosowana jest jednak nazwa Bus Éireann, ponieważ właśnie ta nazwa jest powszechnie używana i właśnie tę nazwę firma wykorzystuje w swoich działaniach marketingowych.

⁽⁴⁾ Zob. przypis 2.

- (8) Pismem z dnia 19 stycznia 2010 r. władze irlandzkie przekazały Komisji kopię zamówienia na usługi publiczne zawartego między Krajowym Urzędem Transportu a Dublin Bus w dniu 1 grudnia 2009 r.
- (9) Jako że w dniu 3 grudnia 2009 r. weszło w życie rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (⁵), w pismach i e-mailach z dnia 30 marca 2010 r. Komisja zwróciła się do władz irlandzkich i zainteresowanych stron o przekazanie swoich uwag dotyczących zgodności przedmiotowych środków z nowym rozporządzeniem. W piśmie z dnia 25 maja 2010 r. Komisja otrzymała uwagi władz irlandzkich. Komisja otrzymała również uwagi od trzech zainteresowanych stron.
- (10) W dniu 14 lutego 2011 r. Komisja zwróciła się do Irlandii o dodatkowe informacje, które władze irlandzkie przekazały w piśmie z dnia 15 kwietnia 2011 r.
- (11) W dniu 19 września 2011 r. Komisja zwróciła się do władz irlandzkich o dodatkowe informacje. Na wniosek władz irlandzkich w dniu 14 października 2011 r. odbyła się telekonferencja. Po tym spotkaniu w piśmie z dnia 9 listopada 2011 r. władze irlandzkie przesłały dodatkowe informacje.
- (12) Na wniosek Komisji w dniu 13 września 2012 r. odbyło się w Dublinie spotkanie z władzami irlandzkimi. Po tym spotkaniu w e-mailu z dnia 19 września 2012 r. Komisja zwróciła się do władz irlandzkich o przekazanie dalszych informacji, które władze irlandzkie przekazały w piśmie z dnia 23 listopada 2012 r.
- (13) W dniu 21 lutego 2014 r. Komisja zwróciła się do Irlandii o dodatkowe informacje, które władze irlandzkie przekazały w piśmie z dnia 15 maja 2014 r.

2. STRONY

2.1. Skarżący

- (14) Skarżący, Irlandzka Rada ds. Turystyki Autokarowej i Transportu Autokarowego (Coach Tourism and Transport Council), jest organem reprezentującym niezależne prywatne firmy transportowe, które świadczą usługi transportowe (w tym krajowe i międzynarodowe rozkładowe usługi dalekobieżne, przewozy podmiejskie, usługi transportowe na obszarach wiejskich i miejskich, usługi w zakresie transportu szkolnego, usługi w zakresie turystyki przyjazdowej i wyjazdowej oraz ogólne usługi wynajmu) w Irlandii na zasadach komercyjnych.

2.2. Beneficjenci

- (15) Beneficjentami domniemanej niezgodnej z prawem pomocy państwa są Bus Éireann i Dublin Bus. Oba przedsiębiorstwa są spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością będącymi wyłączną własnością CIÉ (⁶).

2.2.1. Bus Éireann

- (16) Bus Éireann świadczy usługi autobusowe na terenie całej Irlandii, z wyjątkiem usług miejskich w Dublinie, przy użyciu zasobów własnych i zasobów podwykonawców. Oferowane usługi autobusowe obejmują ekspresowe dalekobieżne usługi autobusowe oraz miejskie, podmiejskie i regionalne usługi autobusowe, międzynarodowe usługi autokarowe Eurolines, usługi w zakresie transportu szkolnego i usługi pomocnicze, takie jak wynajem autobusów i autokarów, organizacja wycieczek jednodniowych, testowanie pojazdów, realizacja umów serwisowych i doręczanie przesyłek.
- (17) Usługi w zakresie transportu szkolnego są realizowane na rzecz Ministerstwa Edukacji i Umiejętności (⁷).

2.2.2. Dublin Bus

- (18) Głównym przedmiotem działalności Dublin Bus jest świadczenie miejskich i podmiejskich usług autobusowych na obszarze metropolitalnym Dublina (w tym w hrabstwie i mieście Dublin oraz na obszarach sąsiadujących). Oprócz tego Dublin Bus świadczy usługi w trzech obszarach działalności komercyjnej: organizuje wycieczki krajoznawcze, obsługuje połączenie autobusowe między Dublinem a dublińskim lotniskiem oraz wynajmuje autobusy/organizuje wydarzenia specjalne.

(⁵) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

(⁶) CIÉ jest przedsiębiorstwem publicznym będącym własnością irlandzkiego Skarbu Państwa, które zostało założone na mocy ustawy transportowej z 1950 r. Ustawa transportowa z 1950 r. i ustawa transportowa z 1958 r. określają ogólne obowiązki CIÉ i jego zobowiązania. Zgodnie z ustawą transportową z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) CIÉ miało stworzyć do celów operacyjnych trzy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością: Irish Rail, Bus Éireann i Dublin Bus.

(⁷) Do 2010 r. ministerstwo to nosiło nazwę Ministerstwo Edukacji i Nauki.

3. KRAJOWE RAMY PRAWNE OBEJMUJĄCE PRZEDMIOTOWE ŚRODKI

3.1. Ustawy transportowe

- (19) Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy transportowej z 1950 r. ogólnym obowiązkiem CIÉ było najpierw „oferowanie, zapewnienie lub promowanie skutecznego, ekonomicznego, dogodnego i odpowiednio zintegrowanego systemu transportu publicznego” w ramach pasażerskiego transportu drogowego, z uwzględnieniem bezpieczeństwa transportu oraz stymulowania rozwoju gospodarczego kraju.
- (20) Artykuł ustawy transportowej z 1950 r., o którym mowa w poprzednim punkcie, został uchylony przez ustawę transportową z 1958 r., której art. 7 stanowi: „Ogólny obowiązek Rady [CIÉ] polega na świadczeniu zasadnych, skutecznych i ekonomicznych usług transportowych z uwzględnieniem bezpieczeństwa transportu, stymulowania rozwoju gospodarczego kraju oraz zapewnienia rozsądnych warunków zatrudnienia pracowników”.
- (21) W ustawie transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) określono podstawowe cele oraz obowiązki Bus Éireann i Dublin Bus. Zgodnie z art. 8 ust. 2 tej ustawy „główny przedmiot działalności przedsiębiorstwa Irish Bus musi zostać określony w akcie założycielskim i musi obejmować świadczenie krajowych i międzynarodowych usług pasażerskich w zakresie transportu drogowego, z wyjątkiem takich usług, jakie oferuje przedsiębiorstwo Dublin Bus, oraz usług pomocniczych, a także pełnienie w tych celach funkcji w imieniu Rady [CIÉ], nadanych jej na mocy ustawy z 1950 r. lub innego aktu ustawodawczego”. Art. 8 ust. 3 tej ustawy stanowi, że „główny przedmiot działalności przedsiębiorstwa Dublin Bus musi zostać określony w akcie założycielskim i musi obejmować świadczenie usług pasażerskich w zakresie transportu drogowego w hrabstwie i mieście Dublin i na obszarach sąsiadujących oraz krajowych i międzynarodowych usług pomocniczych, a także pełnienie w tych celach funkcji w imieniu Rady [CIÉ], nadanych jej na mocy ustawy z 1950 r. lub innego aktu ustawodawczego”. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 10 ustawy transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ), CIÉ i należące do niego przedsiębiorstwa autobusowe muszą uwzględnić swoją rolę społeczną oraz potrzebę utrzymania świadczenia publicznych usług transportowych – w maksymalnym stopniu – w ramach dostępnych środków finansowych.
- (22) Władze irlandzkie wyjaśniły ponadto, że standardowe opłaty za przejazdy (w tym standardowe opłaty za przejazdy pobierane od osób dorosłych za usługi we wszystkich kategoriach oraz opłaty pobierane od uczniów za usługi miejskie)⁽⁸⁾ pobierane przez Dublin Bus i Bus Éireann podlegają kontroli Ministra Transportu pod względem maksymalnych opłat, które można pobierać. Żaden przewoźnik autobusowy nie może podnosić tych opłat bez uprzedniej zgody Ministerstwa Transportu. Opłaty pobierane przez przewoźników prywatnych nie podlegają żadnym procedurom powiadamiania lub kontroli.
- (23) Od dnia 10 stycznia 2001 r. obydwaj przewoźnicy autobusowi CIÉ są zobowiązani na mocy zalecenia ministerialnego⁽⁹⁾ do powiadomienia Ministerstwa Transportu o zaproponowanych nowych usługach lub zaproponowanych zmianach w istniejących usługach co najmniej cztery tygodnie przed ich wprowadzeniem. W takim powiadomieniu przewoźnicy autobusowi CIÉ muszą przedstawić wszystkie szczegóły dotyczące zaproponowanych usług. Jeśli Ministerstwo Transportu stwierdzi, że zaproponowane usługi mogą być niezgodne z istniejącą licencjonowaną usługą przewozu drogowego osób, przedsiębiorstwa CIÉ muszą uzyskać formalną zgodę Ministra Transportu zgodnie z art. 25 ustawy transportowej z 1958 r.

3.2. Protokoły ustaleń

- (24) Od 2003 do 2009 r. rekompensata była wypłacana na rzecz Dublin Bus i Bus Éireann na podstawie rocznych protokołów ustaleń zawieranych z obydwoma przedsiębiorstwami. Władze irlandzkie wyjaśniły, że te protokoły ustaleń określają jakość (w tym jakość obsługi klientów, czystość, wiek autobusów, dostępność itd.) oraz ilość (w tym liczbę autobusów, przejechanych kilometrów, przewiezionych pasażerów itd.) usług świadczonych przez każde przedsiębiorstwo w zamian za płatności realizowane z irlandzkiego Skarbu Państwa. Protokoły ustaleń regulują również wymagania finansowe i operacyjne oraz monitoring i sprawozdawczość.

⁽⁸⁾ Sprawozdanie irlandzkiego organu ds. konkurencji dotyczące sektora pasażerskiego transportu autobusowego i kolejowego zgodnie z art. 11 ustawy o konkurencji z 1991 r.

⁽⁹⁾ Zgodnie z art. 26 ust. 1 ustawy transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) Minister Transportu może przekazać CIÉ pisemne zalecenie polityczne odnośnie do funkcji CIÉ i należących do niego przedsiębiorstw.

- (25) Od 2005 do 2008 r. wypłata ustalonej kwoty dotacji na rzecz każdego z przedsiębiorstw była uzależniona od spełnienia określonych kryteriów wydajności zdefiniowanych w protokołach ustaleń.

3.3. Krajowe plany rozwoju

- (26) Krajowe plany rozwoju obejmują wszystkie sektory gospodarki, a ich głównym celem jest poprawa infrastruktury gospodarczej i społecznej w Irlandii. Działania realizowane w ramach krajowych planów rozwoju są finansowane ze środków publicznych, prywatnych i unijnych⁽¹⁰⁾. Krajowe plany rozwoju, które zostały przeanalizowane w niniejszej decyzji, dotyczą lat 2000–2006 i 2007–2013. Krajowy plan rozwoju na lata 2007–2013 został przerwany w 2011 r. i zastąpiony planem inwestycji infrastrukturalnych i kapitałowych na lata 2012–2016.

3.4. Krajowy Urząd Transportu i nowe zamówienia na usługi publiczne

- (27) W dniu 14 kwietnia 2008 r. władze irlandzkie opublikowały ustawę o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r. mającą na celu „ułatwienie ustanowienia nowego urzędu transportu, który będzie ponosił ogólną odpowiedzialność za koordynację zarządzania transportem i ruchem oraz za lokowanie kapitału i obecnych środków finansowych na transport publiczny w całym rejonie Dublina”. W późniejszej ustawie o regulacji transportu publicznego z 2009 r. nazwa nowego urzędu została zmieniona na Krajowy Urząd Transportu. Nowy urząd przejął regulację autobusowych przewozów pasażerskich w całym kraju.
- (28) Zgodnie z art. 48 ust. 1 lit. b) ustawy o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r. „W przypadku gdy [Krajowy] Urząd [Transportu] proponuje zapewnienie świadczenia usług w zakresie publicznego transportu pasażerskiego [...], powinno to nastąpić [...] zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu”.
- (29) W dniu 1 grudnia 2009 r. Krajowy Urząd Transportu podpisał dwie umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do rekompensaty z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej na okres pięciu lat. Jedna umowa została podpisana z Dublin Bus na świadczenie usług w całym rejonie Dublina, a druga z Bus Éireann na świadczenie usług w pozostałej części kraju. Jednocześnie wspomniane powyżej protokoły ustaleń (zob. sekcja 3.2) zostały zawieszono.
- (30) Zważywszy na to, że decyzja o wszczęciu postępowania nie obejmuje tych umów o świadczenie usług publicznych, kontrola rocznej rekompensaty przyznanej przez Irlandię na rzecz Dublin Bus i Bus Éireann z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych jest ograniczona w niniejszej decyzji do okresu sprzed dnia 1 grudnia 2009 r., kiedy to wspomniane umowy zaczęły regulować świadczenie tych usług.
- (31) W piśmie do Komisji z dnia 23 listopada 2012 r. władze irlandzkie stwierdziły, że „[...] pomoc kapitałowa, w tym dotacje na nowe autobusy, [...] została wypłacona na rzecz Dublin Bus i Bus Éireann zgodnie z ustawą o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r. Płatności te nastąpiłyby zgodnie z art. 45 tej ustawy, który umożliwia Krajowemu Urzędowi Transportu finansowanie publicznej infrastruktury transportowej, lub zgodnie z art. 49, który umożliwia finansowanie umów o świadczenie usług publicznych”.
- (32) Zgodnie z art. 45 ust. 1 ustawy o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r. „[Krajowy] Urząd [Transportu] może, na warunkach, jakie uzna za stosowne, przyznać organom transportu publicznego lub stronom trzecim dotacje ze środków przekazanych przez Oireachtas [irländzki parlament krajowy] w odniesieniu do zapewnienia infrastruktury transportu publicznego, za którą takie organy lub strony trzecie odpowiadają [...]”.
- (33) Zgodnie z art. 49 ust. 1 ustawy o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r. „W przypadku gdy [Krajowy] Urząd [Transportu] zawarze umowę o świadczenie publicznych usług transportowych zgodnie z art. 48, może on, na

⁽¹⁰⁾ Decyzją z dnia 7 grudnia 2000 r. (SG (2000) D/109196) Komisja zatwierdziła program operacyjny na rzecz infrastruktury gospodarczej i społecznej, który jest częścią wspólnotowych ram wsparcia na pomoc strukturalną Wspólnoty w regionie przygranicznym, środkowym i zachodnim w ramach Celu 1 oraz w regionie południowym i wschodnim, które kwalifikują się do uzyskania pomocy przejściowej w ramach Celu 1 w Irlandii. Całkowita pomoc współfinansowana z funduszy strukturalnych, przyznana w ramach tego programu operacyjnego, wynosi 854,8 mln EUR. Wymagana kwota udziału krajowego (z sektora publicznego) wynosi 624,7 mln EUR.

warunkach, jakie uzna za stosowne, wypłacić danemu operatorowi transportu publicznego środki przyznane przez Oireachtas lub w inny sposób w odniesieniu do świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, o których mowa w przedmiotowej umowie”.

- (34) W świetle motywów 31–33 oraz zważywszy na to, że decyzja o wszczęciu postępowania nie obejmuje dotacji przyznanych na mocy ustawy o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r., okres weryfikacji przekazania przez Irlandię środków na finansowanie nowych autobusów i infrastruktury na rzecz dwóch przedmiotowych przedsięwzięć jest ograniczony w niniejszej decyzji do okresu sprzed dnia 1 grudnia 2009 r., kiedy to weszła w życie część tej ustawy, która zawiera artykuły ustawy, o których mowa w motywach 31–33 ⁽¹⁾.

3.5. Umowy dotyczące programu transportu szkolnego

- (35) Bus Éireann obsługuje program transportu szkolnego w imieniu Ministerstwa Edukacji i Umiejętności.
- (36) CIÉ obsługiwało ten program od 1967 r. Od wejścia w życie ustawy transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) ⁽²⁾ obsługuje go Bus Éireann. Pierwotne ustalenia finansowe dotyczące programu zostały zawarte w umowie rachunkowej z 1968 r. ⁽³⁾; koszty kwalifikujące się do zwrotu zostały określone w momencie opracowania programu. Władze irlandzkie potwierdziły, że obecne ustalenia rachunkowe opierają się na zaktualizowanej umowie z 1975 r. ⁽⁴⁾.
- (37) Obecnie Bus Éireann podzleca przewoźnikom autobusowym z sektora prywatnego większość usług w zakresie programu transportu szkolnego.
- (38) Roczne protokoły ustaleń zawierane z Bus Éireann nie dotyczą programu transportu szkolnego, którego władze irlandzkie nie uznają za obowiązek świadczenia usługi publicznej i który jest klasyfikowany w księgach rachunkowych Bus Éireann jako usługa komercyjna (zob. sekcja 4.4).

4. OPIS ŚRODKÓW

4.1. Roczna rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych

- (39) Władze irlandzkie udzieliły Bus Éireann i Dublin Bus pomocy poprzez wypłatę rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu autobusowego, które podlegają obowiązkowi świadczenia usługi publicznej.
- (40) Usługi świadczone przez Bus Éireann w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej obejmują wszystkie usługi miejskie, podmiejskie i regionalne (usługi przewozów miejskich). Inne usługi świadczone przez Bus Éireann, takie jak ekspresowe międzyregionalne przewozy dalekobieżne, wynajem prywatny, organizacja wycieczek jednodniowych, międzynarodowe usługi autokarowe Eurolines oraz usługi w zakresie transportu szkolnego, nie podlegają obowiązkowi świadczenia usługi publicznej i według Irlandii przedsiębiorstwo rozlicza się z nich jak z usług komercyjnych.
- (41) Usługi świadczone przez Dublin Bus w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej obejmują usługi miejskie realizowane w całym rejonie Dublina. Inne usługi świadczone przez Dublin Bus, a mianowicie usługi „Airlink Airport Express” oraz wynajem autobusów/organizacja wydarzeń specjalnych, nie podlegają obowiązkowi świadczenia usługi publicznej i przedsiębiorstwo rozlicza się z nich jak z usług komercyjnych.
- (42) W latach 2003–2009 władze irlandzkie wypłaciły CIÉ roczną rekompensatę na rzecz Bus Éireann i Dublin Bus w wysokości określonej w tabeli 1 na potrzeby świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej.

Tabela 1

| Rekompensata z tytułu świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej, EUR (mln) | | |
|--|-------------|------------|
| Rok | Bus Éireann | Dublin Bus |
| 2003 | 22,9 | 53,9 |
| 2004 | 24,0 | 61,8 |

⁽¹⁾ Zob. ustawa o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r. (części 3, 4, 5 i art. 115 ust. 2) (Rozpoczęcie); zarządzenie z 2009 r.

⁽²⁾ Zob. motyw 21.

⁽³⁾ Realizowane przez CIÉ systemy bezpłatnego transportu dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych – Streszczenie ustaleń rachunkowych – 1 sierpnia 1968 r.

⁽⁴⁾ System bezpłatnego transportu dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych – Streszczenie ustaleń rachunkowych – styczeń 1975 r.

| Rekompensata z tytułu świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej, EUR (mln) | | |
|--|-------------|------------|
| Rok | 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 |
| Ogółem | 207,5 | 447,4 |
| Ogółem (łącznie) | 654,9 | |

- (43) Władze irlandzkie uważają, że te płatności z tytułu rekompensaty są przeznaczone wyłącznie na świadczenie usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej i w żaden sposób nie dotują świadczonych przez przedsiębiorstwa autobusowe usług komercyjnych. Ponadto wszelkie zyski uzyskane z usług komercyjnych przez którekolwiek przedsiębiorstwo są wykorzystywane na finansowanie usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej, które przynoszą straty; w szczególności Bus Éireann przeznaczyło na usługi podlegające obowiązkowi świadczenia usługi publicznej zyski ze swoich usług komercyjnych.
- (44) W latach 2003–2009 roczne płatności z tytułu rekompensaty zostały określone w wyprzedzeniu w protokołach ustaleń, które obydwa przedsiębiorstwa autobusowe podpisywały corocznie z Ministerstwem Transportu. W protokołach tych określone zostały również usługi autobusowe, które mają być świadczone.

4.2. Finansowanie nowych autobusów

- (45) Władze irlandzkie pomagają również Bus Éireann i Dublin Bus, przydzielając im dotacje na finansowanie nowych autobusów w ramach krajowych planów rozwoju.
- (46) W latach 2000–2008 CIÉ przekazano dotacje na rzecz przewoźników autobusowych na potrzeby świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej, które to dotacje wyszczególniono w tabeli 2. Dotacje na nowe autobusy, które są analizowane w niniejszej decyzji, zaczęto wypłacać w 2000 r., tzn. w pierwszym roku realizacji krajowego planu rozwoju na lata 2000–2006 ⁽¹⁵⁾, a ich wypłacanie zakończono w 2009 r. ⁽¹⁶⁾.

Tabela 2

| Pomoc kapitałowa na wymianę taboru autobusowego, EUR (mln) | | |
|--|----------------------------|------------|
| Rok | 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⁾ Zob. motyw 26

⁽¹⁶⁾ Zob. motyw 34.

| Pomoc kapitałowa na wymianę taboru autobusowego, EUR (mln) | | |
|--|----------------------------|------------|
| Rok | Bus Éireann ⁽¹⁾ | Dublin Bus |
| 2005 | — | 5,3 |
| 2006 | — | 24,9 |
| 2007 | 32,1 | 21,4 |
| 2008 | 40,4 | 18,2 |
| 2009 | 0,1 | — |
| Ogółem | 106,9 | 129,9 |
| Ogółem (łącznie) | 236,8 | |

⁽¹⁾ Dane liczbowe zawarte w tabeli nie obejmują pomocy kapitałowej na wymianę taboru autobusowego udzielonej Bus Éireann na rzecz usług transportu szkolnego, które zostały omówione później w sekcji dotyczącej programu transportu szkolnego, zob. motyw 75.

- (47) Władze irlandzkie poinformowały, że dotacje są wypłacane na rzecz Bus Éireann i Dublin Bus jako częściowa rekompensata z tytułu zakupu pojazdów, które są wykorzystywane wyłącznie do świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej, oraz że dotacje skutkują zmniejszeniem corocznych płatności w ramach rekompensaty z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej.
- (48) Finansowanie określone w tabeli 2 stanowi jednak tylko część budżetu przeznaczonego na zakup pojazdów wykorzystywanych do świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej, ponieważ niektóre pojazdy są nabywane całkowicie lub częściowo ze środków własnych Bus Éireann i Dublin Bus. W takiej sytuacji tabor może być wykorzystywany zarówno w ramach świadczenia usług komercyjnych, jak i tych, które podlegają obowiązkowi świadczenia usługi publicznej.
- (49) Odpis amortyzacyjny jest uwzględniany w rachunku zysków i strat w odniesieniu do wykorzystywania tych pojazdów do świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej. W przypadku pojazdu, którego zakup został tylko częściowo sfinansowany z dotacji, w rachunku zysków i strat uwzględniany jest tylko odpis amortyzacyjny proporcjonalny do wkładu przedsiębiorstwa autobusowego w odniesieniu do wykorzystywania tego pojazdu do świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej.
- (50) Autobusy wykorzystywane do świadczenia usług komercyjnych są nabywane całkowicie na koszt przedsiębiorstw autobusowych.

4.3. Finansowanie specjalnej infrastruktury

- (51) W ramach krajowych planów rozwoju władze irlandzkie przyznały CIÉ również dotacje inwestycyjne na infrastrukturę niezbędną do świadczenia usług autobusowych: w szczególności na modernizację przystanków autobusowych i wybudowanie nowych garażów autobusowych w Dublinie.
- (52) Kwoty dotacji przyznanych w latach 2000–2008 wymieniono w tabeli 3. Wpłaty dotacji na specjalną infrastrukturę, które są analizowane w niniejszej decyzji, rozpoczęto w 2000 r., tzn. w pierwszym roku realizacji krajowego planu rozwoju na lata 2000–2006 ⁽¹⁷⁾, a zakończono w 2009 r. ⁽¹⁸⁾.

Tabela 3

| Pomoc kapitałowa na infrastrukturę, EUR (mln) | | |
|---|-------------|------------|
| Rok | Bus Éireann | Dublin Bus |
| 2000 | — | 4,6 |
| 2001 | 2,8 | 7,9 |

⁽¹⁷⁾ Zob. motyw 26.

⁽¹⁸⁾ Zob. motyw 34.

| Pomoc kapitałowa na infrastrukturę, EUR (mln) | | |
|---|-------------|------------|
| Rok | 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 | — | — |
| Ogółem | 16,3 | 52,8 |
| Ogółem (łącznie) | 69,1 | |

- (53) Władze irlandzkie poinformowały, że środki finansowe na nową infrastrukturę i zaplecze operacyjne zostały przekazane wyłącznie w celu spełnienia obowiązków świadczenia usługi publicznej oraz że modernizacja infrastruktury była niezbędna do spełnienia warunków w zakresie jakości i dostępności nałożonych w ramach tych obowiązków.
- (54) Przedmiotowa infrastruktura jest własnością CIÉ i według władz irlandzkich przez lata nie była modernizowana w celu spełnienia wymogów operacyjnych, wymogów bezpieczeństwa i wymogów klientów.
- (55) Dotacje wraz ze środkami własnymi umożliwiły przedsiębiorstwu zapewnienie zgodności zaplecza operacyjnego z wymaganymi standardami, a zwłaszcza pozwoliły ułatwić podróżowanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową.
- (56) Obydwa przedsiębiorstwa, tj. Dublin Bus i Bus Éireann, otrzymały finansowanie, które umożliwiło im pokrycie kosztów garażów autobusowych i zaplecza technicznego, a także kosztów niezbędnych do wykonania prac ułatwiających dostęp do dworców i przystanków autobusowych.
- (57) W przypadku Bus Éireann większość środków finansowych przekazanych na infrastrukturę/zaplecze operacyjne zostało przeznaczonych na modernizację dworców autobusowych obsługiwanych na terenie całego kraju. Celem tych prac modernizacyjnych była poprawa dostępności, zamontowanie tzw. krawężników kasselskich oraz cały szereg innych powiązanych działań.
- (58) Środki finansowe przekazane Bus Éireann obejmują środki pochodzące z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu Interreg.
- (59) Zwiększenie w Dublinie liczby autobusów wykorzystywanych do świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej doprowadziło do konieczności zwiększenia pojemności garażów. W rezultacie w 2004 r. wybudowano garaż w Harristown. Na realizację tego projektu przeznaczono 22 mln EUR z dotacji wypłaconych Dublin Bus na rzecz infrastruktury/zaplecza operacyjnego. Łączny koszt wybudowania garażu w Harristown wyniósł 42,1 mln EUR, w tym 22 mln EUR pochodziło z przekazanych dotacji, a 20,1 mln EUR z własnego wkładu CIÉ/Dublin Bus. Autobusy garażowane w Harristown są wykorzystywane wyłącznie do świadczenia usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej.
- (60) Fizyczny dostęp do wszystkich obiektów infrastrukturalnych sfinansowanych z dotacji określonych w tabeli 3 mają wyłącznie pojazdy Bus Éireann i Dublin Bus.

4.4. Program transportu szkolnego

4.4.1. Opis programu

- (61) Bus Éireann obsługuje program transportu szkolnego w imieniu Ministerstwa Edukacji i Umiejętności. CIÉ obsługiwało ten program od 1967 r. Od wejścia w życie ustawy transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) ⁽¹⁹⁾ obsługuje go Bus Éireann.
- (62) Program ten jest skierowany głównie do dzieci z obszarów wiejskich, które ze względu na miejsce zamieszkania mogłyby mieć trudności z regularnym uczęszczaniem do szkoły. Aby móc korzystać z tego programu, uczniowie muszą mieszkać w określonej odległości od najbliższej szkoły, chociaż w przypadku określonej grupy uczniów o specjalnych potrzebach zazwyczaj zapewniony jest bezpośredni transport („od drzwi do drzwi”) między domem a szkołą.
- (63) W ramach programu transportu szkolnego codziennie do szkół podstawowych i ponadpodstawowych przewożonych jest 135 tys. dzieci, w tym około 8 tys. dzieci mających specjalne potrzeby edukacyjne i 9 tys. dzieci, które korzystają z rozkładowych usług autobusowych i kolejowych, w tym usług realizowanych przez licencjonowanych przewoźników prywatnych.
- (64) W ramach tego programu Bus Éireann obsługuje tabor składający się z 700 autobusów szkolnych. Prywatni przewoźnicy pracujący na zlecenie Bus Éireann obsługują kolejne 3 tys. pojazdów.
- (65) Władze irlandzkie informują, że obecnie 86 % usług świadczą prywatni przewoźnicy, a w ostatnich latach odsetek ten stopniowo rośnie.
- (66) Programem zarządza 11 oddziałów regionalnych Bus Éireann, których działania koordynuje centrala Bus Éireann w Dublinie.
- (67) Poza obsługą własnego specjalnego taboru autobusów szkolnych rola administracyjna Bus Éireann w ramach tego programu obejmuje:
- zawieranie umów z prywatnymi operatorami i rozliczanie ich płatności,
 - stałe monitorowanie działań wykonawców,
 - planowanie świadczenia nowych usług, w tym planów i harmonogramów podróży,
 - coroczną weryfikację każdej trasy w celu odzwierciedlenia fluktuacji uczniów,
 - ocenę kwalifikowalności uczniów do korzystania z usług,
 - pobieranie i rozliczanie opłat uczniowskich,
 - wydawanie uczniom biletów,
 - weryfikację wszystkich kierowców i inspektorów we współpracy z policją,
 - codzienny nadzór nad realizacją usług, ich zgodnością ze standardami oraz ich monitorowanie,
 - wszelkie działania w ramach wsparcia administracyjnego niezbędne do obsługi programu oraz jego rozliczania jako usługi publicznej.

4.4.2. Ustalenia finansowe dotyczące programu transportu szkolnego

- (68) Ustalenia finansowe dotyczące programu transportu szkolnego zostały zawarte w umowie rachunkowej z 1968 r. ⁽²⁰⁾, która została zaktualizowana w 1975 r. ⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ Zob. motyw 21.

⁽²⁰⁾ Zob. przypis 13.

⁽²¹⁾ Zob. przypis 14.

- (69) Władze irlandzkie informują, że na podstawie tych ustaleń Ministerstwo Edukacji i Umiejętności zwraca Bus Éireann poniesione koszty oraz że zwrot kosztów bezpośrednich obejmuje koszty poniesione w związku z obsługą programu i z zarządzaniem nim oraz część poniesionych kosztów pośrednich obliczonych na podstawie ustalonego wzoru minus dochód z opłat nałożonych na rodziców uczniów korzystających z programu.
- (70) Wzór obliczenia poniesionych kosztów pośrednich został ustalony w umowie z 1975 r. na poziomie 13 % określonych zdefiniowanych kosztów bezpośrednich. Jednak w wyniku negocjacji pomiędzy Ministerstwem Edukacji i Umiejętności a Bus Éireann opłata ta została ograniczona ustaloną maksymalną kwotą, która w 2011 r. wynosiła 16,7 mln EUR, lub ekwiwalentem wynoszącym 10,7 % przedmiotowych kosztów poniesionych w danym roku. Na lata 2012–2013 ustalono kwotę w wysokości 15 mln EUR ⁽²²⁾.
- (71) Koszty płatności na rzecz podwykonawców z sektora prywatnego stanowią dużą część ogólnych kosztów bezpośrednich, ponieważ większość usług w zakresie transportu szkolnego jest zlecana na zewnątrz i nie jest obsługiwana przez własny tabor autobusów szkolnych Bus Éireann.
- (72) Niskie opłaty są pobierane w każdym semestrze szkolnym od rodziców uczniów szkół ponadpodstawowych (średnich) spełniających określone warunki, a od roku szkolnego 2011/2012 również od rodziców uczniów szkół podstawowych spełniających określone warunki. Wyższe opłaty są pobierane od rodziców uczniów, którzy korzystają z programu, ale nie spełniają określonych warunków.
- (73) Zweryfikowane sprawozdania finansowe dotyczące programu transportu szkolnego z ostatnich lat zostały opublikowane przez Ministerstwo Edukacji i Umiejętności ⁽²³⁾. Roczne koszty usług, opłaty pobierane od rodziców uczniów (opłaty semestralne), roczne płatności na rzecz Bus Éireann (należności netto) oraz płatności na rzecz wykonawców od 2000 r. podsumowano w tabeli 4:

Tabela 4

| Program transportu szkolnego, EUR (mln) | | | | |
|---|-------|------------------------------|---|-----------------------------|
| Rok | Koszt | Opłaty pobierane od rodziców | Kwoty podlegające zwrotowi przez Ministerstwo Edukacji i Umiejętności | Płatności dla podwykonawców |
| 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⁾ Zweryfikowane sprawozdania finansowe Bus Éireann dotyczące usług transportu szkolnego w latach 2010–2013 oraz uzupełniające noty wyjaśniające. Należy zauważyć, że w nocie wyjaśniającej do sprawozdania finansowego z 2010 r. wyjaśniono, że „określone zdefiniowane koszty bezpośrednie”, o których mowa, lepiej jest opisywać jako „opłatę za zarządzanie transportem i koszty pośrednie zarządzania transportem” wraz z podanym wyjaśnieniem.

⁽²³⁾ Ministerstwo Edukacji i Umiejętności <http://www.education.ie/en/Parents/Services/School-Transport/Bus-Eireann-Audited-Accounts/>

| Program transportu szkolnego, EUR (mln) | | | | |
|---|-------|------------------------------|---|-----------------------------|
| Rok | Koszt | Opłaty pobierane od rodziców | Kwoty podlegające zwrotowi przez Ministerstwo Edukacji i Umiejętności | Płatności dla podwykonawców |
| 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) Pojazdy wykorzystywane w ramach programu transportu szkolnego ogólnie zostały „ściągnięte” z innych sekcji taboru Bus Éireann. Uzasadniono to tym, że te starsze autobusy w dalszym ciągu nadawały się do obsługi transportu szkolnego, który zasadniczo charakteryzuje się trasami o niewielkich odległościach. Dlatego, udostępniając autobusy do obsługi programu transportu szkolnego, Bus Éireann uwzględniło odpis amortyzacyjny jako część rocznych kosztów bezpośrednich podlegających zwrotowi przez Ministerstwo Edukacji i Umiejętności.
- (75) Wyjątkiem od tej praktyki „ściągnięcia” pojazdów były lata 2005–2008, kiedy rząd podjął decyzję o modernizacji taboru autobusów szkolnych w celu zwiększenia bezpieczeństwa. W tym okresie Ministerstwo Edukacji i Umiejętności przekazało Bus Éireann środki finansowe w wysokości 24,6 mln EUR na zakup 161 dodatkowych autobusów szkolnych. Środki te są uzupełnieniem kwot określonych w tabeli 4 z tytułu corocznych płatności. W odniesieniu do tych autobusów nie są wymagane żadne odpisy amortyzacyjne, ponieważ zostały one w pełni sfinansowane przez Ministerstwo Edukacji i Umiejętności ⁽²⁴⁾.

4.5. Finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności

- (76) Irlandia jest zobowiązana do rozwoju dostępnych usług transportowych w celu zaspokojenia potrzeb wszystkich ludzi, w tym osób niepełnosprawnych, w zakresie dostępności. Krajowy plan rozwoju na lata 2000–2006 zakładał przekazanie 13 mln EUR na poprawę dostępności istniejącej infrastruktury transportu publicznego oraz zaplecza operacyjnego w zakresie transportu zarówno publicznego, jak i prywatnego.
- (77) Niektóre z tych środków zostały wykorzystane w celu poprawy dostępności infrastruktury, o czym jest mowa w motywach 53–57. Jednak od 2001 r. Ministerstwo Transportu wspiera również finansowo szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności w celu zwiększenia skuteczności świadczenia usług przez przewoźników publicznych i prywatnych na rzecz osób niepełnosprawnych. Przewoźnicy autobusowi wykorzystali te środki finansowe na przeszkolenie personelu mającego najczęstszy kontakt z osobami niepełnosprawnymi, tj. kierowców i sprzedawców biletów.
- (78) W chwili podjęcia decyzji o wszczęciu postępowania tylko Dublin Bus, Bus Éireann i Veolia Transport dysponowały programami szkoleniowymi uwrażliwiającymi na problemy niepełnosprawności. Władze irlandzkie poinformowały, że zgodnie z koncepcją „transportu dla wszystkich” Ministerstwo Transportu rozważyło udzielenie wsparcia finansowego w celu przeprowadzenia szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności prywatnym przewoźnikom autobusowym i autokarowym we wszystkich sektorach.
- (79) Program szkoleniowy uwrażliwiający na problemy niepełnosprawności, w którym udział wzięli pracownicy Bus Éireann, rozpoczął się w listopadzie 2001 r. i został przeprowadzony w całym kraju. Podobny program zrealizowany przez Dublin Bus rozpoczął się w 2002 r.

⁽²⁴⁾ Sprawozdanie z przeglądu wykorzystania środków w ramach programu transportu szkolnego, s. 54: http://www.education.ie/servlet/blobServlet/st_vfm_school_transport_scheme_2011.pdf?language=EN

- (80) W latach 2001–2003 Dublin Bus i Bus Éireann otrzymały częściowe finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności, jak określono w tabeli 5:

Tabela 5

| Rok | Środki finansowe na rzecz personelu (EUR) | | Koszty poniesione przez (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 |
| Ogółem na przedsięwzięcie | 869 032 | 116 560 | 498 000 | 116 560 |
| Ogółem CIÉ | 985 592 | | 661 560⁽¹⁾ | |

(¹) Kwota ta obejmuje dodatkowy koszt (47 000 EUR) poniesiony przez CIÉ w związku ze szkoleniem podwykonawców świadczących usługi w ramach programu transportu szkolnego, mimo że pracownicy przedsiębiorstw należących do grupy CIÉ nie byli beneficjentami tego szkolenia.

- (81) Środki te zostały wypłacone CIÉ, a następnie przekazane na rachunki Dublin Bus i Bus Éireann.
- (82) W kolejnych latach ani Dublin Bus, ani Bus Éireann nie otrzymały dalszych dotacji na szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności. Takie szkolenia stały się za to częścią zwykłych szkoleń wprowadzających organizowanych w tych przedsiębiorstwach.
- (83) Jednak uznając potrzebę przeprowadzenia równoważnego szkolenia w sektorze prywatnym, udostępniono środki finansowe na szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności począwszy od 2006 r.; w latach 2007–2008 przedmiotowe środki wyniosły 25 550 EUR – władze irlandzkie podkreślają, że stanowiły one 100 % finansowania, o które wnioskował sektor prywatny na ten cel.

5. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

5.1. Rekompensata za usługi publiczne w zakresie transportu autobusowego: rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych, finansowanie nowych autobusów i programu transportu szkolnego

5.1.1. Istnienie pomocy

- (84) W odniesieniu do istnienia pomocy państwa Komisja stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania, że władze irlandzkie nie dostarczyły jeszcze wystarczających informacji pozwalających na stwierdzenie, że wszystkie kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark (²⁵) zostały spełnione. Na podstawie informacji przekazanych przez władze irlandzkie Komisja nie może wykluczyć, że środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

5.1.2. Zgodność pomocy

- (85) Z uwagi na fakt, że Bus Éireann i Dublin Bus wykonują regularne przewozy autobusowe i świadczą inne usługi transportowe, są one przedsiębiorstwami, które świadczą usługi transportu drogowego. Dlatego w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że Bus Éireann i Dublin Bus są objęte zakresem uchylonego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 (²⁶).

(²⁵) Wyrok w sprawie C 280/00, Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg, Rec. 2003, s. I-7747.

(²⁶) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1). Wraz z wejściem w życie w dniu 3 grudnia 2009 r. rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 1) zostały uchylone.

- (86) Według władz irlandzkich obowiązek świadczenia usługi publicznej został nałożony na CIÉ i jego jednostki zależne na mocy ustaw transportowych z 1950 r., 1958 r. i z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) („ustawy transportowe”) ⁽²⁷⁾. Od 2003 r. warunki i kwota corocznej rekompensaty wypłacanej przez władze irlandzkie Dublin Bus i Bus Éireann zostały objęte protokołem ustaleń. Władze irlandzkie zadeklarowały, że nie uznają protokołów ustaleń podpisanych z Dublin Bus i Bus Éireann za umowy o świadczenie usług publicznych. Na podstawie informacji posiadanych w chwili przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania Komisja nie może wykluczyć, że protokoły ustaleń należy traktować jak umowy o świadczenie usług publicznych.
- (87) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 kwota rekompensaty z tytułu jednostronnego nałożenia obowiązku świadczenia usługi publicznej musi być ograniczona do wysokości różnicy pomiędzy kosztami wykonywania obowiązków a dochodami uzyskanymi w wyniku ich wykonywania. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła więc, że w celu dokonania oceny zgodności na podstawie wspomnianego rozporządzenia musi sprawdzić, czy rekompensata wypłacana przez władze irlandzkie ogranicza się do wysokości różnicy pomiędzy kosztami poniesionymi w wyniku wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej a dochodami ze sprzedaży biletów autobusowych. Na podstawie obecnie posiadanych informacji Komisja ma wątpliwości, czy Bus Éireann i Dublin Bus nie otrzymały nadmiernych rekompensat. Obie jednostki zależne CIÉ świadczą także usługi niewchodzące w zakres usług, które mogą być interpretowane jako wykonywanie obowiązku świadczenia usługi publicznej (tzw. „usługi komercyjne”) – i mogą korzystać z publicznie finansowanych autobusów w celu świadczenia tych usług autobusowych. Dlatego też Komisja nie była w stanie stwierdzić, czy rekompensata ograniczała się do wydatków poniesionych na wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej. Na tym etapie Komisja nie dysponowała wystarczającymi informacjami, aby stwierdzić, czy władze irlandzkie obliczyły rekompensatę za wykonywanie „obowiązków taryfowych” zdefiniowanych w art. 2 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 zgodnie z przepisami art. 11, 12 i 13 tego rozporządzenia.
- (88) Komisja ma także wątpliwości, czy przedmiotowe środki byłyby zgodne z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, gdyby miały być one uważane za rekompensatę za wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej.
- (89) Również w odniesieniu do transportu szkolnego Komisja ma wątpliwości, czy umowy zawarte pomiędzy władzami irlandzkimi a Bus Éireann byłyby zgodne z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, gdyby miały być one uważane za rekompensatę za wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej. W chwili przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania Komisja dysponowała niepełnymi informacjami dotyczącymi warunków postanowień umownych, dochodów uzyskanych ze świadczenia usług transportu szkolnego oraz kosztów tych usług.

5.2. Finansowanie specjalnej infrastruktury

5.2.1. Istnienie pomocy

- (90) W odniesieniu do istnienia pomocy państwa Komisja stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania, że warunek udzielenia pomocy ze środków państwa członkowskiego lub ze środków publicznych został spełniony. Ponadto Komisja stwierdziła, że wykorzystanie infrastruktury wydaje się być ograniczone wyłącznie do Bus Éireann i Dublin Bus oraz że przedmiotowy środek mógłby stanowić selektywną korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Komisja nie mogła także wykluczyć, że dotacje na inwestycje infrastrukturalne stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

5.2.2. Zgodność pomocy

- (91) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy dworce autobusowe, przystanki autobusowe, garaże i zaplecze techniczne stanowiły jednostronnie nałożony obowiązek świadczenia usługi publicznej lub czy dotacje na inwestycje infrastrukturalne podlegały umowom o świadczenie usług publicznych.
- (92) Władze irlandzkie stwierdziły, że dotacje na inwestycje infrastrukturalne wchodziły w zakres wyłączenia przewidzianego w art. 93 Traktatu w odniesieniu do potrzeb koordynacji transportu i obowiązków świadczenia usługi publicznej. Komisja uznała, że zgodność dotacji należy ocenić bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła jednak wątpliwości co do tego, czy przedmiotowe środki naruszały wspólny interes oraz czy w tym przypadku zostały spełnione kryteria określone w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

⁽²⁷⁾ Zob. sekcja 3.1.

5.3. Finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności

- (93) W chwili przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania władze irlandzkie nie przekazały Komisji niezbędnych informacji dotyczących czasu trwania, budżetu, intensywności i dalszych warunków związanych z finansowaniem szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności, w związku z czym władze irlandzkie nie mogły zająć stanowiska w sprawie przedmiotowego środka.
- (94) Zgodnie z informacjami posiadanymi w chwili przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do istnienia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (95) Komisja stwierdziła również, że jeśli chodzi o uznanie, że środek szkoleniowy stanowi pomoc państwa, odpowiednimi ramami prawnymi pozwalającymi ocenić jego zgodność byłoby rozporządzenie Komisji (WE) nr 68/2001⁽²⁸⁾.
- (96) W chwili przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania Komisja nie mogła stwierdzić zgodności ze wszystkimi przepisami rozporządzenia Komisji (WE) nr 68/2001, a tym samym tego, czy zwolnienie z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu ma zastosowanie.

6. UWAGI IRLANDII

6.1. Kontekst

- (97) Irlandia uważa, że na przestrzeni ostatnich 15–20 lat w kraju dokonały się bezprecedensowe zmiany społeczne i gospodarcze. Natężenie ruchu drogowego, wzrost liczby ludności, przemysł, przepływ siły roboczej, zmiany w rozmieszczeniu ludności i dłuższe czasy przejazdów – wszystko to uwydatniło istotne braki w infrastrukturze transportowej i w usługach transportowych. W odpowiedzi na pilne wyzwania krajowe plany rozwoju ukierunkowane na rozwój gospodarczy i społeczny już od początku lat 90. uwzględniały priorytety inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportowej i usług transportowych, mające na celu szybkie zwiększenie przepustowości systemu transportowego poprzez modernizację starszych pojazdów, zakładów i sprzętu oraz zakup nowych.
- (98) Ponieważ CIÉ i należące do niego oddziały były jedynymi organami wypełniającymi ustawowy obowiązek świadczenia usług w zakresie zintegrowanego transportu publicznego, w tym usług społecznych i gospodarczych przynoszących straty, to na nich skupiły się inwestycje rządowe w sektorze transportu publicznego. W szczególności ze względu na to, że operatorzy ci świadczyli kompleksowe i zintegrowane usługi w ramach sieci, byli oni właściwie przygotowani do szybkiego zwiększenia (przynoszącej straty) przepustowości w godzinach szczytu. W tym kontekście przekazano więcej środków kapitałowych w ramach obecnego finansowania.

6.2. Istniejąca pomoc

- (99) Irlandia uważa, że wszystkie środki pomocy objęte decyzją o wszczęciu postępowania stanowią istniejącą pomoc. Irlandia odpowiedziała jednak oddzielnie na argumenty Komisji dotyczące rekompensaty z tytułu świadczenia usług oraz finansowania infrastruktury, nie naruszając przy tym stanowiska Irlandii, że wszystkie przedmiotowe środki pomocy stanowią istniejącą pomoc.

6.3. Rekompensata z tytułu świadczenia usług

- (100) Rekompensata jest udzielana CIÉ od końca lat 50. i nie uległo to zmianie po reorganizacji CIÉ na oddzielne przedsiębiorstwa w 1986 r. Mechanizm udzielania rekompensaty nie zmienił się również po wejściu w życie protokołów ustaleń pomiędzy Ministerstwem Transportu a Dublin Bus i Bus Éireann w 2003 r. Irlandia uważa, że była to jedynie zmiana administracyjna, która miała na celu poprawę zarządzania pomocą udzielaną CIÉ. Celem wszystkich środków pomocy jest finansowanie prawnego obowiązku świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego określonego w ustawach transportowych.
- (101) Irlandia przedstawiła orzeczenie irlandzkiego Sądu Najwyższego, który stwierdza, że zgodnie z prawem irlandzkim protokoły ustaleń nie mają mocy obowiązującej. Irlandia uważa, że opieranie się na prawie irlandzkim w tym przypadku jest uzasadnione, ponieważ domniemywa się, że podpisanie protokołów ustaleń przyczynia się do zmiany irlandzkiego systemu ustawowego, aczkolwiek ten wyrok potwierdza, że zgodnie z prawem irlandzkim jest to niemożliwe.

⁽²⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 68/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, s. 20).

- (102) Ponadto Irlandia zwróciła uwagę na to, że same protokoły zawierają sformułowanie, że nie wywołują skutków prawnych oraz że związana z nimi pomoc jest wypłacana na podstawie wcześniejszych aktów ustawodawczych, o których mowa w motywie 100.
- (103) Irlandia twierdzi, że to z kolei świadczy o fakcie, że protokoły ustaleń opierają się na istniejącym systemie ustawodawczym, który funkcjonuje od 1950 r.
- (104) Irlandia uważa również, że przedmiotowe płatności spełniają cztery warunki Altmark oraz że ani Bus Éireann, ani Dublin Bus nie czerpie korzyści gospodarczej. Ponadto Irlandia twierdzi, że obowiązki określone w prawie irlandzkim obowiązującym od 1950 r. stanowią obowiązki świadczenia usługi publicznej, które są zgodne z rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69 i z Traktatem. Oprócz tego, że względu na charakter wypłacanej rekompensaty, Irlandia uważa, że stanowi ona zgodną z prawem pomoc operacyjną podlegającą wyjątkom określonym w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Ponadto Irlandia uważa, że art. 106 ust. 2 Traktatu ma zastosowanie do przedsiębiorstw takich jak CIÉ, Bus Éireann i Dublin Bus.

6.4. Krajowe plany rozwoju

- (105) Irlandia uważa, że krajowy plan rozwoju na lata 2000–2006 nie jest odpowiednim wskaźnikiem porównawczym do oceny stosowania art. 1 lit. c) rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽²⁹⁾, ponieważ środki finansowe przyznane w ramach krajowego planu rozwoju na lata 1993–1999 odpowiadają istniejącej pomocy, a przyjęcie krajowych planów rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 nie spowodowało żadnej istotnej zmiany tej pomocy.
- (106) Irlandia utrzymuje, że krajowy plan rozwoju jest dokumentem politycznym wysokiego szczebla, który określa strategię i priorytety inwestycyjne rządu, oraz że w związku z tym krajowe plany rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 nie wywołują skutków prawnych stanowiących istotną zmianę w rozumieniu art. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.
- (107) Irlandia twierdzi, że art. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 nie powinien mieć zastosowania do kolejnych przedbudżetowych dokumentów polityki rządowej wysokiego szczebla.
- (108) Irlandia utrzymuje, że krajowe plany rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 nie wpływają na faktyczną istotę programu pierwotnego, ani na rzeczywiste funkcjonowanie krajowego planu rozwoju na lata 1993–1999. Faktyczna istota oraz rzeczywiste funkcjonowanie krajowych planów rozwoju jako dokumentów politycznych nie uległy zmianie. Biorąc pod uwagę charakter polityczny krajowych planów rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013, nie mogą one zmienić charakteru istniejącego krajowego planu rozwoju na lata 1993–1999 pod względem prawnym. Wszelkie zmiany ewentualnie można uznać jedynie za dodatek do pierwotnego krajowego planu rozwoju.

6.5. Infrastruktura

- (109) Według Irlandii finansowanie infrastruktury miało na celu wyłącznie spełnienie obowiązków świadczenia usługi publicznej. Modernizacja infrastruktury była niezbędna w celu spełnienia warunków w zakresie jakości i dostępności nałożonych w ramach tych obowiązków. Jeśli konieczne okaże się zastosowanie warunków Altmark, należy mieć na uwadze to, że rekompensata spełnia cztery kryteria określone w tym wyroku.
- (110) Ponadto Irlandia twierdzi, że finansowanie infrastruktury wchodzi w zakres wyjątku, o którym mowa w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Irlandia utrzymuje, że zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Komisję w motywie 185 decyzji o wszczęciu postępowania celem udzielenia przez władze irlandzkie wsparcia finansowego na rzecz przedmiotowej infrastruktury było zapewnienie rozwoju regionalnego, zwiększenie dostępności określonych obszarów oraz zwiększenie mobilności osób z ograniczoną sprawnością ruchową i ochrony środowiska naturalnego poprzez promocję transportu publicznego. Przedmiotowa pomoc poprawia jakość transportu publicznego w Irlandii oraz przyczynia się do osiągnięcia celów leżących we wspólnym interesie, zgodnie z irlandzkim planem dostępności „transport dla wszystkich”. Irlandia twierdzi również, że usprawnienia infrastrukturalne w oczywisty sposób spełniają zdefiniowane cele interesu ogólnego (lepszy transport publiczny i lepsze usługi publiczne) oraz że są one niezbędne i proporcjonalne do wyznaczonych celów.
- (111) Ponadto Irlandia uważa, że art. 106 ust. 2 Traktatu ma zastosowanie do przedsiębiorstw, o których mowa: CIÉ, Bus Éireann i Dublin Bus, oraz że przepis ten stanowi wyjątek od innych przepisów zawartych w Traktacie, w tym od przepisów dotyczących transportu.

⁽²⁹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

6.6. Szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności

- (112) Irlandia uważa, że finansowanie ma charakter społeczny, ponieważ ma na celu zwiększenie mobilności osób niepełnosprawnych.
- (113) Usprawnieniom infrastruktury i usług musi towarzyszyć odpowiednie szkolenie, jeśli usługi transportu publicznego mają być bardziej dostępne dla osób niepełnosprawnych. Z tego względu środki finansowe zostały najpierw przekazane będącej własnością państwa grupie przedsiębiorstw CIÉ (jako głównym dostawcom publicznych usług transportowych), aby opracowały i wdrożyły one kursy szkoleniowe uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności. Obecnie szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności jest częścią zwykłych szkoleń wprowadzających organizowanych w tych przedsiębiorstwach będących własnością państwa, i nie jest już finansowane ze środków przeznaczonych na poprawę dostępności.
- (114) Irlandia twierdzi, że finansowanie otrzymane w związku z realizacją programu szkoleniowego uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności nie stanowi korzyści ekonomicznej dla Dublin Bus lub Bus Éireann. W ramach tego programu zorganizowano właściwe szkolenia, aby nauczyć personel zaspokajając potrzeby osób z niepełnosprawnością ruchową i sensoryczną. Program ten był w pełni zgodny z wytycznymi rządu irlandzkiego, przepisami unijnymi dotyczącymi zamówień publicznych i polityką zamówień publicznych CIÉ oraz podlegał monitorowaniu przez właściwy departament rządowy.
- (115) Irlandia ponadto wskazuje, że od 2006 r. finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności było dostępne dla operatorów prywatnych na takich samych warunkach jak dla Dublin Bus i Bus Éireann.
- (116) Irlandia uważa, że finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Nie zakłóca konkurencji, ani nie grozi jej zakłóceniem, a także nie wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (117) Ponadto według władz irlandzkich finansowanie takiego szkolenia ewentualnie wchodzi w zakres wyjątku, o którym mowa w art. 107 ust. 2 lit. a) Traktatu, ponieważ ma ono charakter społeczny, indywidualni konsumenci niepełnosprawni są ostatecznymi beneficjentami przedmiotowego środka oraz pomoc jest przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem produktów, gdyż finansowanie jest dostępne dla wszystkich operatorów na równych warunkach.
- (118) Wreszcie finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności ewentualnie wchodzi w zakres wyjątku, o którym mowa w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

6.7. Zgodność pomocy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007

- (119) Po tym, jak w dniu 3 grudnia 2009 r. weszło w życie rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, Komisja zwróciła się do Irlandii o przekazanie swoich uwag dotyczących zgodności przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (120) W odpowiedzi Irlandia nie dodała niczego do swoich wcześniejszych odpowiedzi, które dotyczyły zgodności z uchylonymi rozporządzeniami (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, lecz stwierdziła, że podjęte zostały kroki w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, w tym podpisano umowy o świadczenie usług publicznych oraz powołano nowy urząd transportu.

6.8. Program transportu szkolnego

- (121) Irlandia twierdzi, że „program transportu szkolnego nie wchodzi w zakres zadań Komisji, a mianowicie nie obejmuje rzekomych zmian protokołów ustaleń i krajowych planów rozwoju”. Bus Éireann obsługuje program transportu szkolnego w imieniu Ministerstwa Edukacji i Umiejętności. Irlandia uważa zatem, że program transportu szkolnego nie podlega kontroli pomocy państwa, ani nie stanowi obowiązku świadczenia usługi publicznej. Pomimo tego Irlandia przekazała dalsze szczegółowe informacje na temat programu transportu szkolnego wymagane w decyzji o wszczęciu postępowania.

7. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

7.1. Strona skarżąca (Irlandzka Rada ds. Turystyki Autokarowej i Transportu Autokarowego)

- (122) Strona skarżąca twierdzi, że Irlandia przyznawała i nadal przyznaje znaczne sumy niezgodnej z prawem pomocy państwa. Pomoc nie jest udzielana na równych i niedyskryminujących zasadach i wyraźnie zakłóca konkurencję na rynku wewnętrznym. Przedmiotowe środki nie są zgodne z art. 107, 108 i 109 Traktatu, a także naruszają różne inne przepisy prawa UE (w tym art. 102 i 106 Traktatu). Niezgodna z prawem pomoc państwa szkodzi nie tylko konkurencji, lecz także interesom konsumentów.

- (123) Irlandia wypłaca przedmiotowe środki pomocy przedsiębiorstwom, które są w pełni własnością rządu irlandzkiego i podlegają jego kontroli, lecz które wyraźnie konkurują z operatorami prywatnymi na rzeczywistych i potencjalnych trasach. Infrastruktura finansowana ze środków pomocy państwa powinna być dostępna dla wszystkich zgodnie z zasadą niedyskryminacji. Wyłącznie nie może być uzasadniona w sytuacji, gdy przystanki i wiaty autobusowe znajdują się na trasach, na których konkurują lub chcą konkurować również operatorzy prywatni.
- (124) Irlandia stwierdziła, że skoro opłaty pobierane przez CIÉ są regulowane, to w pewnym sensie wskazuje na istnienie elementu społecznego w ramach świadczenia usług. Regulacja opłat nie określa, czy przedsiębiorstwo jest zobowiązane do wykonywania usług podlegających obowiązkowi świadczenia usługi publicznej.
- (125) Strona skarżąca twierdzi, że finansowanie taboru zarówno Dublin Bus, jak i Bus Éireann stanowi pomoc państwa niezgodną z prawem, ponieważ:
- nie wszystkie trasy sklasyfikowane jako podlegające obowiązkowi świadczenia usługi publicznej powinny być odpowiednio zaznaczone jako takie, oraz
 - nawet jeśli nowe autobusy obsługują trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej zgodnie z prawem, zwalnia to inne autobusy (których zakup był dotowany), które następnie są przenoszone na trasy, gdzie prywatni operatorzy konkurują w sposób prowadzący do zakłócenia konkurencji, ponieważ teraz konkurują oni z prywatnymi operatorami z tą nieuczciwą przewagą.
- (126) Brak swoistości w odniesieniu do obliczania rekompensaty publicznej wypłacanej Dublin Bus i Bus Éireann oznacza, że warunki Altmark nie są spełnione i że wypłacana jest nadmierna rekompensata. Płatności z tytułu wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej od 2003 r. stanowią nową pomoc w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 659/1999.
- (127) Konkurencja została wprowadzona jedynie w ograniczonym zakresie. Bus Éireann i Dublin Bus oraz ich związki sprzeciwiły się wszystkim środkom liberalizacji. Proces liberalizacji ograniczało również to, że podczas gdy operatorzy prywatni są zobowiązani do ubiegania się o licencję na świadczenie usług, przedsiębiorstwa CIÉ nie są objęte systemem licencjonowania i o proponowanych nowych usługach lub proponowanych zmianach istniejących usług muszą poinformować jedynie Ministerstwo Transportu.
- (128) Zamówienie na świadczenie usług w zakresie transportu szkolnego zawsze było przyznawane bez przetargu. Ponadto Bus Éireann nie jest w stanie wykonać zamówienia, ponieważ musi podzlecić pracę operatorom prywatnym.
- (129) W końcu w odpowiedzi na pismo Komisji z dnia 30 marca 2010 r. dotyczące zgodności pomocy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 strona skarżąca przekazała uwagi, które nie odnosiły się konkretnie do zgodności wcześniej stosowanych środków z tym rozporządzeniem.
- (130) W dniu 22 lipca 2008 r. strona skarżąca przekazała dalsze uwagi dotyczące Mortons – jednego z przedsiębiorstw należących do grupy. Uwagi te nie zostały jednak uwzględnione, ponieważ wpłynęły po upływie ostatecznego terminu wyznaczonego w decyzji o wszczęciu postępowania na dzień 15 października 2007 r.

7.2. Bus Éireann, Dublin Bus i CIÉ

- (131) Domniemani beneficjenci przedmiotowych środków pomocy, Bus Éireann i Dublin Bus, wspólnie przedstawili uwagi w celu uzupełnienia kwestii prawnych, które Irlandia omówiła w swoich uwagach (zob. sekcja 6). Uwagi Bus Éireann i Dublin Bus zostały przekazane w piśmie z dnia 21 kwietnia 2008 r. i jako takie nie zostały uwzględnione, ponieważ wpłynęły po upływie ostatecznego terminu wyznaczonego na dzień 15 października 2007 r.
- (132) W dniu 19 kwietnia 2010 r. CIÉ odpowiedziało na pismo Komisji z dnia 30 marca 2010 r. dotyczące zgodności pomocy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz stwierdziło, że wszystkie środki były zgodne z tym rozporządzeniem, że nie została przyznana ani nadmierna rekompensata, ani pomoc niezgodna z prawem, oraz że wszystkie rekompensaty za usługi publiczne ograniczały się do niezbędnego minimum pozwalającego na pokrycie kosztów poniesionych w związku z wypełnianiem obowiązków świadczenia usługi publicznej.

7.3. Inne przedsiębiorstwa autobusowe

7.3.1. Aircoach

- (133) Aircoach uważa, że płatności dokonane przez władze irlandzkie na rzecz Bus Éireann i Dublin Bus w formie dotacji w ramach krajowego planu rozwoju oraz rocznych dotacji operacyjnych należy uznać za stanowiące pomoc państwa oraz że powinny one podlegać warunkom określonym w rozporządzeniu (EWG) nr 1191/69.

- (134) Aircoach wyraża zaniepokojenie odnośnie do rzekomo niezgodnej z prawem pomocy państwa w obszarach:
- wspomaganego rozwoju inwestycji budowlanych;
 - wspomaganej modernizacji taboru;
 - organizacji dotowanych szkoleń dla pracowników;
 - płatności z tytułu rekompensaty.
- (135) Aircoach twierdzi, że finansowanie ze środków państwowych, o którym jest mowa w poprzednim punkcie, powoduje zakłócenie rynku usług autobusowych i autokarowych w Irlandii poprzez przekazanie Bus Éireann i Dublin Bus nieuczciwej korzyści handlowej. W połączeniu z zamkniętym charakterem większości rynku autobusowego i autokarowego w Irlandii znacznie ogranicza to zdolność innych operatorów transportu autobusowego i autokarowego do oferowania alternatywnych usług publicznych, co pozbawia obywateli wolności wyboru. Aircoach uważa, że środki państwowe przekazane Bus Éireann i Dublin Bus mogłyby przynieść więcej korzyści, gdyby z takiego finansowania mogli korzystać wszyscy operatorzy świadczący usługi autobusowe i autokarowe w Irlandii oraz gdyby dostęp do obiektów publicznych (dworców i przystanków autobusowych, węzłów przesiadkowych) był otwarty jako zwiastun otwarcia rynku na większą skalę.
- (136) W dniu 23 kwietnia 2010 r. przedsiębiorstwo Aircoach udzieliło odpowiedzi na pismo Komisji z dnia 30 marca 2010 r. dotyczące zgodności pomocy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, lecz nie odniosło się konkretnie do kwestii zgodności przedmiotowych środków z tym rozporządzeniem.

7.3.2. Citylink

- (137) Citylink uważa, że w Irlandii występują problemy z konkurencyjnymi trasami komercyjnymi. Citylink twierdzi, że wraz z wejściem Bus Éireann na konkurencyjny rynek komercyjny przekazywane temu przedsiębiorstwu dotacje są wykorzystywane w celu uzupełnienia opłat do poziomu, na którym prywatni operatorzy, którzy nie otrzymują dotacji, nie są w stanie konkurować.
- (138) Citylink proponuje następujące rozwiązania, aby zapewnić symboliczne, odpowiednie, niezawodne, pewne i przystępne ceny wszystkim pasażerom autobusów w Irlandii:
- na wszystkich trasach komercyjnych/konkurencyjnych należy oferować opłaty, które wszystkim operatorom zapewniłyby uczciwy zwrot ich inwestycji;
 - w przydziale nowych tras lub w ponownym przydziale już istniejących tras powinni móc uczestniczyć wszyscy operatorzy;
 - należy uzgodnić harmonogram wszystkich usług;
 - należy zapewnić ogólny dostęp do terminali autokarowych;
 - wszystkim operatorom i ich personelowi należy umożliwić wygospodarowanie dnia, w którym mogliby zweryfikować i zaktualizować poziom obsługi klientów pod kątem uprzejmości i życzliwości.

7.4. Związki zawodowe

7.4.1. Krajowy Związek Pracowników Transportu Autobusowego i Kolejowego (NBRU)

- (139) Związek zawodowy reprezentujący interesy pracowników transportu Bus Éireann, Dublin Bus i Irish Rail – the National Bus and Rail Union – jest zdania, że kwestie podniesione przez stronę skarżącą mają jedynie odwrócić uwagę i przyczynić się do uzyskania przewagi oraz że mają niewiele wspólnego z poprawą jakości świadczenia powszechnych usług autobusowych.
- (140) Rozdrobniony, sprywatyzowany system transportu publicznego będzie droższy i mniej wydajny. Rywalizacja o udział w rynku na rentownych trasach z korzyścią dla udziałowców nie zawsze leży w interesie klientów. Interes publiczny musi być głównym kryterium przy wydawaniu licencji przewoźnikom autobusowym.
- (141) Prywatni operatorzy nie będą zainteresowani obsługą tras przynoszących straty lub finansowaniem ich ze środków pochodzących z obsługi rentownych tras.

7.4.2. Związek Zawodowy Pracowników Usług, Przemysłu i Kadr Technicznych (SIPTU)

- (142) SIPTU uważa, że program transportu szkolnego nie stanowi pomocy państwa dla Bus Éireann, ani nie wiąże się ze zleceniem usługi publicznej na zewnątrz, ponieważ Bus Éireann nie czerpie z tego procesu korzyści finansowych.
- (143) CIÉ podlega warunkom określonym w ustawie transportowej z 1958 r. CIÉ pełni trzy funkcje związane z wykonywaniem obowiązku świadczenia usługi publicznej, określonego w ustawie transportowej z 1958 r.
- (144) Protokoły ustaleń nie są dokumentami prawnie wiążącymi i dlatego nie mogą być częścią umów. SIPTU twierdzi, że protokoły te spełniają warunki określone w rozporządzeniu (EWG) nr 1191/69 i że nie powinno się na ich podstawie zakładać, że obowiązek świadczenia usługi publicznej został nimi zastąpiony, jak błędnie stwierdzono w projekcie sprawozdania irlandzkiego organu ds. konkurencji.

7.4.3. Stowarzyszenie Wynagradzanych Pracowników Transportu (TSSA)

- (145) TSSA uważa, że twierdzenie, jakoby Dublin Bus i Bus Éireann otrzymały niezgodną z prawem pomoc państwa, jest bezpodstawne, zważywszy na to, że przedsiębiorstwa te przez dziesięciolecia nie otrzymywały funduszy na inwestycje ani odpowiednich środków na finansowanie usług autobusowych, które są potrzebne ze społecznego punktu widzenia, lecz przynoszą znaczne straty.
- (146) Należy jednak pamiętać, że w momencie utworzenia CIÉ Irlandia była nową republiką i w związku z tym prywatne przedsiębiorstwa transportowe nie mogły obsługiwać zorganizowanej sieci usług, aby zaspokoić potrzeby ludności. Celem utworzenia CIÉ było zapewnienie świadczenia bezpiecznych, niezawodnych, opłacalnych usług społecznych w ramach sieci, obejmujących również usługi społeczne przynoszące straty; CIÉ kontynuuje świadczenie takich usług. Zgodnie z oczekiwaniami CIÉ miało być podmiotem komercyjnym oraz instrumentem polityki społecznej, czego nie da się pogodzić.
- (147) Dublin Bus i Bus Éireann cały czas wypełniają swoje obowiązki świadczenia usługi publicznej, wprowadzając ulepszenia zarówno w wymiarze ilościowym, jak i jakościowym w odniesieniu do zakresu i jakości usług oferowanych podróżnym za pośrednictwem swoich zintegrowanych sieci usług, które są zgodne z celami rządowymi.

7.5. Pracownicy naukowci

7.5.1. Prof. Austin Smyth, University of Westminster

- (148) Prof. Smyth jest zdania, że każde ustalenie przyjęte przez Komisję wyłącznie w oparciu o przepisy prawne będzie miało niezamierzone i niekorzystne skutki dla irlandzkiego konsumenta lub podatnika.
- (149) Prof. Smyth uważa, że problem z irlandzkim systemem autobusowym polega na tym, że system licencjonowania nie jest stosowany w sposób spójny lub taki, który przyczyni się do osiągnięcia celów wyznaczonych przez CIÉ. W świetle obecnie obowiązujących procedur licencjonowania w Irlandii odnotowuje się wycofywanie usług, które są potrzebne ze społecznego punktu widzenia, oraz postępujące załamywanie się krajowej sieci transportu publicznego.
- (150) Prof. Smyth opisuje korzyści płynące z zastosowania różnych modeli w sektorze autobusowym oraz podaje szereg propozycji udoskonalenia modelu wykorzystywanego w Irlandii, w tym:
- zwiększenie przejrzystości w odniesieniu do przydziału i wykorzystania przyznawanej pomocy;
 - wzmocnienie irlandzkiego Ministerstwa Transportu w kontekście ekonomiki transportu;
 - zwiększenie przejrzystości w odniesieniu do podziału kosztów, dochodów i innych korzyści netto między trasami komercyjnymi i tymi, które są potrzebne ze społecznego punktu widzenia;
 - zachęcanie do dalszego udziału przedsiębiorstw prywatnych;
 - realizacja szeregu projektów pilotażowych związanych z wykonywaniem obowiązku świadczenia usługi publicznej w celu oceny kosztów i korzyści bardziej formalnego podejścia.

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

- (151) Dr Barret podkreśla, że ekonomiści irlandzcy od wielu lat są zaniepokojeni niezadowolającą regulacją sektora autobusowego w Irlandii. Polityka w dziedzinie transportu autobusowego jest niezadowolająca, a także nie są podejmowane żadne próby, aby osiągnąć optymalną wydajność zarówno w odniesieniu do komercyjnych aspektów transportu autobusowego, jak i do aspektów związanych ze świadczeniem usług publicznych.
- (152) Dr Barret twierdzi, że rynek autobusowy charakteryzuje się ścisłym związkiem pomiędzy Ministerstwem Transportu a CIÉ, i dlatego od lat 50. odnotowuje się stały wzrost dotacji operacyjnych, które są przyznawane wyłącznie CIÉ. Dr Barret dodaje, że środki w ramach krajowych planów rozwoju są przyznawane wyłącznie CIÉ, z pominięciem wszystkich innych operatorów.
- (153) Dr Barret uważa, że protokoły ustaleń są przykładem modelu działalności typu swoi-obcy i nie są skuteczną metodą zapewniającą świadczenie usług komercyjnych bądź publicznych w zakresie transportu autobusowego.
- (154) Dr Barret twierdzi, że połączenie rekompensaty wypłacanej przez państwo na rzecz CIÉ w wysokości przewyższającej faktyczne straty CIÉ, pozwolenia przez Ministerstwo Transportu na pobieranie różnych opłat na trasach, na których panuje wysoka konkurencja, i na trasach o niskiej konkurencji oraz braku przejrzystych procedur przydziału dotacji na usługi publiczne i na inwestycje *de facto* powoduje, że CIÉ dysponuje ogromnymi funduszami, z których może finansować niższe opłaty na trasach, na których panuje konkurencja z niezależnymi przedsiębiorstwami autobusowymi, które świadczą efektywniejsze usługi.

7.5.3. *Prof. Frank W. Roche, Michael Smurfit Graduate Business School, University College of Dublin*

- (155) Prof. Roche jest zdania, że przedmiotowa rekompensata wypłacana przez państwo dotyczy wyłącznie usług przynoszących straty oraz usług świadczonych na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich. Rynek dalekobieżnych usług autokarowych w Irlandii jest już otwarty dla wszystkich operatorów.
- (156) Prof. Roche podkreśla ważną rolę, jaką Bus Éireann odgrywa w odniesieniu do małych i średnich przedsiębiorstw autobusowych w Irlandii. Poprzez podzlecenie usług Bus Éireann ułatwia dostęp do rynku dla MŚP, z których większość nie mogłaby przetrwać, biorąc pod uwagę zasięg ich działalności lub możliwości, gdyby konkurowały one bezpośrednio z większymi lokalnymi lub międzynarodowymi operatorami.

7.5.4. *Prof. Peter Mackie, University of Leeds*

- (157) Prof. Mackie uważa, że w rzeczywistości nie chodzi o konkurencję kontra monopol, lecz o strukturę własności, organizacji i zarządzania w firmach dominujących na rynku.
- (158) Prof. Mackie opisuje metodologię, którą zaleca zastosować w celu regulacji sektora autobusowego. Jest on zdania, że jeśli rynek jest otwarty, wówczas wszyscy operatorzy – zarówno publiczni, jak i prywatni – powinni być zobowiązani do składania zweryfikowanych deklaracji w sprawie ruchu i przychodów. Oddzielne rozliczenia usług dalekobieżnych umożliwiłyby takim operatorom jak Bus Éireann publiczne wykazanie, że nie korzystają z niesprawiedliwej subwencji krzyżowej.

7.6. Inne zainteresowane strony

Jerome Casey, Company Ltd. Marketing & Strategic Management

- (159) J. Casey twierdzi, że pomoc państwa na rzecz infrastruktury pasażerskiej i garażowej została udzielona nie jako dobro publiczne, lecz w celu sfinansowania prywatnej, wyłącznej własności przedsiębiorstw autobusowych będących własnością irlandzkiego Skarbu Państwa.
- (160) Uważa on, że należy zbadać, czy sfinansowanie tej infrastruktury dało Dublin Bus i Bus Éireann przewagę konkurencyjną, to znaczy, czy koszty netto poniesione przez te przedsiębiorstwa w związku z obsługą tej infrastruktury były niższe od kosztów netto porównywalnej infrastruktury oferowanej na warunkach rynkowych. Niejasne jest, czy korzyść gospodarcza, jaką publiczne przedsiębiorstwa autobusowe odniosły dzięki tym udogodnieniom, przewyższyła ich koszty.
- (161) J. Casey uważa, że trudno jest zrozumieć logikę twierdzenia przez stronę skarżącą, że dotacje na szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności są antykonkurencyjne i ograniczają wymianę handlową na niekorzyść tej strony. Żadne z przedsiębiorstw należących do grupy przedsiębiorstw strony skarżącej nie oferuje w ramach swojej zwykłej działalności usług skierowanych do osób niepełnosprawnych, podczas gdy Dublin Bus i Bus Éireann takie usługi świadczą. J. Casey pyta, dlaczego przedsiębiorstwa należące do grupy przedsiębiorstw strony skarżącej powinny otrzymywać zapłatę za pracę, z której świadomie rezygnują i której wykonania odmawiają.

8. UWAGI IRLANDII DOTYCZĄCE UWAG STRON TRZECICH

- (162) Irlandia odniosła się wyłącznie do uwag strony skarżącej, nie uwzględniając przy tym uwag innych stron trzecich, oraz do uprawnień i przepisów, na które powołała się strona skarżąca, a także do zarzutu braku rozróżnienia między różnymi trasami w kontekście przyznawania dotacji.
- (163) W tym względzie Irlandia stwierdziła, że zarówno Dublin Bus, jak i Bus Éireann wykonują swoje obowiązki świadczenia usługi publicznej na podstawie podejścia sieciowego, zgodnie ze skalą, zakresem i złożonością nałożonych obowiązków, co oznacza, że usługi i trasy są planowane i obsługiwane w ramach sieci, a nie jako pojedyncze trasy.

9. OCENA ŚRODKÓW

- (164) Komisja wstępnie zauważa, że Irlandia – w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania – zarzuciła, że program transportu szkolnego nie wchodził w zakres wstępnego postępowania wyjaśniającego i że w związku z tym nie mógł być uwzględniony w formalnym postępowaniu wyjaśniającym.
- (165) Mimo że w motywie 40 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja przyznała, że nie dysponowała żadnymi informacjami na temat warunków wypłacania rekompensaty przez władze irlandzkie w ramach tego programu ani na temat wysokości rekompensaty, to w motywach 20 i 30 decyzji o wszczęciu postępowania przedstawiła w zarysie program transportu szkolnego, natomiast w sekcji C.2 decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie istnienia pomocy państwa – analizowane liczby dotyczące transportu szkolnego. Jak wynika z motywu 90 decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja wyraźnie zwróciła się do władz irlandzkich o „dostarczenie szczegółowych informacji na temat warunków umów dotyczących obsługi transportu publicznego i świadczenia usług w zakresie transportu szkolnego, w tym na temat procedur, na których podstawie takie umowy są zawierane”. Nie ma więc wątpliwości, że program transportu szkolnego był objęty decyzją o wszczęciu postępowania.

9.1. Istnienie pomocy

- (166) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (167) Oznacza to, że aby środki można było uznać za pomoc państwa w rozumieniu tego przepisu, muszą być spełnione łącznie cztery następujące warunki: (i) środek musi być przyznany przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych; (ii) środek musi przynosić przedsiębiorstwu będącemu beneficjentem korzyść ekonomiczną; (iii) korzyść musi być selektywna; oraz (iv) środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem oraz musi wpływać na wewnętrzną wymianę handlową.
- (168) Ponadto środek może stanowić pomoc państwa jedynie pod warunkiem, że beneficjent prowadzi działalność gospodarczą, w związku z czym beneficjenta można uznać za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej definiuje działalność gospodarczą jako „każdą działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku” ⁽³⁰⁾.
- (169) Dublin Bus i Bus Éireann świadczą usługi autobusowe i pobierają opłaty za świadczenie tych usług. Prowadzą zatem działalność gospodarczą i dlatego należy je uznać za przedsiębiorstwa do celów art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (170) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja nie mogła wykluczyć, że przedmiotowe środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (171) Władze irlandzkie stwierdziły, że wszystkie przedmiotowe środki stanowią istniejącą pomoc. Oznacza to, że władze irlandzkie uznają, że wszystkie przedmiotowe środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (172) W kolejnych punktach Komisja wyjaśni, dlaczego uważa, że każdy z przedmiotowych środków stanowi pomoc państwa w rozumieniu tego przepisu.

⁽³⁰⁾ Wyrok w sprawie C-180-184/98 Pavlov i in., Rec. 2000, s. I-6451, pkt 75; wyrok w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851, pkt 36; wyrok w sprawie C-118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1987, s. 2599, pkt 7.

9.1.1. Zasoby państwowe

- (173) Z informacji przekazanych przez władze irlandzkie wynika, że wszystkie przedmiotowe środki obejmują wkład finansowy wniesiony bezpośrednio przez władze irlandzkie lub przekazany za pośrednictwem CIÉ, dla Dublin Bus i Bus Éireann. Wkład ten obejmuje zasoby państwowe. Dlatego Komisja uważa, że warunek, zgodnie z którym pomoc musi zostać udzielona przez państwo członkowskie lub poprzez udostępnienie zasobów państwowych, jest spełniony.

9.1.2. Selektywna korzyść gospodarcza

- (174) Aby stanowić pomoc państwa, przedmiotowy środek musi przynosić korzyść gospodarczą, której przedsiębiorstwo z niej korzystające nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.

9.1.2.1. Roczna rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych do dnia 30 listopada 2009 r. oraz finansowanie nowych autobusów ⁽³¹⁾.

- (175) Irlandia twierdzi, że rekompensata przyznana na rzecz miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych oraz środki finansowe przekazane Bus Éireann i Dublin Bus na sfinansowanie nowych autobusów stanowią rekompensatę z tytułu wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej zgodnie z warunkami określonymi w wyroku w sprawie Altmark ⁽³²⁾ oraz że w związku z tym nie przynoszą korzyści ich odbiorcom.

- (176) W wyroku w sprawie Altmark Trybunał Sprawiedliwości uznał, że „w zakresie, w jakim interwencją państwa należy uznać za rekompensatę stanowiącą świadczenie wzajemne za świadczenia przedsiębiorstw będących beneficjentami w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych [...], interwencja ta nie mieści się w zakresie stosowania art. [107 ust. 1] Traktatu”, jeżeli spełnione są łącznie następujące warunki:

- a) po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem zostało rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone;
- b) po drugie, parametry, na podstawie których obliczona jest rekompensata, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób;
- c) po trzecie, rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań;
- d) po czwarte, jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzony wykonywanie zobowiązań do świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty został ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań ⁽³³⁾.”

- (177) Jeśli chodzi o stosowanie czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark w odniesieniu do rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych oraz do finansowania nowych autobusów, ani Bus Éireann, ani Dublin Bus nie powierzono obowiązków świadczenia usługi publicznej, o których mowa, w ramach otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej.

- (178) W związku z tym Komisja musi zbadać drugą alternatywę przewidzianą w czwartym warunku Altmark, zgodnie z którym poziom rekompensaty należy ustalić na podstawie analizy kosztów typowego, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa.

- (179) W tym kontekście władze irlandzkie stwierdziły, co następuje: „Poziom rekompensaty wypłacanej Bus Éireann i Dublin Bus, zarówno w odniesieniu do rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług, jak i do finansowania modernizacji i wymiany taboru, odzwierciedla rezultat procesu negocjacji z przedsiębiorstwami, który uwzględnia finanse i działalność przedsiębiorstwa oraz analizę stosunku jakości do ceny, jak na przykład raport z 2006 r. ⁽³⁴⁾, który już został udostępniony Komisji”.

⁽³¹⁾ Zob. sekcje 4.1 i 4.2.

⁽³²⁾ Zob. przypis 25.

⁽³³⁾ Ibidem, pkt 95.

⁽³⁴⁾ Raport, o którym mowa, to przegląd przeprowadzony przez firmę doradczą Booz Allen Hamilton w sprawie rekompensaty wypłacanej CIÉ w latach 2001–2005 z tytułu wykonywania obowiązku świadczenia usługi publicznej.

- (180) Komisja przyjmuje do wiadomości raport z 2006 r., o którym mowa w poprzednim punkcie, oraz akceptuje to, że w pewnym stopniu może on zawierać analizę kosztów poniesionych przez „dobrze zarządzane” przedsiębiorstwo, do czego nawiązuje czwarty warunek Altmark. Komisja zauważa jednak, że władze irlandzkie określiły poziom rekompensaty zarówno w odniesieniu do rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług, jak i do finansowania nowych autobusów na podstawie procesu, który uwzględnia „finanse przedsiębiorstwa”.
- (181) Podczas oceny, czy środek pomocy państwa można uznać za rekompensatę z tytułu wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej, nie można uwzględniać potrzeby finansowania przedsiębiorstw będących odbiorcami pomocy. W związku z tym Komisja stwierdza, że czwarty warunek Altmark nie jest spełniony i że biorąc pod uwagę to, że cztery warunki muszą być spełnione łącznie, wszystkie warunki Altmark nie są spełnione, co uniemożliwia stwierdzenie istnienia pomocy. W związku z tym Komisja uważa, że roczna rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych do dnia 30 listopada 2009 r. oraz finansowanie nowych autobusów przynosi selektywną korzyść gospodarczą Bus Éireann i Dublin Bus, ponieważ w ten sposób przedsiębiorstwa te nie muszą ponosić kosztów, które w normalnej sytuacji musiałyby ponieść w związku z prowadzeniem swojej działalności, której nie mogłyby wykonywać na zwykłych warunkach rynkowych.

9.1.2.2. Finansowanie specjalnej infrastruktury

- (182) Stworzenie dowolnego rodzaju infrastruktury, która ma być wykorzystywana w celach gospodarczych, już samo w sobie jest działalnością gospodarczą, co oznacza, że zasady pomocy państwa mają zastosowanie do sposobu jej finansowania⁽³⁵⁾. Komisja uważa jednak, że władze publiczne mogą w uzasadniony sposób przyjąć, że środki, które zostały przeznaczone na finansowanie infrastruktury przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* w dniu 12 grudnia 2000 r.⁽³⁶⁾, nie obejmowały pomocy państwa oraz że w związku z tym nie trzeba było powiadamiać o tych środkach Komisji. Wynika z tego, że Komisja nie może zakwestionować tego rodzaju środków finansowych, które zostały ostatecznie przyjęte przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.), na podstawie zasad pomocy państwa⁽³⁷⁾. W związku z tym nie można stwierdzić, że rekompensata przyznana Dublin Bus w 2000 r. w wysokości 4,6 mln EUR podlega kontroli pomocy państwa.
- (183) Jeśli chodzi o rekompensatę przyznaną po 2000 r., kwestię istnienia pomocy w ramach finansowania tworzenia infrastruktury wykorzystywanej w celach komercyjnych można rozpatrywać na trzech różnych poziomach: na poziomie użytkowników, na poziomie przedsiębiorstwa budującego infrastrukturę oraz na poziomie jednostki zarządzającej infrastrukturą⁽³⁸⁾.
- (184) W tym przypadku, zważywszy na to, że właścicielem infrastruktury jest CIÉ, użytkownikiem i zarządcą infrastruktury wydaje się być ten sam podmiot, ponieważ przedmiotową infrastrukturą zarządzają, a także ją wykorzystują wyłącznie przedsiębiorstwa Bus Éireann i Dublin Bus, które są własnością CIÉ. Ponieważ Bus Éireann i Dublin Bus nie osiągają żadnych dochodów z zarządzania infrastrukturą, w tym przypadku przedsiębiorstwa te można jedynie uznać za użytkowników infrastruktury. Jeśli chodzi o przedsiębiorstwa budowlane zaangażowane w budowę różnych elementów infrastruktury, która podlega ocenie, Komisja nie dysponuje przesłankami wskazującymi, że przedsiębiorstwa te mogły uzyskać korzyść. Jeśli zaś chodzi o użytkownika infrastruktury, Komisja zauważa, że przedmiotową infrastrukturą zarządzają przedsiębiorstwa Bus Éireann i Dublin Bus, oraz że tylko one z niej korzystają.
- (185) Co do zasady Komisja uważa, że finansowanie infrastruktury z zasobów państwowych nie przynosi korzyści jej użytkownikom, pod warunkiem że infrastruktura ta jest powszechnie dostępna, bez dyskryminacji, zgodnie z prawodawstwem Unii, oraz że nie faworyzuje żadnego konkretnego użytkownika⁽³⁹⁾. W tym przypadku warunek ten nie jest spełniony, ponieważ przedmiotowa infrastruktura, która jest finansowana z zasobów państwowych, przynosi korzyści wyłącznie przedsiębiorstwom Bus Éireann i Dublin Bus.
- (186) Irlandia twierdzi ponadto, że w odniesieniu do finansowania infrastruktury warunki określone w wyroku w sprawie Altmark są spełnione⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Wyrok w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 *Freistaat Sachsen, Flughafen Leipzig/Halle et al przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2011, s. II-1311, w szczególności pkt 93 i 94, podtrzymane w odwołaniu; zob. wyrok w sprawie C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:2012:821.

⁽³⁶⁾ Wyrok w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3929, pkt 125. Zob. również wyrok w sprawie T-196/04 *Ryanair przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, pkt 88.

⁽³⁷⁾ Decyzja Komisji 2013/693/UE z dnia 3 października 2012 r. w sprawie środka pomocy nr SA.23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – na rzecz Niemiec – Plan finansowania Terminalu 2 portu lotniczego w Monachium (Dz.U. L 319 z 29.11.2013, s. 8), motywy 74–81.

⁽³⁸⁾ Zob. na przykład decyzja w sprawie pomocy państwa 713/97 *Most autostradowy Rion-Antirion*, pkt 39; decyzja w sprawie pomocy N 60/06, *Projekt rozbudowy głównego portu w Rotterdamie*, pkt 39; decyzja N 597/07 *Projekt podwodnego tunelu drogowego w Salonikach*; decyzja w sprawie pomocy N 478/04, *Kolej irlandzka*, pkt 26 z dalszymi odniesieniami.

⁽³⁹⁾ Zob. na przykład decyzja w sprawie pomocy państwa 713/97 *Most autostradowy Rion-Antirion*, pkt 38; decyzja w sprawie pomocy państwa N 60/06, *Projekt rozbudowy głównego portu w Rotterdamie*, pkt 40; decyzja w sprawie pomocy państwa N 478/04, *Kolej irlandzka*, pkt 26 z dalszymi odniesieniami.

⁽⁴⁰⁾ Zob. motywy 109.

- (187) Jeśli chodzi o stosowanie czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark w odniesieniu do dotacji na finansowanie infrastruktury, ani Bus Éireann, ani Dublin Bus nie powierzono obowiązków świadczenia usługi publicznej, o których mowa w ramach otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej.
- (188) W związku z tym Komisja musi zbadać drugą alternatywę przewidzianą w czwartym warunku Altmark, zgodnie z którym poziom rekompensaty należy ustalić na podstawie analizy kosztów typowego, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa.
- (189) Komisja nie dysponuje żadnymi przesłankami wskazującymi, że analiza została przeprowadzona. W związku z tym Komisja stwierdza, że czwarty warunek Altmark nie jest spełniony i że w rezultacie nie są spełnione wszystkie warunki Altmark, ponieważ wszystkie cztery kryteria muszą być spełnione łącznie.
- (190) Ponadto Komisja zauważa, że finansowana z dotacji infrastruktura wykorzystywana przez Bus Éireann przynosi korzyści zarówno w odniesieniu do świadczenia usług komercyjnych, jak i tych, które podlegają obowiązkowi świadczenia usługi publicznej. Dlatego w przypadku Bus Éireann wydaje się mało prawdopodobne, aby pierwszy warunek Altmark był spełniony, ponieważ finansowanie nie dotyczy wyłącznie przedsiębiorstwa będącego odbiorcą pomocy, które faktycznie jest zobowiązane do wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej.
- (191) W związku z tym Komisja stwierdza, że dotacje na finansowanie specjalnej infrastruktury przynoszą Dublin Bus i Bus Éireann selektywną korzyść gospodarczą.

9.1.2.3. Program transportu szkolnego

- (192) W odniesieniu do programu transportu szkolnego Komisja ocenia, czy program ten spełnia warunki określone w wyroku w sprawie Altmark ⁽⁴¹⁾.
- (193) Ustalenia finansowe dotyczące programu transportu szkolnego zostały zawarte w umowie rachunkowej z 1968 r., a następnie zaktualizowane w 1975 r. ⁽⁴²⁾, aczkolwiek z uwzględnieniem ograniczenia „kosztów pośrednich” począwszy od 2011 r. ⁽⁴³⁾.
- (194) Jeśli chodzi o stosowanie czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark ⁽⁴⁴⁾ w odniesieniu do programu transportu szkolnego, Bus Éireann nie powierzono obowiązków świadczenia usługi publicznej, o których mowa, w ramach otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej.
- (195) W związku z tym Komisja musi zbadać drugą alternatywę przewidzianą w czwartym warunku Altmark, zgodnie z którym poziom rekompensaty należy ustalić na podstawie analizy kosztów typowego, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa.
- (196) Komisja nie dysponuje żadnymi przesłankami wskazującymi, że analiza została przeprowadzona. Ponadto Komisja uważa, że istnieje mało prawdopodobieństwo, aby rekompensata była obecnie w dalszym ciągu wypłacana, lecz w oparciu o ustalenia finansowe określone prawie czterdzieści lat temu taka rekompensata mogłaby stanowić podstawę analizy kosztów typowego, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa.
- (197) W związku z tym Komisja stwierdza, że czwarty warunek Altmark nie jest spełniony i że w rezultacie nie są spełnione wszystkie warunki Altmark, ponieważ wszystkie cztery kryteria muszą być spełnione łącznie.
- (198) W związku z realizacją programu transportu szkolnego Bus Éireann nie musi ponosić kosztów, które w normalnej sytuacji musiałyby ponieść w związku z prowadzeniem takiej działalności, której przedsiębiorstwo to nie mogłoby wykonywać na zwykłych warunkach rynkowych. Komisja stwierdza zatem, że finansowanie programu transportu szkolnego przynosi Bus Éireann selektywną korzyść gospodarczą.

9.1.2.4. Finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności

- (199) W odniesieniu do istnienia korzyści wynikającej z finansowania szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności, w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności normalnie powinno być finansowane przez przedsiębiorstwa, ponieważ pozbawia je kosztów, które w normalnej sytuacji musiałyby ponieść w związku z prowadzeniem swojej działalności. Komisja zwraca jednak uwagę, że tego rodzaju szkolenie może mieć charakter społeczny i może przyczynić się do zwiększenia mobilności osób niepełnosprawnych.

⁽⁴¹⁾ Zob. motyw 175.

⁽⁴²⁾ Zob. motyw 68.

⁽⁴³⁾ Zob. motyw 70.

⁽⁴⁴⁾ Zob. motyw 175.

- (200) Irlandia twierdzi, że finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oraz że nie zakłóca konkurencji, ani nie grozi jej zakłóceniem, ani nie wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Irlandia nie podała jednak uzasadnienia dla tych argumentów.
- (201) Irlandia ponadto wskazuje, że od 2006 r. finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności było dostępne dla operatorów prywatnych na takich samych warunkach jak dla Dublin Bus i Bus Éireann⁽⁴⁵⁾. W tym względzie Komisja zauważa, że finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności, które jest analizowane w niniejszej decyzji, miało miejsce w latach 2001–2003, jak określono w tabeli 5, oraz że w momencie finansowania nie było dostępne dla wszystkich operatorów.
- (202) W związku z tym Komisja stwierdza, że finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności przynosi Dublin Bus i Bus Éireann selektywną korzyść gospodarczą, ponieważ pozbawia je kosztów, które w normalnej sytuacji musiałyby ponieść w związku z prowadzeniem swojej działalności.

9.1.3. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (203) Ponadto należy zweryfikować, czy korzyść gospodarcza uzyskana za pomocą zasobów państwowych może zakłócić konkurencję i tym samym wywrzeć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (204) W tym kontekście wyrok w sprawie Altmark⁽⁴⁶⁾ stanowi, co następuje:

„Nie można wykluczyć w żadnym razie, iż subwencja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie usługi transportu lokalnego lub regionalnego, a nie świadczy usług transportowych poza państwem pochodzenia, może mieć jednak wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi⁽⁴⁷⁾.”

- (205) Kiedy państwo członkowskie przyznaje subwencję publiczną danemu przedsiębiorstwu, świadczenie usług transportowych przez owo przedsiębiorstwo może być utrzymane na tym samym poziomie lub zintensyfikowane, tak że przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich mają przez to mniejsze szanse na świadczenie usług transportowych na rynku tego państwa członkowskiego⁽⁴⁸⁾.
- (206) W rozważanej sprawie powyższe stwierdzenie nie jest jedynie hipotetyczne, gdyż, jak wynika w szczególności ze spostrzeżeń Komisji, wiele państw członkowskich zaczęło po 1995 r. otwierać niektóre rynki transportowe na konkurencję ze strony przedsiębiorstw mających siedzibę w innych państwach członkowskich, dlatego też pewna liczba przedsiębiorstw oferuje już swoje miejskie, podmiejskie lub regionalne usługi transportowe w państwach członkowskich innych niż ich państwo pochodzenia.
- (207) Ponadto, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, nie istnieje próg ani odsetek, poniżej którego można uznać, że wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi nie jest naruszona. Stosunkowo niewielka kwota pomocy lub stosunkowo niewielkie przedsiębiorstwo, które tę pomoc otrzymuje, nie wykluczają, jako takie, możliwości, że wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi może być naruszona⁽⁴⁹⁾.
- (208) Drugi warunek w odniesieniu do stosowania art. 92 ust. 1 Traktatu, stanowiący, że pomoc musi być w stanie wpływać na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, nie opiera się tym samym na lokalnym lub regionalnym charakterze świadczonych usług transportowych, ani na skali dziedziny działalności, której to dotyczy.
- (209) W związku z tym Komisja uważa, że w tym przypadku finansowanie ze środków publicznych może wpływać na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi oraz może zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem na rynku wewnętrznym.

9.1.4. Wniosek: istnienie pomocy państwa

- (210) W świetle powyższych rozważań Komisja uznaje, że wszystkie przedmiotowe środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1.

⁽⁴⁵⁾ Zob. motyw 83.

⁽⁴⁶⁾ Sprawa C-280/00, Altmark, pkt 82.

⁽⁴⁷⁾ Sprawa C-280/00, Altmark, pkt 77 i nast.

⁽⁴⁸⁾ Zob. wyrok w sprawie 102/87 Francja przeciwko Komisji, Rec. 1988, s. 4067, pkt 19; wyrok w sprawie C-305/89 Włochy przeciwko Komisji, Rec. 1991, s. I-1603, pkt 26; oraz wyrok w sprawach połączonych C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1994, s. I-4103, pkt 40.

⁽⁴⁹⁾ Zob. wyrok w sprawie C-142/87 Belgia przeciwko Komisji (Tubemeuse), Rec. 1990, s. I-959, pkt 43; zob. również wyrok w sprawach połączonych C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1994, s. I-4103, pkt 42.

9.2. Klasyfikacja środków jako istniejącej pomocy

- (211) Irlandia uważa, że wszystkie przedmiotowe środki stanowią istniejącą pomoc państwa w rozumieniu art. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 659/1999. Komisja analizuje to stwierdzenie w kolejnym punkcie.

9.2.1. Uwagi ogólne

- (212) Zgodnie z art. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 nowa pomoc oznacza „każdą pomoc, czyli programy pomocowe i pomoc indywidualną, która nie jest pomocą istniejącą, włącznie ze zmianami istniejącej pomocy”.
- (213) Zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 istniejąca pomoc oznacza „pomoc, jaka została uznana za pomoc istniejącą, ponieważ można stwierdzić, że w czasie gdy została wprowadzona w życie, nie stanowiła pomocy, a w okresie późniejszym stała się pomocą ze względu na rozwój wspólnego rynku bez wprowadzenia zmian przez państwo członkowskie”. Art. 1 lit. b) ppkt (v) dalej stanowi: „W przypadku gdy niektóre środki stają się pomocą po liberalizacji danego działania przez prawo wspólnotowe, środków takich nie uznaje się za pomoc istniejącą po terminie przyjętym dla liberalizacji”.
- (214) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że w momencie wprowadzenia w życie ustaw transportowych i pierwszego krajowego planu rozwoju (1993–1999) rynek publicznych usług transportowych (w tym usług w zakresie miejskiego, podmiejskiego i regionalnego transportu drogowego) był zamknięty dla konkurencji w całej Unii. Wówczas zatem przedmiotowe środki nie stanowiły pomocy państwa, ponieważ biorąc pod uwagę fakt, że właściwe rynki były zamknięte dla konkurencji, nie mogły one zakłócać konkurencji.
- (215) Od czasu wyroku w sprawie Altmark Komisja zaczęła przyjmować w swojej późniejszej praktyce decyzyjnej ⁽⁵⁰⁾, że od 1995 r. rynek publicznych usług transportowych był *de facto* otwarty dla konkurencji na pewnych obszarach rynku wewnętrznego. Jak określono w wyroku w sprawie Altmark, rynek usług transportowych nie został otwarty po liberalizacji danego działania przez prawo unijne, lecz raczej był wynikiem niezależnych i spontanicznych decyzji kilku państw członkowskich. W dniu 3 grudnia 2009 r. rynek publicznego transportu pasażerskiego został otwarty dla konkurencji na mocy prawa UE wraz z wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (216) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ⁽⁵¹⁾ pojawienia się nowej pomocy lub zmiany istniejącej pomocy nie można oceniać na podstawie skali pomocy lub, w szczególności, wysokości kwoty pomocy w którymkolwiek momencie funkcjonowania przedsiębiorstwa, jeżeli pomoc dostarczana jest na mocy wcześniejszych postanowień ustawowych, które pozostają niezmienione. Innymi słowy, aby ustalić, czy pomoc została zmieniona, należy przeanalizować, czy zmienione zostały przepisy ją przewidujące.
- (217) Ponadto pierwotny program przekształca się w nowy program pomocy tylko w przypadku, gdy zmiana ma wpływ na faktyczną istotę programu pierwotnego ⁽⁵²⁾. Tylko istotne zmiany powodują przekształcenie istniejącej pomocy na nową pomoc ⁽⁵³⁾.
- (218) W oparciu o te zasady Komisja przeanalizuje w odniesieniu do każdego z przedmiotowych środków, czy można uznać, że stanowią one istniejącą pomoc, jak twierdzi Irlandia.

9.2.2. Roczna rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych

- (219) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja sformułowała wstępny wniosek, że wprowadzenie rocznych protokołów ustaleń od 2003 r. zmieniło mechanizm wypłaty rekompensaty na rzecz dwóch przedsiębiorstw autobusowych, w związku z czym można by uznać, że wypłaty rekompensaty z tytułu wykonywania obowiązku świadczenia usługi publicznej, które początkowo opierały się na ustawach transportowych, stanowiły nową pomoc w rozumieniu art. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 od 2003 r.

⁽⁵⁰⁾ Decyzja Komisji 2011/501/UE z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie pomocy państwa C 58/06 (ex NN 98/05) udzielonej przez Niemcy na rzecz przedsiębiorstw Bahnen der Stadt Monheim (BSM) oraz Rheinische Bahngesellschaft (RBG) w Verkehrsverbund Rhein Ruhr (Związek Komunikacyjny Renu-Ruhr) (Dz.U. L 210 z 17.8.2011, s. 1).

⁽⁵¹⁾ Wyrok w sprawie C-44/93, Namur-Les Assurances, Rec. 1994, s. I-3829, pkt 28.

⁽⁵²⁾ Wyrok w sprawach połączonych C-91/83 i C-127/83 Heineken, Rec. 1984, s. 3435, pkt 21 i 22; zob. również wyrok w sprawach połączonych T-195/01 i T-207/01 Rząd Gibraltaru przeciwko Komisji, Rec. 2002 r. s. II-2309, pkt 109–114.

⁽⁵³⁾ Wyrok w sprawach połączonych T-254/00, T-270/00 i T-277/00 Hotel Cipriani przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-3269, pkt 362.

(220) W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Irlandia wykazała jednak później, że początkowe protokoły ustaleń nie zmieniły pomocy w odniesieniu do corocznej wypłaty rekompensaty na rzecz dwóch przedsiębiorstw autobusowych oraz że zmiana ta miała jedynie charakter administracyjny, a jej celem była poprawa zarządzania pomocą udzielaną CIÉ. Irlandia jest zdania, że wszystkie środki pomocy w formie corocznej wypłaty rekompensaty z tytułu świadczenia usług są wykorzystywane w celu finansowania prawnych obowiązków świadczenia usług publicznych, zgodnie z ustawami transportowymi.

(221) W tym względzie Irlandia zwróciła uwagę, że zgodnie z prawem irlandzkim protokoły ustaleń nie mają mocy obowiązującej. W tym celu zawarto odniesienie do wyroku irlandzkiego Sądu Najwyższego⁽⁵⁴⁾, zgodnie z którym [podkreślenie dodane]:

„Nie istnieje [...] żadne uzasadnienie, które pozwałoby uznać, że instrument [ustawowy] lub jego dowolna część »podlega« protokołowi ustaleń. Nie chodzi tutaj o konstrukcję, lecz o zasadę. [...] dokumentu, który nie ma charakteru ustawodawczego, w żaden sposób nie można uznać za wpływający na postanowienia takiego instrumentu. Niezwykle ważne jest, aby laik potrafił dokonać rozróżnienia pomiędzy dokumentami mającymi moc prawną i wszystkimi innymi dokumentami”.

(222) Z drugiej strony, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Irlandię, protokoły ustaleń z 2003 i 2007 r. dla Dublin Bus i Bus Éireann same stanowią, odpowiednio:

„Niniejszy protokół ustaleń dotyczący poziomów i celów świadczenia usług nie ma mocy obowiązującej i nie jest wiążący dla Bus Átha Cliath [Dublin Bus], ani dla Ministerstwa Transportu”.

„Niniejszy protokół ustaleń dotyczący poziomów i celów świadczenia usług nie ma mocy obowiązującej i nie jest wiążący dla Bus Éireann, ani dla Ministerstwa Transportu”.

(223) Protokół ustaleń z 2003 r. dla Bus Éireann ponadto stanowi:

„Protokół opiera się na panującym systemie regulacyjnym oraz na istniejących obowiązkach ustawowych Bus Éireann, jak określono w odpowiednich przepisach obowiązujących na dzień 10 lipca 2003 r.”.

(224) Na podstawie tych informacji Komisja stwierdza, że ogólne obowiązki Bus Éireann i Dublin Bus w zakresie świadczenia usługi publicznej, zgodnie z art. 8 ust. 2 i 3 ustawy transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ), nie uległy zmianie wraz z wprowadzeniem protokołów ustaleń. Komisja ponadto zauważa, że wypłatę rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług reguluje ustawa transportowa z 1986 r. (reorganizacja CIÉ), której art. 8 ust. 10 stanowi: „Rada [CIÉ] i przedsiębiorstwa należycie uwzględniają rolę społeczną Rady oraz potrzebę utrzymania świadczenia publicznych usług transportowych – w maksymalnym stopniu – w ramach dostępnych im środków finansowych”⁽⁵⁵⁾.

(225) W dniu 1 grudnia 2009 r. weszły w życie nowe umowy o świadczenie usług publicznych, zawarte pomiędzy Krajowym Urzędem Transportu a Bus Éireann i Dublin Bus, co doprowadziło do położenia kresu systemowi prawnemu, który wcześniej regulował wypłatę corocznych dotacji na miejskie, podmiejskie i regionalne usługi autobusowe.

(226) Ponieważ system prawny regulujący coroczną wypłatę rekompensaty z tytułu świadczenia usług na rzecz Bus Éireann i Dublin Bus do wejścia w życie wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych nie uległ znacznej zmianie, wszystkie roczne rekompensaty wypłacone tym przedsiębiorstwom do dnia 30 listopada 2009 r. należy uznać za istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

9.2.3. Finansowanie nowych autobusów i infrastruktury

(227) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja sformułowała wstępny wniosek, że krajowe plany rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 zmieniły krajowy plan rozwoju na lata 1993–1999 oraz że w związku z tym należało uznać, że krajowe plany rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 stanowią nową pomoc w rozumieniu art. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

⁽⁵⁴⁾ Curley przeciwko naczelnikowi więzienia w Arbour Hill, 2005 3 I.R. 308, s. 317.

⁽⁵⁵⁾ Zob. motyw 21 powyżej.

(228) W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Irlandia wykazała jednak później, że krajowe plany rozwoju są dokumentami polityki przedbudżetowej wysokiego szczebla, określającymi strategię i priorytety inwestycyjne rządu, w związku z czym można uznać, że krajowe plany rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 nie wywołują skutków prawnych i tym samym nie zmieniają w istotny sposób istniejącego systemu pomocy.

(229) W tym celu zawarto odniesienie do wyroku irlandzkiego Sądu Najwyższego, zgodnie z którym ⁽⁵⁶⁾:

„[Krajowy plan rozwoju] zasadniczo jest planem finansowym lub ramami określającymi priorytety inwestycyjne rządu na kolejne siedem lat oraz to, w jaki sposób można inwestować zasoby w realizację różnych priorytetów inwestycyjnych. [...] Zasadniczo jest to plan finansowy lub budżetowy i nawet jeśli – tak jak w tym przypadku – w [krajowym planie rozwoju] będzie mowa o projekcie mającym znaczenie krajowe, w celach administracyjnych należy wskazać rodzaj projektu, który byłby finansowany z konkretnych środków finansowych. [...] Moim zdaniem samo przekazanie środków finansowych przewidzianych w [krajowym planie rozwoju] wskazuje, w jaki sposób dane działanie można by sfinansować. W żaden sposób nie określa ono ram dotyczących tego, jakie decyzje powinny podejmować właściwe organy w odniesieniu do faktycznego wniosku lub projektu, który miałby być w ten sposób finansowany”.

(230) Ponadto same plany wskazują na swój niewiążący charakter. W krajowym planie rozwoju na lata 2000–2006 określono, że „odzwierciedla to szeroki konsensus w procesie konsultacji w sprawie przyszłych potrzeb rozwojowych kraju” ⁽⁵⁷⁾, podczas gdy krajowy plan rozwoju na lata 2007–2013 „stanowi mapę przyszłych działań Irlandii” ⁽⁵⁸⁾ oraz „określa gospodarcze i społeczne priorytety inwestycyjne niezbędne w celu realizacji wizji lepszego życia dla wszystkich” ⁽⁵⁹⁾.

(231) Ponadto Irlandia wyjaśniła, że środki przeznaczone na realizację celów określonych w krajowych planach rozwoju są weryfikowane przez Parlament każdego roku, zanim zostaną uzgodnione i zatwierdzone w ramach budżetu krajowego.

(232) Z tego opisu wynikałoby, że strategię inwestycyjną określoną w krajowych planach rozwoju są oświadczeniami politycznymi, w związku z czym wspomnianych środków nie wolno wykorzystywać, dopóki ich wydatkowanie nie będzie zgodne z przepisami prawnymi, w tym przypadku z ustawami transportowymi.

(233) Komisja uważa, że finansowanie nowych autobusów i infrastruktury reguluje ustawa transportowa z 1986 r. (reorganizacja CIÉ), której art. 8 ust. 10 stanowi: „Rada [CIÉ] i przedsiębiorstwa należycie uwzględniają rolę społeczną Rady oraz potrzebę utrzymania świadczenia publicznych usług transportowych – w maksymalnym stopniu – w ramach dostępnych im środków finansowych”. Ogólne obowiązki w zakresie świadczenia usługi publicznej są zdefiniowane w art. 8 ust. 2 i 3 tej samej ustawy, o której mowa w motywie 21.

(234) Komisja uważa zatem, że krajowe plany rozwoju na lata 2000–2006 i 2007–2013 nie stanowią istotnych zmian programu określonego w ustawach transportowych w odniesieniu do finansowania nowych autobusów i infrastruktury. Środki te stanowią więc istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

(235) Komisja zauważa, że krajowy plan rozwoju na lata 2007–2013 został przerwany w 2011 r. i zastąpiony planem inwestycji infrastrukturalnych i kapitałowych na lata 2012–2016. Miało to miejsce po dacie wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

(236) W dniu 1 grudnia 2009 r. weszły w życie art. 45 i 49 ustawy o Dublińskim Urzędzie Transportu z 2008 r., co doprowadziło do położenia kresu systemowi prawnemu, który wcześniej regulował finansowanie nowych autobusów i infrastruktury.

⁽⁵⁶⁾ Kavanagh przeciwko Irlandii, brak zgłoszenia, 31 lipca 2007 r., irlandzki Sąd Najwyższy (s. 16–17, s. 51).

⁽⁵⁷⁾ Krajowy plan rozwoju na lata 2000–2006, s. 5.

⁽⁵⁸⁾ Krajowy plan rozwoju na lata 2007–2013, s. 15.

⁽⁵⁹⁾ Ibidem, s. 15.

- (237) Ponieważ system prawny regulujący finansowanie nowych autobusów i infrastruktury na rzecz Bus Éireann i Dublin Bus przed wejściem w życie tej ustawy nie uległ znacznej zmianie, wszystkie środki finansowe wypłacone tym przedsiębiorstwom w celu finansowania nowych autobusów i infrastruktury do dnia 30 listopada 2009 r. należy uznać za istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

9.2.4. Program transportu szkolnego

- (238) Jeśli chodzi o twierdzenie przez Irlandię, że program transportu szkolnego stanowi istniejącą pomoc, Komisja przypomina, że CIÉ obsługiwało ten program od 1967 r., a od wejścia w życie ustawy transportowej z 1986 r. (reorganizacja CIÉ) ⁽⁶⁰⁾ obsługuje go Bus Éireann wspólnie z innymi przedsiębiorstwami zależnymi CIÉ; program ten został opracowany zgodnie z art. 6 ust. 1 tej ustawy. Obowiązki Bus Éireann w zakresie świadczenia „krajowych i międzynarodowych usług pasażerskich w zakresie transportu drogowego”, które obejmują usługi w zakresie transportu szkolnego, zostały bardziej szczegółowo opisane w motywie 21.
- (239) Pierwotne ustalenia finansowe dotyczące tego programu zostały zawarte w umowie rachunkowej z 1968 r. ⁽⁶¹⁾; koszty kwalifikujące się do zwrotu zostały określone w momencie opracowania programu. Władze irlandzkie podkreśliły jednak, że obecne ustalenia rachunkowe opierają się na zaktualizowanej umowie z 1975 r. ⁽⁶²⁾. W piśmie do Komisji z dnia 23 listopada 2012 r. Irlandia stwierdziła, że „dokument rachunkowy z 1975 r. pozostaje najważniejszym dokumentem, jeśli chodzi o ustalenia finansowe między Ministerstwem [Edukacji i Umiejętności] a Bus Éireann”.
- (240) Komisja zauważa, że aktualizacja umowy rachunkowej z 1975 r. opisuje jej cel w preambule: „Załączone sprawozdania oraz projekty sprawozdań opisują ustalenia rachunkowe dotyczące obliczania i prezentowania kosztów ponoszonych przez CIÉ w związku z realizowaniem, nadzorowaniem i zarządzaniem w imieniu Ministerstwa Edukacji transportem do i ze szkół uczniów, którzy są uprawnieni do korzystania z darmowego transportu zgodnie z przepisami i regulacjami dotyczącymi programu darmowego transportu organizowanego i obsługiwanego przez CIÉ w imieniu Ministerstwa Edukacji. Ustalenia te aktualizują oraz zastępują Streszczenie ustaleń rachunkowych z dnia 1 sierpnia 1968 r.”.
- (241) Dokumenty te szczegółowo opisują rozliczanie usług transportu szkolnego w księgach rachunkowych, które CIÉ musi dostarczyć Ministerstwu Edukacji, aby otrzymać płatność. Opis ten zawiera definicje tego, za co można wystawić rachunek Ministerstwu Edukacji w kategoriach „kosztów bezpośrednich” i „kosztów pośrednich”, z różnymi korektami, w tym korektą „amortyzacji”, „odsetek”, „paragonów dla pasażerów kupujących bilety” i „opłaty pobieranej od dzieci korzystających z darmowych przejazdów [rozkładowych]”. Ogólnym celem jest obliczenie łącznej „kwoty netto obciążającej Ministerstwo Edukacji” ⁽⁶³⁾.
- (242) Nic nie wskazuje na to, aby od aktualizacji umowy rachunkowej w 1975 r., która reguluje jej ustalenia finansowe, program transportu szkolnego uległ istotnym zmianom. Ponadto Komisja zauważa, że nie można uznać, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 przyczyniło się do otwarcia rynku usług w zakresie transportu szkolnego, biorąc pod uwagę to, że usługi transportowe w ramach tego programu nie są świadczone na rzecz ogółu społeczeństwa w sposób niedyskryminacyjny i ciągły ⁽⁶⁴⁾. Komisja uważa zatem, że program transportu szkolnego stanowi istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

9.2.5. Finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności

- (243) Irlandia utrzymuje, że finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności stanowi istniejącą pomoc.
- (244) Komisja zauważa jednak, że program został po raz pierwszy wprowadzony w życie w 2001 r. i że nic nie wskazuje na to, aby opierał się on na wcześniejszym programie. Z tego względu Komisja nie może stwierdzić wyłączenia istniejącej pomocy zgodnie z art. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 659/1999, ponieważ do 1995 r. pomoc nie istniała.

⁽⁶⁰⁾ Zob. motyw 21.

⁽⁶¹⁾ Realizowane przez CIÉ systemy bezpłatnego transportu dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych – Streszczenie ustaleń rachunkowych – 1 sierpnia 1968 r.

⁽⁶²⁾ System bezpłatnego transportu dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych – Streszczenie ustaleń rachunkowych – styczeń 1975 r.

⁽⁶³⁾ Ibidem, załącznik 1.

⁽⁶⁴⁾ Zob. art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, aby poznać definicję „publicznego transportu pasażerskiego” objętą tym rozporządzeniem.

- (245) Zważywszy na to, że Irlandia nie przytoczyła żadnych innych argumentów przemawiających za tym, że finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności stanowiło istniejącą pomoc, Komisja stwierdza, że środek ten należy uznać za nową pomoc w rozumieniu art. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 659/1999. W związku z tym Komisja musi ocenić zgodność przedmiotowego środka z rynkiem wewnętrznym (zob. sekcja 9.4).

9.3. Stosowne środki: program transportu szkolnego

- (246) Roczna rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych oraz finansowanie nowych autobusów i infrastruktury stanowią istniejącą pomoc, która została zakończona. Z kolei program transportu szkolnego stanowi program objęty istniejącą pomocą, który Irlandia w dalszym ciągu realizuje. Podstawowe ramy funkcjonowania tego programu nadal istnieją.
- (247) W rezultacie Komisja, po przyjęciu niniejszej decyzji, zamierza zapoczątkować dialog z Irlandią, zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 659/1999, w celu uzgodnienia stosownych środków służących zapewnieniu, że na przyszłym etapie realizacji program transportu szkolnego będzie zgodny z rynkiem wewnętrznym.

9.4. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym: pomoc szkoleniowa w zakresie szkoleń na temat niepełnosprawności

- (248) Ponieważ roczna rekompensata z tytułu świadczenia miejskich, podmiejskich i regionalnych usług autobusowych oraz finansowanie nowych autobusów i infrastruktury stanowią istniejącą pomoc, która została zakończona, nie ma potrzeby oceniania zgodności tych środków z rynkiem wewnętrznym. Z kolei biorąc pod uwagę fakt, że program transportu szkolnego jest istniejącym programem pomocy, który Irlandia w dalszym ciągu realizuje, w kontekście dialogu, o którym mowa w poprzednim motywie, Komisja zamierza poinformować Irlandię, dlaczego uważa, że program ten jest niezgodny z rynkiem wewnętrznym.
- (249) Jeśli chodzi o finansowanie przez Irlandię szkolenia dla Bus Éireann i Dublin Bus uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności, które to szkolenie stanowi nową pomoc, Komisja musi zbadać jego zgodność z zasadami pomocy państwa. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przepisy, zasady i kryteria oceny zgodności pomocy państwa obowiązujące w dniu podjęcia decyzji przez Komisję zasadniczo można uznać za lepiej dostosowane do kontekstu konkurencji⁽⁶⁵⁾. Zgodność środka z rynkiem wewnętrznym należy zatem ocenić na podstawie przepisów obowiązujących w dniu podjęcia przez Komisję decyzji w sprawie tego, czy pomoc powinno się odzyskać w wyniku jej niezgodności z rynkiem wewnętrznym⁽⁶⁶⁾: w tym przypadku obowiązujące przepisy są określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014⁽⁶⁷⁾.
- (250) Jednak w chwili udostępnienia środków finansowych zgodność pomocy szkoleniowej regulowało rozporządzenie (WE) nr 68/2001, które przewidywało zwolnienie z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu pod warunkiem spełnienia wszystkich warunków określonych w tym rozporządzeniu⁽⁶⁸⁾. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 68/2001 tego rodzaju pomoc szkoleniowa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu. Należy zatem zbadać, czy finansowanie szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności spełnia wszystkie warunki określone w rozporządzeniu (WE) nr 68/2001.
- (251) Wyłączenie z obowiązku zgłoszenia przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 68/2001 wymaga, aby zarówno pomoc indywidualna, jak i programy pomocy zawierały bezpośrednie odniesienie do tego rozporządzenia poprzez zacytowanie jego tytułu oraz odesłania do publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁶⁹⁾.
- (252) Nic nie wskazuje na to, aby finansowanie przez Irlandię szkolenia dla Bus Éireann i Dublin Bus uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności („finansowanie szkolenia”) było przedmiotem takiej publikacji. W rzeczywistości Irlandia nie stwierdziła, że finansowanie szkolenia było zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 68/2001.
- (253) Dlatego bez analizy pozostałych warunków zgodności określonych w rozporządzeniu (WE) nr 68/2001 Komisja stwierdza, że finansowanie szkolenia nie spełnia warunków wyłączenia z obowiązku zgłoszenia na mocy tego rozporządzenia. Z tego wniosku wynika, że finansowanie szkolenia należy przeanalizować na podstawie rozporządzenia (UE) nr 651/2014, które weszło w życie w dniu 1 lipca 2014 r.
- (254) Zgodnie z art. 58 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 651/2014 rozporządzenie to stosuje się do pomocy indywidualnej przyznanej przed jego wejściem w życie, jeżeli spełnia ona wszystkie warunki określone w tym rozporządzeniu z wyjątkiem art. 9.

⁽⁶⁵⁾ Wyrok w sprawie C-334/07 P Komisja przeciwko Freistaat Sachsen, Zb.Orz. 2008, s. 1-9465, pkt 51.

⁽⁶⁶⁾ Wyrok w sprawach połączonych od C-465/0 P do C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya i in. przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2011, s. I-83, pkt 125 i 128. Ostatnio, wyrok w sprawie T-570/08 RENV Deutsche Post przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2013:589, pkt 167.

⁽⁶⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

⁽⁶⁸⁾ Art. 3 rozporządzenia (WE) nr 68/2001.

⁽⁶⁹⁾ Art. 3 ust. 1 i art. 3 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 68/2001.

- (255) Komisja uważa, że finansowanie szkolenia stanowi „pomoc indywidualną” w rozumieniu art. 2 pkt 14 rozporządzenia (UE) nr 651/2014, a nie „program pomocy” w rozumieniu art. 2 pkt 15 tego rozporządzenia, ponieważ w momencie przyznania pomocy, w latach 2001–2003, miała ona bardziej charakter *ad hoc* i została sformalizowana dużo później, tj. w 2006 r., aby przypominać program pomocy ⁽⁷⁰⁾.
- (256) W art. 31 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 651/2014 maksymalna dozwolona intensywność pomocy szkoleniowej tego rodzaju została określona na poziomie 50 % kosztów kwalifikowalnych. Finansowanie szkolenia ma jednak wyższą intensywność pomocy, co oznacza, że warunek ten nie został spełniony.
- (257) Zgodnie z art. 58 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 651/2014 „każda pomoc niewyłączona z wymogu zgłoszenia, określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu, na podstawie niniejszego rozporządzenia lub innych obowiązujących uprzednio rozporządzeń przyjętych na mocy art. 1 rozporządzenia (WE) nr 994/98, jest oceniana przez Komisję zgodnie z właściwymi ramami prawnymi, wytycznymi, komunikatami i zawiadomieniami”.
- (258) Dlatego Komisja oceni, czy przedmiotowy środek mógł być zgodny z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 800/2008 ⁽⁷¹⁾, które obowiązywało wcześniej do jego uchylecia przez rozporządzenie (UE) nr 651/2014. Zgodnie z art. 39 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 800/2008 pomoc szkoleniowa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i wyłączona z wymogu zgłoszenia, o ile spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2, 3 i 4 tego artykułu.
- (259) Art. 39 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 800/2008 dotyczący pomocy szkoleniowej stanowi:
- „Intensywność pomocy nie przekracza: a) 25 % kosztów kwalifikowalnych, w przypadku szkoleń specjalistycznych; oraz b) 60 % kosztów kwalifikowalnych, w przypadku szkoleń ogólnych [...]”.
- (260) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności powinno zostać sklasyfikowane jako „szkolenie ogólne” w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 68/2001.
- (261) Zgodnie z art. 38 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 800/2008 „szkolenia ogólne” oznaczają:
- „[...] szkolenia polegające na przekazywaniu wiedzy, która nie jest wyłącznie lub głównie związana z obecnym lub przyszłym stanowiskiem pracownika w przedsiębiorstwie, lecz przekazujące umiejętności, które można wykorzystać w innym przedsiębiorstwie lub obszarze zatrudnienia. Szkolenie uznaje się za »ogólne«, jeśli na przykład:
- a) jest organizowane wspólnie przez różne, niezależne przedsiębiorstwa lub mogą z niego korzystać pracownicy różnych przedsiębiorstw; lub
- b) jest uznane lub poświadczane przez władze lub jednostki publiczne lub przez inne jednostki lub instytucje, którym państwo członkowskie lub Wspólnota przyznały niezbędne kompetencje”.
- (262) Komisja zauważa, że pomimo iż dotacje szkoleniowe zostały przyznane najpierw tylko Bus Éireann i Dublin Bus, to szkolenie finansowane ze środków pomocy było również oferowane od 2006 r. pracownikom innych przedsiębiorstw autobusowych i transportowych ⁽⁷²⁾. W związku z tym można uznać, że „mogą z niego korzystać pracownicy różnych przedsiębiorstw”.
- (263) Komisja uważa zatem, że obecne środki pomocy szkoleniowej również powinno się uznać za „szkolenie ogólne” w rozumieniu art. 38 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 800/2008.
- (264) W art. 39 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 800/2008 określony został próg intensywności pomocy na „szkolenie ogólne” na poziomie 60 % kosztów kwalifikowalnych.
- (265) W tabeli 5 przedstawiono środki finansowe przyznane CIÉ w wysokości 985 592 EUR oraz koszty poniesione przez CIÉ w wysokości 661 560 EUR, co prowadzi do intensywności pomocy na poziomie 59,8 % – czyli poniżej maksymalnego dopuszczalnego poziomu wynoszącego 60 %, o którym mowa w motywie 264.

⁽⁷⁰⁾ Zob. motywy 79–83.

⁽⁷¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3).

⁽⁷²⁾ Zob. motyw 83.

- (266) Dlatego biorąc pod uwagę fakt, że intensywność pomocy nie przekracza progu określonego w tym przepisie, kryterium określone w rozporządzeniu (WE) nr 800/2008 zostało spełnione.
- (267) W art. 39 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 800/2008 określono rodzaje kosztów kwalifikowalnych projektów pomocy szkoleniowej. Według Irlandii koszty poniesione przez CIÉ w wysokości 661 560 EUR, które przedstawiono w tabeli 5, odnoszą się do kosztów zatrudnienia wykładowców przez CIÉ. Jest to kategoria kosztów kwalifikowalnych, o której mowa w art. 39 ust. 4 lit. a) tego rozporządzenia. Warunek ten jest zatem spełniony.
- (268) W odniesieniu do różnych innych artykułów tego rozporządzenia Komisja zauważa, że wymóg przejrzystości, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 800/2008, został spełniony, ponieważ przedmiotowy środek odnosi się do dotacji w rozumieniu art. 5 ust. 1.
- (269) W odniesieniu do art. 7 rozporządzenia (WE) nr 800/2008, który dotyczy kumulacji, Komisja nie dysponuje przesłankami wskazującymi, że przedmiotowy środek był finansowany z innego źródła. Warunek ten jest zatem spełniony.
- (270) W odniesieniu do art. 8 rozporządzenia (WE) nr 800/2008, który dotyczy efektu zachęty, wydaje się mało prawdopodobne, by przedmiotowy środek został zrealizowany bez wsparcia państwa. Warunek ten jest zatem spełniony.
- (271) W związku z tym Komisja stwierdza, że pomoc udzielona przez Irlandię na rzecz Bus Éireann i Dublin Bus w celu sfinansowania szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 800/2008.

10. WNIOSEK

- (272) Roczna rekompensata z tytułu świadczenia określonych usług, dotacje na nowe autobusy, dotacje na infrastrukturę i program transportu szkolnego stanowią istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.
- (273) Dotacje na szkolenie uwrażliwiające na problemy niepełnosprawności są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa w wysokości 654,9 mln EUR, którą Irlandia wdrożyła do dnia 30 listopada 2009 r. w formie rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia określonych usług, stanowi istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

Artykuł 2

Pomoc państwa w wysokości 236,8 mln EUR, którą Irlandia wdrożyła do dnia 30 listopada 2009 r. w formie finansowania nowych autobusów, stanowi istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

Artykuł 3

Pomoc państwa w wysokości 64,5 mln EUR, którą Irlandia wdrożyła w dniach od 12 grudnia 2000 r. do 30 listopada 2009 r. w formie finansowania infrastruktury, stanowi istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

Artykuł 4

Pomoc państwa, którą Irlandia wdrożyła w ramach programu transportu szkolnego, stanowi istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

Artykuł 5

Pomoc państwa w wysokości 985 592 EUR, którą Irlandia wdrożyła na rzecz szkolenia uwrażliwiającego na problemy niepełnosprawności, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Niniejsza decyzja skierowana jest do Irlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 października 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący
