

Službeni list

Europske unije

L 104



Hrvatsko izdanje

Zakonodavstvo

Svezak 58.

23. travnja 2015.

Sadržaj

II. *Nezakonodavni akti*

MEĐUNARODNI SPORAZUMI

- ★ Informacije o potpisivanju Protokola uz Euro-mediteranski sporazum o pridruživanju između Europske zajednice i njezinih država članica, s jedne strane, i Tunisa, s druge strane, o okvirnom sporazumu između Europske unije i Tunisa o općim načelima sudjelovanja Tunisa u programima Unije 1
- ★ Informacije o potpisivanju Protokola uz Euro-mediteranski sporazum o pridruživanju između Europske zajednice i njezinih država članica, s jedne strane, i Republike Libanona, s druge strane, o okvirnom sporazumu između Europske unije i Republike Libanona o općim načelima sudjelovanja Republike Libanona u programima Unije 1

UREDBE

- ★ Uredba Komisije (EU) 2015/628 od 22. travnja 2015. o izmjeni Priloga XVII. Uredbi (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) u pogledu olova i njegovih spojeva ⁽¹⁾ 2
- ★ Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/629 od 22. travnja 2015. o upisu naziva u registar zaštićenih oznaka izvornosti i zaštićenih oznaka zemljopisnog podrijetla (Finocchiona (ZOZP)) 6
- ★ Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/630 od 22. travnja 2015. o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 498/2012 o dodjeli carinskih kvota koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju 8
- Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/631 od 22. travnja 2015. o utvrđivanju paušalnih uvoznih vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća 10

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

ODLUKE

- ★ Odluka Vijeća (EU) 2015/632 od 20. travnja 2015. o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 77/706/EEZ o utvrđivanju cilja Zajednice u pogledu smanjenja potrošnje primarnih izvora energije u slučaju poteškoća u opskrbi sirovom naftom i naftnim derivatima te Odluke Komisije 79/639/EEZ o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu Odluke Vijeća 77/706/EEZ 12
- ★ Odluka Vijeća (EU) 2015/633 od 20. travnja 2015. o podnošenju, u ime Europske unije, prijedloga za uvrštavanje dodatnih kemikalija u Dodatak A Stockholmskoj konvenciji o postojećim organskim onečišćujućim tvarima 14
- ★ Odluka Vijeća (EU) 2015/634 od 20. travnja 2015. o imenovanju belgijskog člana Europskog gospodarskog i socijalnog odbora 16
- ★ Odluka Komisije (EU) 2015/635 od 15. listopada 2014. o državnoj potpori SA.20580 (C 31/07) (bivši NN 17/07) koju je pružila Irska za autobusne prijevoznike u sklopu trgovačkog društva Córás Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus i Irish Bus) (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 7275)⁽¹⁾ 17
- ★ Provedbena odluka Komisije (EU) 2015/636 od 22. travnja 2015. o obustavi ispitnog postupka koji se odnosi na mjere koje su uvela izdvojena carinska područja Tajvan, Penghu, Kinmen i Matsu („Kineski Taipei”) u vezi sa zaštitom patenata za kompaktne diskove za jednokratno snimanje 50

Ispravci

- ★ Ispravak Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2009 od 18. prosinca 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1338/2001 o utvrđivanju mjera potrebnih za zaštitu eura od krivotvorenja (SL L 17, 22.1.2009.) (Posebno izdanje Službenog lista Europske unije 19/Sv. 11 od 29. listopada 2013.) 52

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

II.

(Nezakonodavni akti)

MEĐUNARODNI SPORAZUMI

Informacije o potpisivanju Protokola uz Euro-mediteranski sporazum o pridruživanju između Europske zajednice i njezinih država članica, s jedne strane, i Tunisa, s druge strane, o okvirnom sporazumu između Europske unije i Tunisa o općim načelima sudjelovanja Tunisa u programima Unije

Gore navedeni protokol između Europske unije i Tunisa potpisan je u Luksemburgu 14. travnja 2014.

Informacije o potpisivanju Protokola uz Euro-mediteranski sporazum o pridruživanju između Europske zajednice i njezinih država članica, s jedne strane, i Republike Libanona, s druge strane, o okvirnom sporazumu između Europske unije i Republike Libanona o općim načelima sudjelovanja Republike Libanona u programima Unije

Gore navedeni protokol između Europske unije i Republike Libanona potpisan je u Bruxellesu 9. veljače 2015.

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/628

od 22. travnja 2015.

o izmjeni Priloga XVII. Uredbi (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) u pogledu olova i njegovih spojeva

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2006. o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) i osnivanju Europske agencije za kemikalije te o izmjeni Direktive 1999/45/EZ i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 793/93 i Uredbe Komisije (EZ) br. 1488/94 kao i Direktive Vijeća 76/769/EEZ i direktiva Komisije 91/155/EEZ, 93/67/EEZ, 93/105/EZ i 2000/21/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 68. stavak 1.,

budući da:

- (1) Švedska je 21. prosinca 2012. Europskoj agenciji za kemikalije (dalje u tekstu „Agencija”) dostavila dosje na temelju članka 69. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 1907/2006 (dosje iz Priloga XV.) kojim se dokazuje da djeca, posebno djeca mlađa od 36 mjeseci, mogu opetovano biti izložena olovu koje se otpušta iz proizvoda široke potrošnje koji sadržavaju olovo ili spojeve olova jer stavljaju predmete u usta. Olovo i spojevi olova sadržani su u proizvodima široke potrošnje kao namjerno dodano metalno olovo, kao nečistoća ili dodatak metalnim legurama (posebno u mjedi), kao pigmenti te kao stabilizator u polimerima (posebno u PVC-u).
- (2) Opetovana izloženost olovu prouzročena stavljanjem u usta proizvoda koji sadržavaju olovo ili njegove spojeve, može izazvati teške i nepovratne neurološke i neuropatološke učinke na ponašanje, pri čemu su posebno djeca osjetljiva jer se njihov središnji živčani sustav i dalje razvija. Stoga bi trebalo zabraniti stavljanje na tržište i uporabu olova i njegovih spojeva u proizvodima koji se nalaze u prometu na malo te koje djeca mogu staviti u usta ako koncentracija olova (izražena kao metal) u tom proizvodu ili dijelu tog proizvoda prelazi određeni prag.
- (3) Odbor za procjenu rizika (dalje u tekstu „RAC”) 10. prosinca 2013. prihvatio je mišljenje kako je ograničenje najprikladnija mjera koja se može poduzeti u Uniji kako bi se riješili utvrđeni rizici izazvani olovom i njegovim spojevima koji su sadržani u proizvodima namijenjenima potrošačkoj uporabi s obzirom na učinkovitost u smanjenju tih rizika, a pritom su predložene i određene izmjene u vezi s područjem primjene ograničenja.
- (4) Odbor za socioekonomsku analizu (dalje u tekstu „SEAC”) 13. ožujka 2014. prihvatio je mišljenje kako je ograničenje koje predlaže podnositelj dosjea, s izmjenama koje su unijeli RAC i SEAC, najprikladnija mjera koja se može poduzeti u Uniji kako bi se riješili utvrđeni rizici, posebno u pogledu razmjernosti. Zaključak je postignut nakon analize dostupnih socioekonomskih dokaza i na temelju najboljih raspoloživih procjena za

⁽¹⁾ SL L 396, 30.12.2006., str. 1.

faktore koji se odnose na nesigurnost, pri čemu se uzima u obzir kako ne postoji prag za neurološke i neuropatološke učinke olova.

- (5) Agencijin Forum za razmjenu informacija o provedbi savjetovan je tijekom postupka ograničenja, a njegovo je mišljenje uzeto u obzir što je pridonijelo izmijenjenom opisu područja primjene i izuzeća od predloženog ograničenja.
- (6) Potrebno je zaključiti kako je neprihvatljiv rizik za zdravlje čovjeka povezan sa zastupljenošću olova i njegovih spojeva u proizvodima koji se nalaze u prometu na malo, a koji prelaze ograničenja sadržaja ili, alternativno, graničnu stopu migracije koja je navedena u mišljenjima. Ti se rizici moraju razmotriti u cijeloj Uniji.
- (7) Na temelju utvrđene izvedene razine minimalnog učinka olova, sklonosti djece da stavljaju predmete u usta i studija o migraciji olova iz metalnih dijelova nakita, trebalo bi utvrditi ograničenje sadržaja olova koje će se primjenjivati na metalne i nemetalne dijelove proizvoda osim ako se može dokazati da stopa otpuštanja olova ne prelazi određeni prag. Za premazane proizvode, premaz bi trebao biti dovoljan za osiguravanje da ta stopa nije prijeđena u razdoblju od najmanje dvije godine normalne uporabe proizvoda.
- (8) Izuzeća od te Uredbe trebala bi biti donesena za određene proizvode čija je očekivana razina migracije niska, npr. kristalno staklo, emajli, drago i poludrago kamenje, ili je prihvatljiva pod uvjetom da se ne prelazi određeno ograničenje sadržaja, što bi mogao biti slučaj za mjedene legure i navedene proizvode čija mala veličina znači da je izloženost olovu minimalna, npr. vrhovi pisaćeg pribora.
- (9) Postoji mogućnost da djeca stavljaju u usta ključeve, brave, lokote i glazbene instrumente te stoga mogu predstavljati rizik za djecu ako ti predmeti sadržavaju olovo. S obzirom na to da nedostaju alternative olovu u proizvodnji tih proizvoda, te bi proizvode trebalo iznimno izuzeti, a moguća primjena tog ograničenja na te proizvode negativno bi se odrazila u socioekonomskom pogledu. Slično tome, utjecaj primjene ograničenja na vjerske artikle i određene baterije nije u cijelosti procijenjen i stoga je prikladno iznimno izuzeti ih iz područja primjene Uredbe sve dok se ne obavi detaljna procjena. Stoga bi nove stavke u tom unosu kao i zahtjeve u pogledu cjelovitosti premaza trebalo preispitati nakon isteka odgovarajućeg vremenskog razdoblja nakon datuma početka primjene.
- (10) Proizvode koji su već obuhvaćeni određenim zakonodavstvom Unije kojim se regulira sadržaj ili migracija olova trebalo bi radi dosljednosti izuzeti.
- (11) Trebalo bi razviti smjernice za proizvode koji spadaju u i izvan područja primjene tog ograničenja kako bi se gospodarskim subjektima i provedbenim tijelima pomoglo pri provedbi.
- (12) Gospodarskim subjektima trebalo bi dopustiti prijelazno razdoblje kako bi svoju proizvodnju prilagodili ograničenju utvrđenom ovom Uredbom i zbrinuli proizvode koji još nisu stavljani na tržište. Nadalje, ograničenje se ne bi trebalo primjenjivati na rabljene proizvode koji su prvi put stavljani na tržište prije isteka tog prijelaznog razdoblja jer bi se time uvelike otežala provedba.
- (13) Uredbu (EZ) br. 1907/2006 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (14) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 133. Uredbe (EZ) br. 1907/2006,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog XVII. Uredbi (EZ) br. 1907/2006 izmjenjuje se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. travnja 2015.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNKER

PRILOG

U Prilogu XVII. Uredbi (EZ) br. 1907/2006 stupac 2. unosa 63. mijenja se kako slijedi:

1. Stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

	„6. Do 9. listopada 2017. Komisija će ponovno ocijeniti stavke od 1. do 5. ovog unosa s obzirom na nove znanstvene spoznaje, uključujući dostupnost alternativa i migraciju olova iz proizvoda iz stavka 1. i, ako je to potrebno, u skladu s time izmijeniti ovaj unos.”
--	---

2. Dodaju se sljedeći stavci od 7. do 10.:

	„7. Ne smiju se stavljati na tržište ni koristiti u proizvodima koji se nalaze u prometu na malo ako je koncentracija olova (izražena kao metal) u tim proizvodima ili dostupnim dijelovima tih proizvoda jednaka ili veća od 0,05 % masenog udjela, a te proizvode ili dostupne dijelove djeca mogu, tijekom uobičajenih ili razumno predvidljivih uvjeta uporabe, staviti u usta. To se ograničenje ne primjenjuje ako se može dokazati da stopa otpuštanja olova iz tog proizvoda ili tog dostupnog dijela (premazanog ili nepremazanog) ne prelazi 0,05 µg/cm² po satu (što odgovara 0,05 µg/g/h), a za premazane proizvode, da je premaz dovoljan za osiguravanje da ta stopa otpuštanja nije prijedena u razdoblju od najmanje dvije godine uobičajenih ili razumno predvidljivih uvjeta uporabe proizvoda. Za potrebe ovog stavka, smatra se da djeca mogu proizvod ili dostupni dio proizvoda staviti u usta ako je manji od 5 centimetara u jednoj dimenziji ili ima odvojiv ili izbočen dio te veličine. 8. Stavak 7. se iznimno ne primjenjuje na: (a) nakit obuhvaćen stavkom 1.; (b) kristalno staklo koje je definirano u Prilogu I. (kategorije 1., 2., 3. i 4.) Direktivi Vijeća 69/493/EEZ; (c) nesintetičko ili rekonstruirano drago i poludrago kamenje (oznaka KN 7103 koja je utvrđena Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2658/87), osim ako je tretirano olovom ili njegovim spojevima ili pripravicima koji sadržavaju te tvari; (d) emajle definirane kao pripravci koji se dobivaju fuzijom, vitrifikacijom ili sinteriranjem minerala topljenih pri temperaturi od najmanje 500 °C; (e) ključeve i brave, uključujući lokote; (f) glazbene instrumente; (g) proizvode i dijelove proizvoda koji se sastoje od mjedene legure ako koncentracija olova (izražena kao metal) u mjedenoj leguri ne prelazi 0,5 % masenog udjela; (h) vrhove pisaćeg pribora; (i) vjerske artikle; (j) prijenosne cink-ugljik baterije i gumbaste baterije; (k) proizvode koji su obuhvaćeni područjem primjene: i. Direktive 94/62/EZ; ii. Uredbe (EZ) br. 1935/2004; iii. Direktive 2009/48/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*); iv. Direktive 2011/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća (**). 9. Do 1. srpnja 2019. Komisija će ponovno ocijeniti stavke 7. i 8. (e), (f), (i) i (j) ovog unosa s obzirom na nove znanstvene spoznaje, uključujući dostupnost alternativa i migraciju olova iz proizvoda iz stavka 7., uključujući zahjev u pogledu cjelovitosti premaza, i, ako je to potrebno, u skladu s time izmijeniti ovaj unos. 10. Stavak 7. se iznimno ne primjenjuje na proizvode koji su prvi put stavljeni na tržište prije 1. lipnja 2016. (*) Direktiva 2009/48/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o sigurnosti igračaka (SL L 170, 30.6.2009., str. 1.). (**) Direktiva 2011/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 8. lipnja 2011. o ograničenju uporabe određenih opasnih tvari u električnoj i elektroničkoj opremi (SL L 174, 1.7.2011., str. 88.).”
--	--

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/629**od 22. travnja 2015.****o upisu naziva u registar zaštićenih oznaka izvornosti i zaštićenih oznaka zemljopisnog podrijetla
(Finocchiona (ZOZP))**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 1151/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o sustavima kvalitete za poljoprivredne i prehrambene proizvode ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 15. stavak 1. i članak 52. stavak 2.,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 50. stavkom 2. točkom (a) Uredbe (EU) br. 1151/2012, zahtjev Italije za upis naziva „Finocchiona” u registar objavljen je u *Službenom listu Europske unije* ⁽²⁾.
- (2) Budući da Komisiji nije dostavljen ni jedan prigovor u smislu članka 51. Uredbe (EU) br. 1151/2012, naziv „Finocchiona” potrebno je upisati u registar.
- (3) Dopisom od 27. lipnja 2013. priloženim uz zahtjev za upis u registar registracija naziva, talijanske vlasti obavijestile su Komisiju da su poduzeća Negrini Salumi S.A.S. (Renazzo di Cento Ferrara), Portalupi Salumi (Torino), Salumificio Pedrazzoli Spa (San Giovanni del Dosso – Mantova), Levoni Spa (Castellucchio – Mantova), Cesare Fiorucci Spa (Pomezia – Roma), Renzini Spa (Umbertide – Perugia), Agricola Italiana Alimentare Spa (San Martino Buon Albergo – Verona), Salumificio Subalpino Spa (Diano d’Alba – Cuneo) i Italia Alimentari Spa, prijašnje poduzeće Industria Bussetana Insaccati Suini Spa (Settecane di Castelvetro di Modena), sa sjedištem na njihovu državnom području izvan predmetnog zemljopisnog područja, zakonito stavila na tržište proizvod pod prodajnim nazivom „Finocchiona” te da ga neprekidno upotrebljavaju više od pet godina i da je to pitanje navedeno u nacionalnom postupku povodom prigovora. Dotična su poduzeća prema tome ispunjavala uvjete predviđene člankom 15. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 1151/2012 za zakonitu uporabu prodajnog naziva tijekom prijelaznog razdoblja nakon njegova upisa u registar.
- (4) Budući da ta poduzeća ispunjuju uvjete predviđene člankom 15. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 1151/2012, potrebno je odobriti prijelazno razdoblje od pet godina tijekom kojeg je dopuštena uporaba naziva „Finocchiona”.
- (5) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za politiku kakvoće poljoprivrednih proizvoda,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Naziv „Finocchiona” (ZOZP) upisuje se u registar.

Naziv iz prvog stavka odnosi se na proizvod iz razreda 1.2. Proizvodi na osnovi mesa (kuhani, usoljeni, dimljeni itd.) iz Priloga XI. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 668/2014 ⁽³⁾.**Članak 2.**

Poduzećima Negrini Salumi S.A.S. (Renazzo di Cento Ferrara), Portalupi Salumi (Torino), Salumificio Pedrazzoli Spa (San Giovanni del Dosso – Mantova), Levoni Spa (Castellucchio – Mantova), Cesare Fiorucci Spa (Pomezia – Roma), Renzini Spa (Umbertide – Perugia), Agricola Italiana Alimentare Spa (San Martino Buon Albergo – Verona), Salumificio Subalpino Spa (Diano d’Alba – Cuneo) i Italia Alimentari Spa, prijašnje poduzeće Industria Bussetana Insaccati Suini Spa (Settecane di Castelvetro di Modena), ovlaštena su nastaviti upotrebljavati naziv „Finocchiona” (ZOZP) tijekom prijelaznog razdoblja od pet godina od dana stupanja na snagu ove Uredbe.

⁽¹⁾ SL L 343, 14.12.2012., str. 1.⁽²⁾ SL C 155, 23.5.2014., str. 5.⁽³⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 668/2014 od 13. lipnja 2014. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) br. 1151/2012 Europskog parlamenta i Vijeća o sustavima kvalitete za poljoprivredne i prehrambene proizvode (SL L 179, 19.6.2014., str. 36.).

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. travnja 2015.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNKER

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/630**od 22. travnja 2015.****o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 498/2012 o dodjeli carinskih kvota koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća 2012/105/EU od 14. prosinca 2011. o potpisivanju, u ime Unije, i privremenoj primjeni Sporazuma u obliku razmjene pisama između Europske unije i Ruske Federacije u vezi s upravljanjem carinskim kvotama koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju i Protokola između Europske unije i Vlade Ruske Federacije o tehničkim načinima na temelju tog Sporazuma ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 4.,

budući da:

- (1) Dana 22. kolovoza 2012. Ruska Federacija pristupila je Svjetskoj trgovinskoj organizaciji. Obveze Ruske Federacije uključuju carinske kvote za izvoz određenih vrsta crnogoričnog drva, od kojih je dio dodijeljen za izvoz u Uniju. Načini upravljanja tim carinskim kvotama utvrđeni su u Sporazumu u obliku razmjene pisama između Europske unije i Ruske Federacije o upravljanju carinskim kvotama koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju („Sporazum”) i Protokolu između Europske unije i Vlade Ruske Federacije o tehničkim načinima u skladu sa Sporazumom („Protokol”). Sporazum i Protokol potpisani su 16. prosinca 2011. Privremeno se primjenjuju od dana pristupanja Ruske Federacije u Svjetsku trgovinsku organizaciju.
- (2) U skladu s člankom 4. Odluke 2012/105/EU, Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 498/2012 ⁽²⁾ propisana su pravila o dodjeli carinskih kvota koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju. Ta će se uredba prestati primjenjivati na datum kada se Protokol prestane privremeno primjenjivati.
- (3) Sporazum i Protokol nastavljaju se privremeno primjenjivati do završetka postupaka za njihovo sklapanje.
- (4) Provedbena uredba (EU) br. 498/2012 izmijenjena je Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 449/2014 ⁽³⁾ kako bi se uzela u obzir niska stopa iskorištenost carinskih kvota. Stoga je smanjenje uvoznih gornjih granica iz članaka 13. i 14. Provedbene uredbe (EU) br. 498/2012 suspendirano tijekom kvotnog razdoblja 2015.
- (5) Uzimajući u obzir nisku stopu iskorištenosti carinske kvote tijekom kvotnog razdoblja 2014., potrebno je suspendirati i smanjenje uvoznih gornjih granica iz članaka 13. i 14. Provedbene uredbe (EU) br. 498/2012 za kvotno razdoblje 2016. kako bi se potaknulo, posebno tradicionalne uvoznike, na potpuno iskorištavanje tarifnih kvota.
- (6) Provedbenu uredbu (EU) br. 498/2012 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (7) Mjere predviđene ovom Provedbenom uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za drvo, osnovanog na temelju Odluke 2012/105/EU,

⁽¹⁾ SL L 57, 29.2.2012., str. 1.

⁽²⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 498/2012 od 12. lipnja 2012. o dodjeli carinskih kvota koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju (SL L 152, 13.6.2012., str. 28.).

⁽³⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 449/2014 od 2. svibnja 2014. o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 498/2012 o dodjeli carinskih kvota koje se primjenjuju na izvoz drva iz Ruske Federacije u Europsku uniju (SL L 132, 3.5.2014., str. 57.).

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

U članku 15. Provedbene uredbe (EU) br. 498/2012 stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Odredbe članka 13. i 14. ne primjenjuju se na prvo i drugo kvotno razdoblje koja slijede nakon prva tri kvotna razdoblja.”

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. travnja 2015.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNKER

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/631**od 22. travnja 2015.****o utvrđivanju paušalnih uvoznih vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 1308/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o uspostavljanju zajedničke organizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 922/72, (EEZ) br. 234/79, (EZ) br. 1037/2001 i (EZ) br. 1234/2007 ⁽¹⁾,uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 543/2011 od 7. lipnja 2011. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe Vijeća (EZ) br. 1234/2007 za sektore voća i povrća te prerade vina voća i povrća ⁽²⁾, a posebno njezin članak 136. stavak 1.,

budući da:

- (1) Provedbenom uredbom (EU) br. 543/2011, prema ishodu Urugvajске runde multilateralnih pregovora o trgovini, utvrđuju se kriteriji kojima Komisija određuje paušalne vrijednosti za uvoz iz trećih zemalja, za proizvode i razdoblja određena u njezinu Prilogu XVI. dijelu A.
- (2) Paušalna uvozna vrijednost izračunava se za svaki radni dan, u skladu s člankom 136. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) br. 543/2011, uzimajući u obzir promjenjive dnevne podatke. Stoga ova Uredba treba stupiti na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Paušalne uvozne vrijednosti iz članka 136. Provedbene uredbe (EU) br. 543/2011 određene su u Prilogu ovoj Uredbi.

*Članak 2.*Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. travnja 2015.

Za Komisiju,
u ime predsjednika,
Jerzy PLEWA
Glavni direktor za poljoprivredu i ruralni razvoj

⁽¹⁾ SL L 347, 20.12.2013., str. 671.⁽²⁾ SL L 157, 15.6.2011., str. 1.

PRILOG

Paušalne uvozne vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća

(EUR/100 kg)

Oznaka KN	Oznaka treće zemlje ⁽¹⁾	Standardna uvozna vrijednost
0702 00 00	MA	89,5
	TN	464,3
	TR	94,0
	ZZ	215,9
0707 00 05	AL	65,0
	EG	191,6
	MA	176,1
	TR	133,0
0709 91 00	ZZ	141,4
	TR	209,1
	ZZ	209,1
0709 93 10	MA	123,9
	TR	146,5
	ZZ	135,2
0805 10 20	EG	50,9
	IL	65,3
	MA	45,0
	TN	55,7
	TR	64,9
	ZZ	56,4
0805 50 10	BO	97,3
	TR	57,0
	ZZ	77,2
0808 10 80	AR	87,8
	BR	97,2
	CL	100,5
	CN	83,8
	MK	30,8
	NZ	134,3
	US	227,0
	ZA	116,9
	ZZ	109,8
0808 30 90	AR	163,6
	CL	150,9
	CN	116,0
	ZA	133,0
	ZZ	140,9

⁽¹⁾ Nomenklatura država utvrđena Uredbom Komisije (EU) br. 1106/2012 od 27. studenoga 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 471/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o statistici Zajednice u vezi s vanjskom trgovinom sa zemljama nečlanicama, u pogledu ažuriranja nomenklature država i područja (SL L 328, 28.11.2012., str. 7.). Oznakom „ZZ” označava se „drugo podrijetlo”.

ODLUKE

ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/632

od 20. travnja 2015.

o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 77/706/EEZ o utvrđivanju cilja Zajednice u pogledu smanjenja potrošnje primarnih izvora energije u slučaju poteškoća u opskrbi sirovom naftom i naftnim derivatima te Odluke Komisije 79/639/EEZ o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu Odluke Vijeća 77/706/EEZ

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 122. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Vijeće je u svojoj Odluci 77/706/EEZ ⁽¹⁾ odlučilo uspostaviti mehanizam za utvrđivanje cilja Zajednice u pogledu smanjenja potrošnje primarnih izvora energije u slučaju poteškoća u opskrbi sirovom naftom i naftnim derivatima.
- (2) Komisija je u svojoj Odluci 79/639/EEZ ⁽²⁾ utvrdila detaljna pravila za provedbu Odluke 77/706/EEZ.
- (3) Odlukama 77/706/EEZ i 79/639/EEZ utvrđuju se složeni postupci koji predstavljaju znatno administrativno opterećenje za države članice i Komisiju, uključujući i razne obveze izvješćivanja. Nije pronađena praktična primjena za te postupke.
- (4) U slučaju poremećaja opskrbe naftom ili naftnim derivatima, količine koje nedostaju mogu se brzo i učinkovito nadomjestiti zaliham nafta za krizne situacije bez narušavanja gospodarske aktivnosti EU-a i ometanja mobilnosti. Stoga se zalihe za krizne situacije sada smatraju glavnim instrumentom za upravljanje situacijama poremećaja opskrbe.
- (5) Nadalje, Direktivom Vijeća 2009/119/EZ ⁽³⁾ uspostavljen je čvršći okvir za zalihe za krizne situacije čime se osigurava njihova dostupnost i pristup mjestima na kojima se nalaze te uvode postupci za njihovo korištenje.
- (6) Direktivom 2009/119/EZ od država članica se zahtijeva i da uvedu postupke za nametanje općih ili posebnih ograničenja potrošnje, među ostalim tako da se naftni derivati dodijele određenim skupinama potrošača na temelju prioriteta.
- (7) U okviru Komisijina Programa za primjerenost i učinkovitost propisa pravni se akti Unije sustavno preispituju kako bi se utvrdile mogućnosti za pojednostavnjenje i smanjenje regulatornog opterećenja.
- (8) Odluke 77/706/EEZ i 79/639/EEZ trebalo bi stoga staviti izvan snage,

⁽¹⁾ Odluka Vijeća 77/706/EEZ od 7. studenoga 1977. o utvrđivanju cilja Zajednice u pogledu smanjenja potrošnje primarnih izvora energije u slučaju poteškoća u opskrbi sirovom naftom i naftnim derivatima (SL L 292, 16.11.1977., str. 9.).

⁽²⁾ Odluka Komisije 79/639/EEZ od 15. lipnja 1979. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu Odluke Vijeća 77/706/EEZ (SL L 183, 19.7.1979., str. 1.).

⁽³⁾ Direktiva Vijeća 2009/119/EZ od 14. rujna 2009. o obvezi država članica da održavaju minimalne zalihe sirove nafta i/ili naftnih derivata (SL L 265, 9.10.2009., str. 9.).

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Odluke 77/706/EEZ i 79/639/EEZ stavljaju se izvan snage.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Luxembourg 20. travnja 2015.

Za Vijeće
Predsjednik
J. DÜKLAVS

ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/633**od 20. travnja 2015.****o podnošenju, u ime Europske unije, prijedloga za uvrštavanje dodatnih kemikalija u Dodatak A Stockholmskoj konvenciji o postojanim organskim onečišćujućim tvarima**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1., u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Europska zajednica 14. listopada 2004. odobrila je Stockholmsku konvenciju o postojanim organskim onečišćujućim tvarima („Konvencija”) Odlukom Vijeća 2006/507/EZ ⁽¹⁾.
- (2) Kao stranka Konvencije, Unija može podnijeti prijedloge izmjena dodataka Konvenciji. U Dodatku A Konvenciji navode se postojeće organske onečišćujuće tvari koje treba ukloniti.
- (3) Prema dostupnim znanstvenim informacijama i revizijskim izvješćima te uzimajući u obzir kriterije provjere navedene u Dodatku D Konvenciji, perfluorooktanska kiselina (PFOA), njezine soli i tvari srodne s PFOA-om iz kojih razlaganjem pod uvjetima okoliša može nastati PFOA („PFOA i njezini spojevi”) odlikuju se karakteristikama postojanih organskih onečišćujućih tvari.
- (4) U skladu s člankom 59. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ i dosjeom pripremljenim u skladu s Prilogom XV. toj Uredbi, PFOA i njezina amonijeva sol (APFO) uvrštene su na popis posebno zabrinjavajućih tvari koje su predložene za uvrštavanje jer je utvrđeno da ispunjavaju kriterije iz članka 57. točke (c) te Uredbe kao reproduktivno toksične tvari 1.B kategorije i osobito da također ispunjavaju kriterije iz članka 57. točke (d) te Uredbe kao tvari koje su postojane, bioakumulativne i toksične.
- (5) Na temelju članka 69. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 1907/2006, PFOA i njezini spojevi trenutačno su predmetom drugog dosjea pripremljenog u skladu s Prilogom XV. toj Uredbi, koji je podnesen Europskoj agenciji za kemikalije i koji za cilj ima ograničiti proizvodnju, stavljanje na tržište ili uporabu PFOA-e i njezinih spojeva pojedinačno ili kao sastavnih dijelova drugih tvari, u smjesi ili proizvodima.
- (6) PFOA i njezini spojevi su tvari koje se diljem svijeta primjenjuju disperzivno te ih se posvuda otkriva u okolišu. S obzirom na potencijal prijenosa PFOA-e kroz okoliš na velike udaljenosti, mjere poduzete na razini Unije nisu dovoljne za osiguranje visoke razine zaštite okoliša i ljudskog zdravlja te je potrebno šire međunarodno djelovanje.
- (7) Unija bi stoga trebala podnijeti prijedlog tajništvu Konvencije za uvrštavanje PFOA-e i njezinih spojeva u Dodatak A Konvenciji. U tom prijedlogu i stajalištu Unije u vezi s uvjetima za uvrštavanje PFOA-e i njezinih spojeva u Dodatak A Konvenciji trebalo bi uzeti u obzir sve relevantne informacije dobivene u tijeku aktualnog postupka ograničavanja na temelju članka 68. do 73. Uredbe (EZ) br. 1907/2006,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Unija podnosi prijedlog za uvrštavanje perfluorooktanske kiseline i njezinih spojeva u Dodatak A Stockholmskoj konvenciji o postojanim organskim onečišćujućim tvarima.

⁽¹⁾ Odluka Vijeća 2006/507/EZ od 14. listopada 2004. o sklapanju Stockholmske konvencije o postojanim organskim onečišćujućim tvarima u ime Europske zajednice (SL L 209, 31.7.2006., str. 1.).

⁽²⁾ Uredba (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2006. o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) i osnivanju Europske agencije za kemikalije te o izmjeni Direktive 1999/45/EZ i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 793/93 i Uredbe Komisije (EZ) br. 1488/94 kao i Direktive Vijeća 76/769/EEZ i direktiva Komisije 91/155/EEZ, 93/67/EEZ, 93/105/EEZ i 2000/21/EZ (SL L 396, 30.12.2006., str. 1.).

2. Komisija dostavlja prijedlog u ime Unije tajništvu Konvencije sa svim informacijama potrebnima u skladu s Dodatkom D Konvenciji.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Luxembourg 20. travnja 2015.

Za Vijeće
Predsjednik
J. DŮKLAVS

ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/634**od 20. travnja 2015.****o imenovanju belgijskog člana Europskog gospodarskog i socijalnog odbora**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 302.,

uzimajući u obzir prijedlog belgijske vlade,

uzimajući u obzir mišljenje Europske komisije,

budući da:

- (1) Vijeće je 13. rujna 2010. donijelo Odluku 2010/570/EU, Euratom o imenovanju članova Europskog gospodarskog i socijalnog odbora za razdoblje od 21. rujna 2010. do 20. rujna 2015. ⁽¹⁾.
- (2) Vijeće je 24. lipnja 2014. donijelo Odluku 2014/411/EU o imenovanju belgijskog člana Europskog gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾.
- (3) Mjesto člana u Europskom gospodarskom i socijalnom odboru postalo je slobodno istekom mandata g. Alessandra GRUMELLIJA,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

G. Ferdinand WYCKMANS, *Algemeen Secretaris Landelijke bediendencentrale – Nationaal Verbond voor Kaderpersoneel Noorder-gewest (LBC-NVK)* imenuje se članom Europskog gospodarskog i socijalnog odbora do kraja tekućeg mandata, koji istječe 20. rujna 2015.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Luxembourgu 20. travnja 2015.

Za Vijeće
Predsjednik
J. DÜKLAVS

⁽¹⁾ SL L 251, 25.9.2010., str. 8.

⁽²⁾ SL L 190, 28.6.2014., str. 82.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/635**od 15. listopada 2014.****o državnoj potpori SA.20580 (C 31/07) (bivši NN 17/07) koju je pružila Irska za autobusne prijevoznike u sklopu trgovačkog društva Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus i Irish Bus)***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 7275)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

uzimajući u obzir odluku kojom je Komisija odlučila pokrenuti postupak propisan člankom 108. stavkom 2. Ugovora, a u pogledu potpore C 31/07 (bivši NN 17/07) ⁽²⁾,

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe u skladu s gore navedenim odredbama te uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Nakon pritužbe i opsežne prepiske koja je uslijedila između Komisije i podnositelja pritužbe te između Komisije i irskih vlasti, Komisija je 18. srpnja 2007. obavijestila Irsku o svojoj odluci o pokretanju postupka propisanog člankom 108. stavkom 2. Ugovora s obzirom na navodno nezakonitu potporu koju je irska vlada dodijelila autobusnim prijevoznicima *Bus Éireann* (poznat i pod nazivom „Irish Bus”) ⁽³⁾ i *Dublin Bus* (poznat i pod nazivom „Bus Átha Cliath”) koji djeluju u sklopu *Córas Iompair Éireann*, irskog javnog prijevozničkog poduzeća (*Irish Transport Board* – „CIÉ”), u obliku bespovratnih sredstava u skladu s nacionalnim razvojnim planovima i godišnjim bespovratnim sredstvima za poslovanje („Odluka o pokretanju postupka”).
- (2) Irske su vlasti 31. listopada 2007. dostavile svoje primjedbe na Odluku o pokretanju postupka.
- (3) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je od zainteresiranih strana zatražila da dostave svoje primjedbe o potporama.
- (4) Komisija je primila primjedbe od 12 zainteresiranih strana. Te je primjedbe proslijedila Irskoj koja je dobila priliku za odgovor. Primjedbe Irske primljene su u dopisu od 26. veljače 2008.
- (5) U dopisu od 24. travnja 2008. irske su vlasti dostavile Komisiji kopiju nedavno objavljenog Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008.
- (6) Elektroničkom poštom od 12. veljače 2009. irske su vlasti dostavile Komisiji kopiju *Revizije troškova i učinkovitosti prijevoznika Dublin Bus i Bus Éireann*.
- (7) Na zahtjev irskih vlasti 25. ožujka 2009. održala se videokonferencija. Nakon tog sastanka irske su vlasti na zahtjev Komisije dostavile dodatne informacije dopisom od 30. travnja 2009.

⁽¹⁾ S učinkom od 1. prosinca 2009. članak 87. i članak 88. Ugovora o EZ-u postaju članak 107. odnosno članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Navedena dva skupa odredaba u načelu su identična. Za potrebe ove Odluke upućivanja na članke 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije treba, kada je primjereno, tumačiti kao upućivanja na članak 87., odnosno članak 88. Ugovora o EZ-u.

⁽²⁾ SL C 217, 15.9.2007., str. 44.

⁽³⁾ Prijevoznik *Bus Éireann* se u Odluci o pokretanju postupka naziva *Irish Bus*. No u ovoj se čitavoj Odluci upotrebljava naziv *Bus Éireann* jer je to naziv koji se za dotičnog prijevoznika inače upotrebljava i naziv koji taj prijevoznik upotrebljava prilikom svojega predstavljanja na tržištu.

⁽⁴⁾ Vidjeti bilješku 2.

- (8) U dopisu od 19. siječnja 2010. irske su vlasti dostavile Komisiji kopiju ugovora o javnim uslugama sklopljenog 1. prosinca 2009. između Nacionalnog tijela za prijevoz (*National Transport Authority*) i prijevoznika Dublin Bus.
- (9) Budući da je Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾ stupila na snagu 3. prosinca 2009., Komisija je 30. ožujka 2010. od irskih vlasti i zainteresiranih strana pismenim putem i elektroničkom poštom zatražila da joj dostave svoja očitovanja o spojivosti predmetnih mjera s tim novim propisom. Komisija je očitovanja irskih vlasti primila dopisom od 25. svibnja 2010. Komisija je očitovanja primila i od triju zainteresiranih strana.
- (10) Komisija je 14. veljače 2011. od Irske zatražila dodatne informacije koje su irske vlasti dostavile u dopisu od 15. travnja 2011.
- (11) Komisija je 19. rujna 2011. od irskih vlasti zatražila dodatne informacije. Na zahtjev irskih vlasti 14. listopada 2011. održala se telekonferencija. Nakon tog sastanka irske su vlasti dopisom od 9. studenoga 2011. poslale dodatne informacije.
- (12) Na zahtjev Komisije u Dublinu se 13. rujna 2012. održao sastanak s irskim vlastima. Nakon toga je sastanka Komisija je 19. rujna 2012. elektroničkom poštom zatražila od irskih vlasti dodatne informacije, na što je Irska odgovorila dopisom od 23. studenoga 2012.
- (13) Komisija je 21. veljače 2014. od Irske zatražila dodatne informacije koje su irske vlasti dostavile u dopisu od 15. svibnja 2014.

2. STRANE

2.1. Podnositelj pritužbe

- (14) Podnositelj pritužbe, Vijeće za autobusni turizam i prijevoz (*Coach Tourism and Transport Council*), predstavničko je tijelo samostalnih privatnih prijevoznika koji u Irskoj pružaju usluge komercijalnog prijevoza (uključujući usluge na dugim relacijama u nacionalnom (unutarinjem) i međunarodnom prijevozu te u prigradskom, gradskom i ruralnom prijevozu, zatim usluge školskog prijevoza, usluge u receptivnom i emitivnom turizmu te usluge općeg iznajmljivanja vozila).

2.2. Korisnici

- (15) Korisnici navodno nezakonite državne potpore su Bus Éireann i Dublin Bus. Ovi su autobusni prijevoznici trgovačka društva s ograničenom odgovornošću u 100-postotnom vlasništvu CIÉ-a ⁽⁶⁾.

2.2.1. Bus Éireann

- (16) Bus Éireann pruža usluge autobusnog prijevoza na čitavome području Irske, uz iznimku gradskog prijevoza u Dublinu, za što upošljava vlastite i resurse podugovaratelja. Pružene usluge autobusnog prijevoza uključuju usluge autobusnog prijevoza na „brzim“ linijama dugih relacija, gradske, prigradske, regionalne te usluge autobusnog prijevoza u manjim i većim mjestima i gradovima, zatim usluge međunarodnog autobusnog prijevoza u sustavu pod nazivom Eurolines, usluge školskog prijevoza te dodatne usluge poput iznajmljivanja autobusa za kraće i duže relacije, jednodnevnih izleta, testiranja i održavanja vozila te usluga paketne dostave.
- (17) Usluge školskog prijevoza pružaju se u ime Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja ⁽⁷⁾.

2.2.2. Dublin Bus

- (18) Primarna djelatnost prijevoznika Dublin Bus pružanje je usluga gradskog i prigradskog autobusnog prijevoza za metropolitansko područje Dublina (uključujući sam grad Dublin, Dublinski okrug kao i susjedna područja). Osim toga, Dublin Bus sudjeluje u tri područja komercijalnih djelatnosti: putovanja turističkog razgledavanja, usluga prijevoza u zračnu luku/iz zračne luke (*Airlink Airport Express*) te iznajmljivanje autobusa/poseban prijevoz.

⁽⁵⁾ Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

⁽⁶⁾ CIÉ je javno trgovačko društvo u državnom vlasništvu osnovano Zakonom o prijevozu iz 1950. i Zakonom o prijevozu iz 1958. utvrđuju se opće dužnosti CIÉ-a i propisane obveze. U skladu s odredbama Zakona o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986. od CIÉ-a se tražilo da u svrhe poslovanja osnuje tri trgovačka društva s ograničenom odgovornošću: Irish Rail, Bus Éireann i Dublin Bus.

⁽⁷⁾ Do 2010. to se ministarstvo nazivalo Ministarstvo obrazovanja i znanosti (*Department of Education and Science*).

3. NACIONALNI PRAVNI OKVIR ZA PREDMETNE MJERE

3.1. Zakoni kojima se uređuje pitanje prijevoza

- (19) Člankom 15. stavkom 1. Zakona o prijevozu iz 1950. isprva se CIÉ-u kao opću obvezu nametnulo „*pružanje ili osiguravanje ili poticanje pružanja učinkovitog, ekonomski pristupačnog, praktičnog i pravilno integriranog sustava javnog prijevoza*” putnika cestama, vodeći računa o sigurnosti radnih procesa i poticanju nacionalnog gospodarstvenog razvoja.
- (20) Članak Zakona o prijevozu iz 1950. spomenut u prethodnoj uvodnoj izjavi prestaje važiti temeljem Zakona o prijevozu iz 1958., čijim se člankom 7. propisuje: „*Opća je obveza javnog prijevoznikog poduzeća [CIÉ] pružanje razumnih, učinkovitih i ekonomski pristupačnih usluga prijevoza vodeći računa o sigurnosti radnih procesa, poticanju nacionalnog gospodarstvenog razvoja i održavanju razumnih radnih uvjeta za svoje zaposlenike*”.
- (21) Zakonom o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986. definiraju se glavni ciljevi i dužnosti prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus. Člankom 8. stavkom 2. toga Zakona propisuje se da se „*glavni cilj tog irskog autobusnog prijevoznika navodi u njegovu osnivačkom aktu na način da on pruža – unutar države te između države i mjesta izvan nje – usluge cestovnog prijevoza putnika, osim u dijelu u kojemu takvu uslugu pruža prijevoznik Dublin bus, te da pruža dodatne usluge, kao i da u svrhu toga izvršava funkcije koje su radi toga Zakonom iz 1950. ili nekim drugim propisom dodijeljene javnom prijevoznikom poduzeću [CIÉ]*”. Člankom 8. stavkom 3. toga Zakona utvrđuje se da se „*glavni cilj prijevoznika Dublin bus navodi u njegovu osnivačkom aktu na način da on pruža uslugu cestovnog prijevoza putnika za grad Dublin, Dublinski okrug i susjedna područja, kao i dodatne usluge, unutar države te između države i mjesta izvan nje, te da u svrhu toga izvršava funkcije koje su radi toga Zakonom iz 1950. ili nekim drugim propisom dodijeljene javnom prijevoznikom poduzeću*”. Osim toga u skladu s člankom 8. stavkom 10. Zakona o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986., CIÉ i njegovi autobusni prijevoznici moraju voditi računa o svojoj društvenoj ulozi i potrebi za održavanjem usluga javnoga prijevoza u najvećem mogućem opsegu s obzirom na dostupna financijska sredstva.
- (22) Irske su vlasti nadalje objasnile kako su najviše cijene redovnih putničkih karata (uključujući tu putničke karte za sve kategorije usluga za odrasle osobe te karte za usluge gradskog prijevoza školske djece) ⁽⁸⁾ koje naplaćuju Dublin Bus i Bus Éireann pod kontrolom ministra prometa. Nijedan od ova dva autobusna prijevoznika ne smije cijene tih karata povisiti bez prethodnog odobrenja Ministarstva prometa. Cijene karata koje naplaćuju privatni prijevoznici ne podliježu nikakvim postupcima obavješćivanja ni kontrola.
- (23) Od 10. siječnja 2001. ministarskim se nalogom ⁽⁹⁾ oba autobusna prijevoznika CIÉ-a obvezuju da obavijeste Ministarstvo prometa o prijedlozima novih usluga i promjena postojećih usluga najmanje četiri tjedna prije njihova uvođenja. Takvoj obavijesti autobusnih prijevoznika CIÉ-a moraju biti priloženi svi detalji predloženih usluga. Utvrdi li Ministarstvo prometa da bi predložene usluge bile u sukobu s nekom postojećom odobrenom uslugom cestovnog prijevoza putnika, autobusni prijevoznici CIÉ-a moraju u skladu s člankom 25. Zakona o prijevozu iz 1958. službeno zatražiti suglasnost ministra prometa.

3.2. Memorandumi o razumijevanju

- (24) Od 2003. do 2009. plaćanje naknade prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann bilo je predmet godišnjih memoranduma o razumijevanju s oba prijevoznika. Irske su vlasti objasnile da se tim memorandumima o razumijevanju utvrđuje kvaliteta (uključujući i kvalitetu usluge za korisnike, čistoću, starost autobusa, dostupnost itd.) i kvantiteta (uključujući broj autobusa, prijeđenih kilometara, prevezenih putnika itd.) usluga koje svaki od tih prijevoznika pruža u zamjenu za sredstva koja im Ministarstvo financija isplaćuje. Nadalje, tim se memorandumima o razumijevanju utvrđuju financijski i operativni zahtjevi te mehanizmi izvješćivanja i nadzora.

⁽⁸⁾ Izvješće irskog tijela za tržišno natjecanje o sektoru autobusnog i željezničkog prijevoza putnika u skladu s člankom 11. Zakona o tržišnom natjecanju iz 1991.

⁽⁹⁾ U skladu s člankom 26. točkom 1. Zakona o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986. ministar može CIÉ-u dati pismeni naputak o politici povezanoj s funkcijama CIÉ-a i prijevoznika.

- (25) Od 2005. do 2008. plaćanje utvrđenog dijela subvencije svakome od prijevoznika bilo je uvjetovano ispunjavanjem određenih kriterija za ocjenjivanje uspješnosti utvrđenih u memorandumima o razumijevanju.

3.3. Nacionalni razvojni planovi

- (26) Nacionalni razvojni planovi pokrivaju sve sektore gospodarstva i imaju za glavne ciljeve poboljšanje irske gospodarske i društvene infrastrukture. Mjere iz nacionalnih razvojnih planova financiraju se javnim, privatnim i sredstvima Unije ⁽¹⁰⁾. Nacionalni razvojni planovi razmatrani u ovoj odluci odnose se na razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2007.–2013. prekinut je 2011. i zamijenjen Planom infrastrukturnih i kapitalnih ulaganja za razdoblje 2012.–2016.

3.4. Nacionalno tijelo za prijevoz i novi ugovori o javnim uslugama

- (27) Irske su vlasti 14. travnja 2008. objavile Zakon o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008. kako bi se „omogućilo osnivanje novoga tijela za prijevoz sa sveobuhvatnom odgovornošću za koordiniranje upravljanja prijevozom i prometom te za dodjeljivanje sredstava kapitalnog i tekućeg financiranja javnoga prijevoza u širem području Dublina”. Zakonom o reguliranju javnoga prijevoza iz 2009. kasnije je to novo tijelo preimenovano u Nacionalno tijelo za prijevoz. To novo tijelo preuzelo je reguliranje javnih usluga autobusnog prijevoza putnika za čitavu zemlju.
- (28) U članku 48. stavku 1. točki (b) Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008. navodi se da „Kada to [Nacionalno] tijelo [za prijevoz] predloži da osigura pružanje usluga u javnom prijevozu putnika [...] ono će [...] to učiniti u skladu s ugovorom o uslugama javnoga prijevoza”.
- (29) Nacionalno tijelo za prijevoz („NTA”) potpisalo je 1. prosinca 2009. dva ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EZ) (br.) 1370/2007 koji se tiču naknada za obveze pružanja javne usluge („PSO”), za razdoblje od pet godina. Jedan je ugovor sklopljen s prijevoznikom Dublin Bus o uslugama u širem području Dublina, a drugi s prijevoznikom Bus Éireann o uslugama na preostalom području te zemlje. Istodobno su poništeni memorandum i o razumijevanju (vidjeti odjeljak 3.2.).
- (30) Budući da ti ugovori o javnim uslugama nisu pokriveni Odlukom o pokretanju postupka, u ovoj je Odluci ispitivanje godišnje naknade za poslovanje koju je Irska dodijelila prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza ograničeno na razdoblje prije 1. prosinca 2009., kada je nastupila nadležnost spomenutih ugovora za uređivanje tih usluga.
- (31) Irske su vlasti u dopisu Komisiji od 23. studenoga 2012. tvrdile da su „[...] kapitalna bespovratna sredstva plaćena prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann, uključujući i bespovratna sredstva za nove autobuse [...], plaćena u skladu s odredbama Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008. Ta se plaćanja temelje na članku 45. toga zakona, kojim se omogućuje da NTA financira infrastrukturu javnoga prijevoza, i/ili na članku 49., kojim se predviđa financiranje ugovora o uslugama javnoga prijevoza”.
- (32) U skladu s člankom 45. stavkom 1. Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008. „To [Nacionalno] tijelo [za prijevoz] može, uz uvjete koje smatra primjerenima, dodijeliti tijelima za javni prijevoz ili trećim stranama bespovratna sredstva iz sredstava koje je osigurao Oireachtas [irski nacionalni parlament] u vezi s osiguravanjem infrastrukture javnoga prijevoza koje je povjereno takvim tijelima ili trećim stranama [...]”.
- (33) U skladu s člankom 49. stavkom 1. Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008. „Kada to [Nacionalno] tijelo [za prijevoz] sklopi ugovor o uslugama javnog prijevoza u skladu s člankom 48., ono može, uz uvjete

⁽¹⁰⁾ Komisija je odlukom od 7. prosinca 2000. (GT (2000) D/109196) odobrila operativni program za gospodarsku i socijalnu infrastrukturu koji čini dio okvira potpore Zajednice za strukturnu pomoć Zajednice za regije Border, Midland i Western u Irskoj u skladu s 1. ciljem te za regije Southern i Eastern koje se kvalificiraju za tranzicijsku potporu u skladu s 1. ciljem. Ukupna pomoć dodijeljena u okviru ovog operativnog programa iz strukturnih fondova iznosi 854,8 milijuna EUR. Potreban nacionalni doprinos (iz javnog sektora) iznosi 624,7 milijuna EUR.

koje smatra primjerenima, izvršiti plaćanja dotičnom javnom prijevozniku iz sredstava koja je osigurao Oireachtas ili na neki drugi način, a u vezi s pružanjem usluga javnog prijevoza putnika iz toga ugovora”.

- (34) S obzirom na uvodne izjave 31. do 33. i budući da se Odlukom o pokretanju postupka ne pokrivaju bespovratna sredstva dodijeljena u skladu sa Zakonom o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008., relevantno razdoblje za ispitivanje ulaganja Irske u financiranje novih autobusa i infrastrukture tim dvama prijevoznicima u ovoj Odluci ograničeno je na razdoblje prije 1. prosinca 2009., kada je na snagu stupio dio toga Zakona u kojemu se nalaze članci tog Zakona spomenuti u uvodnim izjavama 31 do 33 ⁽¹¹⁾.

3.5. Sporazumi o sustavu školskog prijevoza

- (35) Bus Éireann provodi sustav školskog prijevoza u ime Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja.
- (36) Taj je sustav od 1967. provodio CIÉ, a od stupanja na snagu Zakona o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986. ⁽¹²⁾ provodio ga je Bus Éireann. Izvorni aranžmani financiranja tog sustava bili su utvrđeni računovodstvenim sporazumom iz 1968. ⁽¹³⁾, u kojemu se iznose troškovi prihvatljivi za nadoknadu prilikom pokretanja toga sustava. Međutim, irske su vlasti potvrdile da se sadašnji računovodstveni postupci temelje na ažuriranom sporazumu iz 1975 ⁽¹⁴⁾.
- (37) Trenutačno je stanje takvo da je Bus Éireann većinu usluga iz sustava školskog prijevoza prenio na podugovaratelje, autobusne prijevoznike iz privatnog sektora.
- (38) Godišnji memorandumi o razumijevanju za Bus Éireann ne odnose se na sustav školskog prijevoza koji irske vlasti ne smatraju obvezom pružanja javne usluge i koji je u knjigovodstvu prijevoznika Bus Éireann klasificiran kao komercijalna usluga (vidjeti odjeljak 4.4.).

4. OPIS MJERA

4.1. Godišnja naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza

- (39) Irske su vlasti dale prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus potporu plaćanjem godišnjih naknada za poslovanje usluga javnog autobusnog prijevoza koje su obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge.
- (40) Sve su usluge u okviru obveze pružanja javne usluge koje provodi Bus Éireann gradske, prigradske i regionalne usluge (*Stage Carriage* i *City Services*). Ostale usluge prijevoznika Bus Éireann, poput međuregionalnih „brzih” linija na dugim relacijama, iznajmljivanja privatnim osobama, jednodnevnih izleta, usluga međunarodnog autobusnog prijevoza u sustavu pod nazivom *Eurolines* i sustava školskog prijevoza nisu obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge, a prema Irskoj ovaj ih prijevoznik knjiži kao komercijalne usluge.
- (41) Usluge prijevoznika Dublin Bus u okviru obveze pružanja javne usluge gradske su usluge koje se provode na širem području Dublina. Ostale usluge prijevoznika Dublin Bus – to jest turistička razgledavanja, usluga prijevoza u zračnu luku i iz nje (*Airlink Airport Express*) te iznajmljivanje autobusa/poseban prijevoz – nisu obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge, a prijevoznik ih knjiži kao komercijalne usluge.
- (42) Za razdoblje 2003.–2009. irske su vlasti CIÉ-u osigurale plaćanja godišnjih naknada iznesenih u tablici 1 za Bus Éireann i Dublin Bus za potrebe provođenja usluga obuhvaćenih obvezom pružanja javne usluge.

Tablica 1.

Naknada za poslovanje za usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge, u milijunima EUR		
Godina	Bus Éireann	Dublin Bus
2003.	22,9	53,9
2004.	24,0	61,8

⁽¹¹⁾ Vidjeti odluku iz 2009. (o donošenju) Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008. (dijelovi 3., 4. i 5 i članak 115. stavak 2.).

⁽¹²⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 21.

⁽¹³⁾ CIÉ-ovi sustavi besplatnog prijevoza osnovnoškolaca i srednjoškolaca – sažetak računovodstvenih postupaka – 1. kolovoza 1968.

⁽¹⁴⁾ Sustav besplatnog prijevoza osnovnoškolaca i srednjoškolaca – sažetak računovodstvenih postupaka – siječanj 1975.

Naknada za poslovanje za usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge, u milijunima EUR		
Godina	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
Ukupno	207,5	447,4
Sveukupno	654,9	

- (43) Irske vlasti navode da su te naknade upotrijebljene isključivo za potrebe provođenja usluga obuhvaćenih obvezom pružanja javne usluge i da se njima ni na koji način ne subvencioniraju komercijalne usluge ovih autobusnih prijevoznika. Nadalje, sva se dobit od tih komercijalnih usluga kod oba ova prijevoznika upotrebljava za vlastito unakrsno subvencioniranje gubitaka koje donose usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge, a posebno je Bus Éireann takvim svojim uslugama davao potporu iz dobiti vlastitih profitabilnih komercijalnih usluga.
- (44) Od 2003. do 2009. godišnje su naknade bile unaprijed utvrđene u memorandumima o razumijevanju koje su oba autobusna prijevoznika svake godine potpisivala s Ministarstvom prometa. U tim su se memorandumima opisivale i usluge autobusnog prijevoza koje će se pružati.

4.2. Financiranje novih autobusa

- (45) Irske su vlasti potporu prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus dale i u obliku bespovratnih sredstava za financiranje novih autobusa u skladu s nacionalnim razvojnim planovima.
- (46) Od 2000. do 2008. bespovratna sredstva CIÉ-u su davana za njegove autobusne prijevoznike za potrebe provođenja usluga obuhvaćenih obvezom pružanja javne usluge, kako je navedeno u tablici 2. Bespovratna sredstva za nove autobuse koja su razmatrana u ovoj Odluci počela su se davati 2000. jer je to prva godina Nacionalnog razvojnog plana za razdoblje 2000.–2006. ⁽¹⁵⁾ a prestaju se davati zaključno s 2009. ⁽¹⁶⁾.

Tablica 2.

Kapitalna bespovratna sredstva za obnavljanje voznog parka, u milijunima EUR		
Godina	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⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 26.

⁽¹⁶⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 34.

Kapitalna bespovratna sredstva za obnavljanje voznog parka, u milijunima EUR		
Godina	Bus Éireann ⁽¹⁾	Dublin Bus
2005.	—	5,3
2006.	—	24,9
2007.	32,1	21,4
2008.	40,4	18,2
2009.	0,1	—
Ukupno	106,9	129,9
Sveukupno	236,8	

⁽¹⁾ Iznosi u tablici ne uključuju kapitalna bespovratna sredstva za zamjenu vozila iz voznoga parka dodijeljena prijevozniku Bus Éireann za usluge školskog prijevoza koja se iznose u detaljima kasnije u odjeljku o sustavu školskog prijevoza, vidjeti uvodnu izjavu 75.

- (47) Irske su vlasti navele da su ta bespovratna sredstva isplaćena kao djelomična naknada prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus za kupnju vozila koja se upotrebljavaju isključivo za provođenje usluga obuhvaćenih obvezom pružanja javne usluge i da ta bespovratna sredstvima imaju učinak na snižavanje plaćanja godišnjih naknada za obvezu pružanja javne usluge.
- (48) Međutim, sredstva iznesena u tablici 2. odnose se samo na dio proračuna za kupnju vozila za usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge jer su neka vozila kupljena u potpunosti ili djelomično vlastitim sredstvima prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus. Kada je to slučaj, vozni se park može upotrebljavati i za komercijalne i za usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge.
- (49) Amortizacija ulazi u račun dobiti i gubitka obveze pružanja javne usluge s obzirom na upotrebu takvih vozila za usluge obuhvaćene tom obvezom. U slučaju vozila čija je kupnja financirana bespovratnim sredstvima samo djelomično, s obzirom na njegovu upotrebu u uslugama obuhvaćenim obvezom pružanja javne usluge, u račun dobiti i gubitka obveze pružanja javne usluge ulazi samo dio amortizacije razmjernan doprinosu autobusnog prijevoznika u financiranju takvog vozila.
- (50) Kupnja autobusa koji se upotrebljavaju isključivo za komercijalne usluge ostvaruje se potpuno na trošak autobusnih prijevoznika.

4.3. Financiranje namjenske infrastrukture

- (51) Irske su vlasti ujedno CIÉ-u dale bespovratna sredstva u skladu s nacionalnim razvojnim planovima u svrhu ulaganja u infrastrukturu za usluge autobusnog prijevoza, posebno za poboljšavanje autobusnih kolodvora i terminala te gradnju novog autobusnog spremišta u Dublinu.
- (52) Iznosi tih bespovratnih sredstava za godine od 2000. do 2008. navedeni su u tablici 3 Bespovratna sredstva za namjensku infrastrukturu koja su razmatrana u ovoj Odluci počela su se davati 2000. jer je to prva godina Nacionalnog razvojnog plana za razdoblje 2000.–2006. ⁽¹⁷⁾, a prestaju se davati zaključno s 2009. ⁽¹⁸⁾.

Tablica 3.

Kapitalna bespovratna sredstva za infrastrukturu, u milijunima EUR		
Godina	Bus Éireann	Dublin Bus
2000.	—	4,6
2001.	2,8	7,9

⁽¹⁷⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 26.

⁽¹⁸⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 34.

Kapitalna bespovratna sredstva za infrastrukturu, u milijunima EUR		
Godina	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.	—	—
Ukupno	16,3	52,8
Sveukupno	69,1	

- (53) Irske su vlasti navele da je financiranje nove infrastrukture i objekata osigurano isključivo kako bi se ispunila obveza pružanja javne usluge, kao i to da je poboljšavanje infrastrukture bilo nužno za ispunjavanje zahtjeva za kvalitetom i dostupnosti koji su tom obvezom nametnuti.
- (54) Vlasnik je predmetne infrastrukture CIÉ, a – prema irskim vlastima – ona nije u svrhu ispunjavanja zahtjeva poslovanja, sigurnosti i korisnika poboljšavana godinama.
- (55) Ta su bespovratna sredstva, zajedno sa sredstvima uložanima iz vlastitih izvora, omogućila ovim prijevoznicima da te objekte dovedu u stanje koje odgovara propisanim normama, posebno omogućavajući putovanje osobama sa smanjenom pokretljivošću.
- (56) I Dublin Bus i Bus Éireann primili su sredstva usmjerena na troškove spremišta autobusa i objekata za njihovo održavanje, kao i na troškove radova potrebnih za ostvarivanje dostupnosti na autobusnim terminalima, kolodvorima i stajalištima.
- (57) Što se tiče prijevoznika Bus Éireann, većina se sredstava danih za infrastrukturu i objekte odnosila na poboljšavanje autobusnih terminala i kolodvora kojima se oni služe po čitavoj zemlji. Ta su poboljšanja izvedena radi bolje dostupnosti, ugradnje posebnih („kasselskih”) rubnjaka djelomično konkavna profila te radi raznih drugih povezanih mjera.
- (58) Sredstva prijevoznika Bus Éireann uključuju doprinose Europskog fonda za regionalni razvoj u okviru njegova programa Interreg.
- (59) U Dublinu je povećanje broja autobusa potrebnih za usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge dovelo do zahtjeva za veće spremišne kapacitete. Zbog toga je 2004. sagrađeno spremište Harristown Garage. U taj je projekt utrošeno 22 milijuna EUR bespovratnih sredstava isplaćenih prijevozniku Dublin Bus za infrastrukturu i objekte. Sveukupni troškovi spremišta Harristown Garage bili su 42,1 milijun EUR, a pokriveni su s 22 milijuna EUR bespovratnih sredstava i vlastitim doprinosom CIÉ-a/prijevoznika Dublin Bus u iznosu od 20,1 milijun EUR. Autobusi za koje se koristi spremište u Harristownu upotrebljavaju se samo za usluge obuhvaćene obvezom pružanja javne usluge.
- (60) Fizički pristup svim infrastrukturnim objektima za koje su primljena bespovratna sredstva iznesena u tablici 3. ograničen je samo na vozila prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus.

4.4. Sustav školskog prijevoza

4.4.1 Opis sustava

- (61) Bus Éireann provodi sustav školskog prijevoza u ime Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja. Taj je sustav od 1967. na dalje provodio CIÉ, a od stupanja na snagu Zakona o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986. ⁽¹⁹⁾ provodio ga je Bus Éireann.
- (62) Ovaj je sustav uglavnom namijenjen djeci u ruralnim područjima koja bi, zbog svojeg mjesta stanovanja, inače mogla imati teškoće u redovitom pohađanju nastave. Kako bi bili kandidati za ovaj sustav, učenici moraju živjeti na određenoj udaljenosti od njima najbliže škole, no za određene učenike s posebnim potrebama prijevoz „od vrata do vrata” između njihova doma i škole organizira se i bez obzira na to.
- (63) U okviru tog sustava školskim se prijevozom u osnovne i srednje škole svakodnevno prevozi 135 000 djece, uključujući i približno 8 000 djece s posebnim obrazovnim potrebama i 9 000 djece koja se služe linijskim autobusnim i željezničkim uslugama, uključujući i one privatnih prijevoznika koji su za to dobili dozvolu.
- (64) Sa strane prijevoznika Bus Éireann u taj je sustav uključen vozni park od 700 školskih autobusa. Uključeno je i dodatnih 3 000 vozila privatnih prijevoznika s kojima je Bus Éireann sklopio ugovor.
- (65) Irske vlasti navode kako 86 % usluga trenutačno pružaju privatni subjekti pod ugovorom te da se taj postotak posljednjih godina postupno povećavao.
- (66) Sustavom upravlja 11 regionalnih ureda prijevoznika Bus Éireann, čije se funkcije koordiniraju iz njegova sjedišta u Dublinu.
- (67) Osim što upravljaju svojim vlastitim namjenskim autobusnim voznim parkom, upravna uloga prijevoznika Bus Éireann u ovome sustavu uključuje:
- ugovaranje privatnih prijevoznika (podugovaratelja) i plaćanje njihovih računa,
 - neprestan nadzor poslovanja podugovaratelja,
 - planiranje pružanja novih usluga, uključujući i nove linije i redove vožnje,
 - godišnje preispitivanje svih linija s ciljem njihova prilagođavanja promjenama u prometu učenika,
 - ocjenjivanje prihvatljivosti učenika kao kandidata za ovaj sustav,
 - prikupljanje i obračun učeničkih doprinosa,
 - izdavanje običnih i mjesečnih karata učenicima,
 - provjera svih vozača i inspektora u suradnji s policijom,
 - svakodnevni nadzor i praćenje kvalitete i standarda usluga,
 - svu administrativnu podršku potrebnu za provođenje ovog sustava i njegovu pouzdanost kao javne usluge.

4.4.2. Aranžmani financiranja sustava školskog prijevoza

- (68) Aranžmani financiranja sustava školskog prijevoza utvrđeni su računovodstvenim sporazumom iz 1968. ⁽²⁰⁾ koji je ažuriran 1975. ⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 21.

⁽²⁰⁾ Vidjeti bilješku 13.

⁽²¹⁾ Vidjeti bilješku 14.

- (69) Irske vlasti navode da u skladu s tim aranžmanima Ministarstvo obrazovanja i stručnog osposobljavanja isplaćuje nadoknadu na temelju „povrata troškova” te da je ta naknada namijenjena za niz izravnih troškova za koje se može utvrditi da su nastali u provođenju i upravljanju ovim sustavom, uvećanih za dio neizravnih troškova prijevoznika Bus Éireann izračunan u skladu s usuglašenom formulom, umanjen za iznos prihoda od roditelja učenika koje se koriste tim sustavom.
- (70) Formula za izračun nastalih neizravnih troškova bila je u sporazumu iz 1975. određena kao 13 % određenih definiranih izravnih troškova. Međutim, nakon pregovora između Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja i prijevoznika Bus Éireann, za taj je dio usuglašen maksimalan iznos koji je u 2011. iznosio 16,7 milijuna EUR, odnosno 10,7 % predmetnih troškova za tu godinu, a zatim je za 2012. i 2013. određen u fiksnom iznosu od 15 milijuna EUR ⁽²²⁾.
- (71) Troškovi plaćanja podugovaratelja iz privatnog sektora čine velik udio sveukupnih izravnih troškova jer većinu usluga školskog prijevoza provode podugovaratelji, a ne Bus Éireann svojim vlastitim voznim parkom autobusa za školski prijevoz.
- (72) Manji se iznosi svakog polugodišta ubiru od obitelji učenika srednjih škola koji su prihvatljivi kandidati za ovaj sustav te – od školske godine 2011./2012. – i od obitelji učenika prihvatljivih kandidata koji pohađaju osnovnu školu. Na obitelji učenika svih škola koji se koriste ovih sustavom, ali nisu za njega prihvatljivi kandidati, primjenjuju se drugi, viši iznosi.
- (73) Ministarstvo obrazovanja i stručnog osposobljavanja objavilo je revidirane godišnje financijske izvještaje za ovaj sustav u prethodnim godinama ⁽²³⁾. U tablici 4 izneseni su ukratko za svaku godinu od 2000. na dalje troškovi ove usluge, iznosi koje su platili roditelji (iznosi polugodišnjih doprinosa za učenike), godišnje isplate prijevozniku Bus Éireann (neto iznosi koji se naplaćuju) i isplate prijevoznicima podugovarateljima:

Tablica 4.

Sustav školskog prijevoza, u milijunima EUR				
Godina	Trošak	Doprinosi roditelja	Iznos koji se naplaćuje od Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja	Plaćanja podugovarateljima
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⁾ Revidirana izvješća za školski prijevoz prijevoznika Bus Éireann za razdoblje 2010.–2013. i prateće napomene za pojašnjenje. Mora se napomenuti da se u napomeni za pojašnjenje uz izvješće za 2010. pojašnjava da se predmetni „određeni definirani izravni troškovi” bolje opisuju izrazom „naknada za upravljanje prijevozom i neizravni troškovi”, a dano je i objašnjenje.

⁽²³⁾ Ministarstvo obrazovanja i stručnog osposobljavanja <http://www.education.ie/en/Parents/Services/School-Transport/Bus-Eireann-Audited-Accounts/>

Sustav školskog prijevoza, u milijunima EUR				
Godina	Trošak	Doprinos roditelja	Iznos koji se naplaćuje od Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja	Plaćanja podugovarateljima
2008.	170,8	8,8	162,0	108,9
2009.	171,0	11,6	159,4	106,4
2010.	165,7	11,7	154,0	105,5
2011.	163,3	11,5	151,8	105,5
2012.	162,0	12,6	149,5	106,1
2013.	162,5	12,8	149,8	109,2

- (74) Vozila koja se upotrebljavaju u sustavu školskog prijevoza uglavnom su preuzeta iz drugih dijelova voznog parka prijevoznika Bus Éireann. Razlog je taj što su ti stariji autobusi još uvijek prikladni za zadaće školskog prijevoza koji uglavnom nije toliko zahtjevan s obzirom na prijedene udaljenosti. Zbog toga je, s obzirom na to da je Bus Éireann osigurao te autobuse za taj sustav, kao dio godišnjih izravnih troškova koji se mogu naplatiti od Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja uključena i njihova amortizacija.
- (75) U toj praksi preuzimanja vozila učinjen je izuzetak u razdoblju 2005.–2008., kada je vlada odlučila obnoviti vozni park školskih autobusa radi povećavanja sigurnosti. U tome je razdoblju Ministarstvo obrazovanja i stručnog osposobljavanja osiguralo prijevozniku Bus Éireann sredstva za kupnju 161 dodatnog školskog autobusa u iznosu od 24,6 milijuna EUR. Ta su sredstva dodatak na iznose navedene pod godišnjim plaćanjima u tablici 4. Za te autobuse nije računana nikakva amortizacija jer je njih i inače u potpunosti financiralo Ministarstvo obrazovanja i stručnog osposobljavanja ⁽²⁴⁾.

4.5. Financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu

- (76) Irska se zalaže za razvoj dostupnih usluga prijevoza kojima se ispunjavaju potrebe svih osoba za dostupnošću, uključujući i osobe s invaliditetom. U skladu s time Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2000.–2006. uključivao je financiranje u iznosu od 13 milijuna EUR radi poboljšavanja dostupnosti postojeće infrastrukture i objekata kojima se javni i privatni sektor služe pri pružanju usluga javnoga prijevoza.
- (77) Dio tih sredstava upotrijebljen je za poboljšanja dostupnosti infrastrukture, što je opisano u uvodnim izjavama 53. do 57. Međutim, od 2001. nadalje Ministarstvo prometa davalo je potporu i osposobljavanju u pogledu osviještenosti o invaliditetu kako bi se poboljšalo pružanje usluga prijevoznika iz javnog i privatnog sektora osobama s invaliditetom. Autobusni prijevoznici ta su sredstva uložili u osposobljavanje osoblja u izravnom kontaktu s korisnicima, poput vozača i radnika na naplati i provjeri karata.
- (78) U vrijeme donošenja Odluke o pokretanju postupka, programi osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu postojali su samo kod prijevoznika Dublin Bus, Bus Éireann i Veolia Transport, a irske su vlasti izjavile kako je, u skladu s konceptom „prijevoz za sve”, Ministarstvo prometa razmatralo pružanje potpore za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu svim privatnim sektorima autobusnih prijevoznika na kraćim i dužim relacijama.
- (79) Taj program osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu za osoblje prijevoznika Bus Éireann pokrenut je u studenome 2001. i provodio se u čitavoj zemlji, a sličan je program za Dublin Bus pokrenut 2002.

⁽²⁴⁾ Izvješće o reviziji ostvarene vrijednosti za uloženi novac u sustavu školskog prijevoza, str. 54. http://www.education.ie/servlet/blobservlet/st_vfm_school_transport_scheme_2011.pdf?language=EN

- (80) Tijekom razdoblja 2001.–2003. Dublin Bus i Bus Éireann primili su dio sredstava za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu kako je izneseno u tablici 5:

Tablica 5.

Godina	Sredstva za osoblje (u EUR)		Troškovi na teret (u EUR)	
	prijevoznika Bus Éireann	prijevoznika Dublin Bus	prijevoznika Bus Éireann	prijevoznika 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
Ukupno za prijevoznika	869 032	116 560	498 000	116 560
Ukupno CIÉ	985 592		661 560 ⁽¹⁾	

⁽¹⁾ U ovome je iznosu uključen i dodatni trošak od 47 000 EUR kojega je snosio CIÉ s obzirom na osposobljavanje povezano sa podugovarateljima koji sudjeluju u sustavu školskog prijevoza iako osoblje prijevoznika grupe CIÉ nije sudjelovalo u tom osposobljavanju.

- (81) Ta su sredstva plaćena CIÉ-u, a zatim prenesena na račune prijevoznika Dublin Bus i Bus Éireann.
- (82) U godinama koje su uslijedile ni Bus Éireann ni Dublin Bus nisu primali bespovratna sredstva za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu. Umjesto toga, kod ovih je prijevoznika takvo osposobljavanje uključeno u standardne postupke osposobljavanja prilikom uvođenja novih zaposlenika na radno mjesto.
- (83) Međutim, prepoznajući potrebu za odgovarajućim osposobljavanjem u privatnom sektoru, za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu osigurana su sredstva od 2006. nadalje, a za 2007. i 2008. ta su sredstva iznosila 25 550 EUR, a irske vlasti ističu da taj iznos odgovara 100-postotnom iznosu sredstava koja je privatni sektor za tu svrhu tražio.

5. RAZLOZI ZA POKRETANJE POSTUPKA

5.1. Naknada za usluge javnog autobusnog prijevoza: naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza, financiranje novih autobusa i sustava školskog prijevoza

5.1.1. Postojanje potpora

- (84) S obzirom na postojanje državne potpore Komisija je u Odluci o pokretanju postupka ocijenila da irske vlasti još uvijek nisu pružile dovoljno informacija potrebnih za donošenja zaključka da su ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u presudi u predmetu *Altmark* ⁽²⁵⁾. Na temelju informacija koje su irske vlasti dostavile, Komisija nije mogla isključiti mogućnost da ta mjera predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

5.1.2. Spojivost potpora

- (85) Budući da Bus Éireann i Dublin Bus provode linijske i druge usluge autobusnog prijevoza, oni su poduzetnici za pružanje usluga cestovnog prijevoza. Zbog toga je Komisija u Odluci o pokretanju postupka ocijenila da su Bus Éireann i Dublin Bus obuhvaćeni područjem primjene Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1191/69 ⁽²⁶⁾, koja je sada stavljena izvan snage.

⁽²⁵⁾ Predmet C 280/00, *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg* [2003] ECR I-7747.

⁽²⁶⁾ Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o aktivnostima država članica u vezi s obvezom koja je svojstvena javnim uslugama u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu (SL L 156, 28.6.1969., str. 1.). Sa stupanjem na snagu 3. prosinca 2009. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, Uredba (EEZ) br. 1191/69 i Uredba Vijeća (EEZ) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o dodjeli potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (SL L 130, 15.6.1970., str. 1.) stavljene su izvan snage.

- (86) Prema irskim vlastima obveza pružanja javne usluge je CIÉ-u i njegovim trgovačkim društvima kćerima nametnut Zakonom o prijevozu iz 1950., Zakonom o prijevozu iz 1958. i Zakonom o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986. („zakoni o prijevozu“) ⁽²⁷⁾. Od 2003. uvjeti i iznos godišnje naknade koju irske vlasti isplaćuju prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann podlijevali su odredbama memoranduma o razumijevanju. Irske su vlasti izjavile kako memorandume o razumijevanju s prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann nisu smatrale ugovorima o javnim uslugama. Na temelju te informacije, prilikom njezina iznošenja u vrijeme donošenja Odluke o pokretanju postupka, Komisija nije mogla isključiti mogućnost da se memorandumi o razumijevanju moraju smatrati ugovorima o javnim uslugama.
- (87) U skladu s člankom 10. Uredbe (EEZ) br. 1191/69 iznos naknade za jednostrano uvođenje obveze pružanja javne usluge mora se ograničiti na razliku između troškova vršenja te obveze i time stvorenih prihoda. Stoga je u Odluci o pokretanju postupka Komisija ocijenila da za ocjenu spojivosti u skladu s tom Uredbom ona mora provjeriti je li naknada koju su irske vlasti isplatile bila ograničena na razliku između troškova nastalih prilikom vršenja obveze pružanja javne usluge i prihoda ostvarenih prodajom autobusnih karata. Na temelju u toj fazi dostupnih informacija Komisija je imala sumnje oko toga je li prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus isplaćen prevelik iznos naknada. Oba su ova trgovačka društva kćeri CIÉ-a ujedno pružala usluge koje nisu pokrivena tumačenjem obveze pružanja javne usluge (takozvane „komercijalne usluge“), a za pružanje takvih usluga autobusnog prijevoza mogle su upotrijebiti autobuse koje je financirao javni sektor. Stoga Komisija nije mogla donijeti zaključak da je naknada bila ograničena na rashode nastale zbog vršenja obveze pružanja javne usluge. U toj fazi Komisija nije imala na raspolaganju dovoljno informacija za utvrđivanje jesu li irske vlasti izračunale naknadu za vršenje „tarifnih obveza“ definiranih člankom 2. stavkom 5. Uredbe (EEZ) br. 1191/69 u skladu s člancima 11., 12. i 13. te Uredbe.
- (88) Komisija također ima sumnje oko toga bi li dotične mjere bile u skladu s Uredbom (EEZ) br. 1191/69 ako bi ih se smatralo naknadom za vršenje obveze pružanja javne usluge.
- (89) Slično tome, kada je riječ o školskom prijevozu, Komisija ima sumnje oko toga bi li sporazumi između irskih vlasti i prijevoznika Bus Éireann bili u skladu s Uredbom (EEZ) br. 1191/69 ako bi ih se smatralo naknadom za vršenje obveze pružanja javne usluge. U vrijeme donošenja Odluke o pokretanju postupka Komisija je imala nepotpune informacije o uvjetima ugovornih aranžmana, ostvarenim prihodima i troškovima pruženih usluga školskog prijevoza.

5.2. Financiranje namjenske infrastrukture

5.2.1. Postojanje potpora

- (90) S obzirom na postojanje državne potpore Komisija je u Odluci o pokretanju postupka ocijenila da je zadovoljen uvjet da potporu dodjeljuje država članica ili da se ona dodjeljuje putem državnih sredstava. Nadalje, Komisija je navela da se činilo kako je upotreba infrastrukture ograničena isključivo na prijevoznike Bus Éireann i Dublin Bus te da predmetna mjera može biti selektivna ekonomska prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. U skladu s time, Komisija nije mogla isključiti mogućnost da financiranje infrastrukture u obliku bespovratnih sredstava predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

5.2.2. Spojivost potpora

- (91) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila sumnje o tome jesu li autobusni terminali, kolodvori, stajališta, spremišta i prostori za održavanje vozila jednostrano nametnuta obveza pružanja javne usluge ili su infrastrukturna ulaganja putem bespovratnih sredstava predmet ugovora o javnim uslugama.
- (92) Irske su vlasti tvrdile da su infrastrukturna ulaganja putem bespovratnih sredstava pokrivena izuzećem prema članku 93. Ugovora u vezi s potrebom koordinacije prijevoza i obveza javne usluge. Komisija je smatrala da se spojivost tih bespovratnih sredstava mora ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora. Međutim, Komisija je u Odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje oko toga jesu li predmetne mjere u suprotnosti sa zajedničkim interesom te jesu li u tom slučaju zadovoljeni kriteriji spojivosti u skladu s člankom 107. stavkom 3. točke (c) Ugovora.

⁽²⁷⁾ Vidjeti odjeljak 3.1.

5.3. Financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu

- (93) U vrijeme donošenja Odluke o pokretanju postupka irske vlasti nisu pružile Komisiji informacije o trajanju, proračunu, intenzitetu i ostalim uvjetima koji se tiču financiranja osposobljavanja u pogledu osviještenosti, a koje su joj potrebne za zauzimanje stajališta o toj mjeri.
- (94) Na temelju informacija koje je imala na raspolaganju u vrijeme kada je donijela Odluku o pokretanju postupka, Komisija je izrazila sumnje oko postojanja državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (95) Također, Komisija je smatrala da bi, u slučaju da bi donijela zaključak da te mjere osposobljavanja predstavljaju državnu potporu, nadležni pravni okvir za ocjenjivanje spojivosti bila Uredba Komisije (EZ) br. 68/2001 ⁽²⁸⁾.
- (96) U vrijeme donošenja Odluke o pokretanju postupka Komisija nije mogla donijeti zaključak da su sve odredbe Uredbe (EZ) br. 68/2001 zadovoljene pa tako ni o tome primjenjuje li se izuzeće od obveze prijave utvrđene člankom 108. stavkom 3. Ugovora.

6. PRIMJEDBE IRSKE

6.1. Kontekst

- (97) Irska navodi da se u Irskoj u posljednjih 15 do 20 godina odvijaju društvene i gospodarske promjene bez presedana. Povećanje protoka prometa, rast broja stanovnika, industrije, putovanja radnika, zatim promjene u načinima naseljavanja prostora i sve duže trajanje putovanja na radno mjesto i s njega – sve je to dovelo do isticanja velikih nedostataka u infrastrukturi i uslugama prijevoza. U svojoj reakciji na hitne izazove, nacionalnim razvojnim planovima gospodarskog i društvenog razvoja zadavali su se, od ranih 1990-ih, prioriteti ulaganja u infrastrukturu i usluge prijevoza kako bi se brzo povećao kapacitet sustava prijevoza, i to poboljšanjima i nabavom novih vozila, objekata i opreme.
- (98) Kao jedino tijelo sa zakonskom obvezom pružanja integriranog javnoga prijevoza, uključujući i socijalne i ekonomski prihvatljive usluge koje donose gubitke, CIÉ i trgovačka društva kćeri u njegovom potpunom vlasništvu postali su glavno vladino investicijsko područje u sektoru javnoga prijevoza. Osobitost tih prijevoznika je u tome što su, zahvaljujući svojim sveobuhvatnim i integriranim umreženim uslugama imali dobro polazište za brzo povećanje kapaciteta u satima vršnog opterećenja (koji stvaraju gubitak). Ta je pozadina temelj za povećano dodjeljivanje sredstava kapitalnog i tekućeg financiranja.

6.2. Postojeće potpore

- (99) Irska smatra kako sve mjere potpore koje su pokrivene predmetnom Odlukom o pokretanju postupka predstavljaju postojeće potpore. Međutim, Irska je zasebno odgovorila na argumente Komisije povezane s naknadom za poslovanje te financiranjem infrastrukture, ne dovodeći u pitanje irsko stajalište da sve dotične mjere potpore predstavljaju postojeće potpore.

6.3. Naknada za poslovanje

- (100) Naknada se CIÉ-u pruža od kraja 1950-ih, a to se nije promijenilo kada se CIÉ 1986. reorganizirao u odvojena trgovačka društva. Mehanizam davanja naknada nije se promijenio ni 2003. s uvođenjem memoranduma o razumijevanju između Ministarstva prometa i prijevoznika Dublin Bus i Bus Éireann. To je, prema Irskoj, bila samo administrativna promjena radi boljeg upravljanja potporama koje prima CIÉ. Sve se potpore dodjeljuju radi financiranja pravne obveze pružanja usluge javnog prijevoza putnika utvrđene u zakonima o prijevozu.
- (101) Irska je predložila dokaz o presudi irskog Vrhovnog suda o nepostojanju pravnog učinka memoranduma o razumijevanju u okviru irskoga prava. Irska navodi da je oslanjanje na irsko pravo u ovome slučaju opravdano zato što se tvrdi da sklapanje memoranduma o razumijevanju dovodi do izmjene u irskom pravnom sustavu, unatoč tome što ta presuda potvrđuje da se to u okviru irskoga prava ne može dogoditi.

⁽²⁸⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 68/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na potpore za osposobljavanje (SL L 10, 13.1.2001., str. 20.).

- (102) Osim toga, Irska ukazuje na same memorandume u kojima se nalazi tekst koji govori da oni nemaju nikakav pravni učinak te da se potpore povezane s tim memorandumima isplaćuju na temelju ranijih zakonodavni akata navedenih u uvodnoj izjavi 100.
- (103) Irska tvrdi da se time dodatno dokazuje utemeljenost memoranduma o razumijevanju na postojećem zakonodavnom sustavu koji postoji još od 1950.
- (104) S druge strane Irska objašnjava da predmetne isplate ispunjavaju četiri uvjeta iz predmeta *Altmark* te da prijevoznici Bus Éireann i Dublin Bus ne ostvaruju ekonomske koristi. Nadalje, Irska navodi da obveze utvrđene irskim pravom od 1950. predstavljaju obveze pružanja javne usluge koje ispunjavaju zahtjeve Uredbe (EEZ) br. 1191/69 i spojeve su s Ugovorom. Nadalje, Irska tvrdi kako priroda isplaćene naknade dovodi do toga da je zakonita potpora za poslovanje obuhvaćena izuzećem utvrđenim člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Konačno, Irska objašnjava da se na poduzetnike poput CIÉ-a te prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus primjenjuje članak 106. stavak 2. Ugovora.

6.4. Nacionalni razvojni planovi

- (105) Irska navodi da Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2000.–2006. nije dobar za usporedbu u svrhe ocjenjivanja primjene članka 1. točke (c) Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ⁽²⁹⁾ zato što sredstva dodijeljena u skladu s Nacionalnim razvojnim planom za razdoblje 1993.–1999. dovode do postojanja potpore i zato što sastavljanjem nacionalnih razvojnih planova za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. ta potpora nije doživjela nikakve bitne izmjene.
- (106) Irska navodi da je nacionalni razvojni plan dokument politike visoke razine u kojemu se iznose vladine investicijske strategije i prioritete te da stoga nacionalni razvojni planovi za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. ne donose nikakav pravni učinak koji bi bio bitna promjena iz članka 1. točke (c) Uredbe (EZ) br. 659/1999.
- (107) Irska navodi da se članak 1. točka (c) Uredbe (EZ) br. 659/1999 ne bi trebao primjenjivati na uzastopne preproračunske dokumente vladine politike visoke razine.
- (108) Irska navodi da nacionalni razvojni planovi za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. ne utječu na samu bit izvornog programa ni na suštinsko funkcioniranje Nacionalnog razvojnog plana za razdoblje 1993.–1999. Sama bit i suštinsko funkcioniranje nacionalnih razvojnih planova kao dokumenata politike nisu se promijenili. S obzirom na političku prirodu nacionalnih razvojnih planova za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013., oni ne mogu promijeniti karakter postojećeg Nacionalnog razvojnog plana za razdoblje 1993.–1999. ni u kojem pravnom smislu. S druge strane svaka je izmjena samo dodatak izvornom Nacionalnom razvojnog planu.

6.5. Infrastruktura

- (109) Prema Irskoj financiranje infrastrukture služi samo ispunjavanju obveze pružanja javne usluge (PSO). Poboljšavanje infrastrukture bilo je nužno za ispunjavanje zahtjeva za kvalitetom i dostupnosti koji su tim obvezama pružanja javne usluge nametnuti. Moraju li se primijeniti uvjeti iz predmeta *Altmark*, naknada ispunjava dotična četiri kriterija utvrđena tom presudom.
- (110) Nadalje, Irska objašnjava kako je financiranje infrastrukture obuhvaćeno izuzećem utvrđenim člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Irska tvrdi kako je – kao što to Komisija navodi u uvodnoj izjavi 185. Odluke o pokretanju postupka – motivacija irskih vlasti za dodjeljivanje financijske potpore u obliku bespovratnih sredstava za dotičnu infrastrukturu bio regionalni razvoj, povećanje dostupnosti određenih područja, poboljšanje pokretljivosti osoba sa smanjenom pokretljivošću i zaštita okoliša poticanjem upotrebe javnoga prijevoza. Predmetna potpora povećava kvalitetu javnoga prijevoza u Irskoj i doprinosi ciljevima od zajedničkog interesa, u skladu s irskim nacionalnim planom za dostupnost „Prijevoz za sve”. U skladu s time, Irska objašnjava da poboljšanja infrastrukture jasno ispunjavaju definirane ciljeve od općeg interesa (bolji javni prijevoz i bolje usluge za javnost) te da su ta poboljšanja infrastrukture potrebna i razmjerna zadanim ciljevima.
- (111) Konačno, Irska objašnjava da se na predmetne poduzetnike, odnosno CIÉ te prijevoznike Bus Éireann i Dublin Bus, primjenjuje članak 106. stavak 2. Ugovora te da tom odredbom dovodi do izuzeća od ostalih pravila iz Ugovora, uključujući i ona koja se odnose na prijevoz.

⁽²⁹⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

6.6. Osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu

- (112) Prema Irskoj ovo je financiranje socijalnog karaktera jer je usmjereno na pomaganje pokretljivosti osoba s invaliditetom.
- (113) Ako će usluge javnoga prijevoza postati dostupne osobama s invaliditetom, poboljšanja infrastrukture i usluga moraju biti popraćena odgovarajućim osposobljavanjem. Zbog tog su se razloga sredstva isprva davala grupi trgovačkih društava CIÉ koja je u državnom vlasništvu (i koji su glavni pružatelji usluga javnoga prijevoza) radi razvoja i provedbe tečajeva za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu. Osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu danas je u tim prijevoznicima u državnom vlasništvu dio standardnih postupaka osposobljavanja prilikom uvođenja novih zaposlenika na radno mjesto i više se ne financira iz sredstava dodijeljenih za poboljšanje dostupnosti.
- (114) Irska navodi da sredstva koja je primila za održavanje programa osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu ne donose prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann ekonomsku korist. Tim se programom pružalo odgovarajuće osposobljavanje osoblja kako bi se ono moglo pobrinuti za osobe s osjetljivim poteškoćama i umanjenom pokretljivošću. Taj je program bio potpuno u skladu sa smjernicama irske vlade, propisima Unije za javnu nabavu te politikama CIÉ-a za javnu nabavu, a odvijao se pod nadzorom nadležnih tijela državne vlasti.
- (115) Irska nadalje ističe kako je od 2006. financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu bilo dostupno privatnim prijevoznicima pod istim uvjetima kakvi su dani i prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann.
- (116) Prema Irskoj financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Ono ne narušava niti prijeti da će narušiti tržišno natjecanje. Osim toga, ne utječe na trgovinu između država članica.
- (117) Nadalje, ili s druge strane, prema irskim vlastima financiranje takvog osposobljavanja obuhvaćeno je izuzećem utvrđenim člankom 107. stavkom 2. točkom (a) Ugovora jer ono ima socijalni karakter, krajnji su korisnici te mjere pojedinačni potrošači s invaliditetom i ono se dodjeljuje bez diskriminacije povezane s porijeklom dotičnih proizvoda jer je to financiranje pod istim uvjetima dostupno svim prijevoznicima.
- (118) Konačno, ili s druge strane, financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu obuhvaćeno je izuzećem utvrđenim člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

6.7. Spoјivost potpora na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007

- (119) Budući da je Uredba (EZ) br. 1370/2007 stupila na snagu 3. prosinca 2009., Komisija je od Irske zatražila da dostavi svoja očitovanja o spoјivosti predmetnih mjera s unutarnjim tržištem na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007.
- (120) U svojem odgovoru Irska nije dodala ništa na svoje ranije odgovore koji su pokrili spoјivost s uredbama (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70, koje su stavljene izvan snage, nego je navela da su poduzeti koraci za usklađivanje s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, uključujući potpisivanje ugovora o javnim uslugama i osnivanje novoga tijela za prijevoz.

6.8. Sustav školskog prijevoza

- (121) Irska navodi da je „sustav školskog prijevoza izvan područja interesa Komisije, točnije navodnih izmjena memoranduma o razumijevanju i nacionalnih razvojnih planova”. Prijevoznik Bus Éireann provodi sustav školskog prijevoza u ime Ministarstva obrazovanja i stručnog osposobljavanja. Prema Irskoj sustav školskog prijevoza zbog toga ne podliježe kontroli državnih potpora niti on predstavlja obvezu pružanja javne usluge. Međutim, Irska je o sustavu školskog prijevoza dostavila dodatne detalje zatražene u Odluci o pokretanju postupka.

7. OČITOVANJA ZAINTERESIRANIH STRANA

7.1. Podnositelj pritužbe (Vijeće za autobusni turizam i prijevoz)

- (122) Prema podnositelju pritužbe Irska je dodjeljivala i nastavlja dodjeljivati znatne iznose nezakonitih državnih potpora. Te se potpore ne pružaju na ravnopravnim i nediskriminirajućim osnovama i one jasno narušavaju tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu. Tim se mjerama krše članci 107., 108. i 109. Ugovora, ali i razne druge odredbe prava Unije (uključujući članke 102. i 106. Ugovora). Te su nezakonite državne potpore porazne za interese konkurencije i korisnika.

- (123) Predmetne je potpore Irska isplatila prijevoznicima koji su u potpunom vlasništvu i pod upravljanjem irske vlade, a s druge strane oni se očito natječu s privatnim prijevoznicima na postojećim i mogućim novim linijama. Infrastruktura financirana iz državnih potpora mora biti na nediskriminirajući način dostupna svima. Isključivost nema opravdanja kada je riječ o autobusnim stajalištima, terminalima, kolodvorima i nadstrešnicama koji se nalaze na linijama na kojima se natječu – ili se žele natjecati – i privatni prijevoznici.
- (124) Irska je navela da se socijalni aspekt pružanja usluga na neki način odražava u tome što su cijene karata koje CIÉ naplaćuje propisane. Propisivanjem cijena karata ne daje se odgovor na pitanje je li nekom poduzetniku povjereno provođenje obveze pružanja javne usluge.
- (125) Prema podnositelju pritužbe, financiranje voznog parka prijevoznika Dublin Bus i Bus Éireann nezakonita je državna potpora zato što:
- neke od linija klasificiranih kao dio obveze pružanja javne usluge (PSO) ne bi trebale biti tako klasificirane, i
 - čak i kada novi autobusi prometuju na zakonitim linijama u okviru obveze pružanja javne usluge, time se oslobađaju drugi autobusi (čija je kupnja subvencionirana) koji se onda premještaju na linije na kojima se natječu privatni prijevoznici, i to na štetu tržišnog natjecanja jer u tom slučaju oni u natjecanju s privatnim prijevoznicima imaju takvu nepoštenu prednost.
- (126) Izostanak specifičnosti s obzirom na izračun naknade za pružanje javnih usluga isplaćene prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann znači da nisu ispunjeni uvjeti iz predmeta *Altmark* i da je iznos isplaćene naknade prevelik. Plaćanja za obveze pružanja javne usluge od 2003. predstavljaju u smislu Uredbe (EZ) br. 659/1999. novu potporu.
- (127) Tržišno natjecanje uvedeno je samo u ograničenu opsegu. Prijevoznici Bus Éireann i Dublin Bus i njihovi sindikati suprotstavili su se svim mjerama liberalizacije. Postupak liberalizacije dodatno je ograničen činjenicom da, dok su privatni prijevoznici obavezni za provođenje usluga tražiti dozvolu, prijevoznici CIÉ-a su iz sustava davanja dozvola izuzeti pa oni Ministarstvo prometa moraju samo obavijestiti o predloženim novim uslugama ili predloženim promjenama postojećih usluga.
- (128) Pružanje usluge školskog prijevoza uvijek im je bilo dodjeljivano bez ikakvog natječajnog postupka. Osim toga, prijevoznik Bus Éireann nije u mogućnosti tu uslugu pružati jer on taj posao povjerava podugovarateljima iz privatnog sektora.
- (129) Konačno, u odgovoru na dopis Komisije od 30. ožujka 2010. u vezi sa spojivosti ovih potpora na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 podnositelj pritužbe dostavio je primjedbe koje se ne odnose na specifično pitanje usklađenosti prethodno postojećih mjera s tom Uredbom.
- (130) Podnositelj pritužbe je 22. srpnja 2008. dostavio primjedbe u pogledu trgovačkog društva *Mortons*, jednog od njegovih članova. Te primjedbe nisu uzete u obzir jer su zaprimljene nakon roka utvrđenog Odlukom o pokretanju postupka (15. listopada 2007.).

7.2. Bus Éireann, Dublin Bus i CIÉ

- (131) Navodni korisnici predmetnih mjera potpore prijevoznici Bus Éireann i Dublin Bus zajednički su dostavili primjedbe kako bi dopunili pravna pitanja na koja su se odnosile primjedbe Irske (vidjeti odjeljak 6.). Te primjedbe prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus zaprimljene su dopisom s datumom 21. travnja 2008. i kao takve nisu uzete u obzir, jer su zaprimljene nakon roka (15. listopada 2007.).
- (132) CIÉ je 19. travnja 2010. odgovorio na dopis Komisije od 30. ožujka 2010. koji se ticao spojivosti predmetnih potpora na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i tvrdio da su sve mjere bile u potpunosti usklađene s tom Uredbom, da nisu bile dodijeljene ni previsoke naknade ni nespojive potpore te da je sva naknada za pružanje javne usluge bila ograničena na iznos koji je bio upravo nužan za pokrivanje troškova nastalih ispunjavanjem obveze pružanja javne usluge.

7.3. Ostali autobusni prijevoznici

7.3.1. Aircoach

- (133) Prema prijevozniku Aircoach isplate koje su irske vlasti izvršile prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus u obliku bespovratnih sredstava u skladu s nacionalnim razvojnim planom i godišnjim bespovratnim sredstvima za poslovanje trebale bi se smatrati državnim potporama i trebale bi podlijegati uvjetima utvrđenima Uredbom (EEZ) br. 1191/69.

- (134) Aircoach govori o navodno nezakonitim državnim potporama u područjima:
- (a) pomoći za nekretnine;
 - (b) pomoći za obnovu voznoga parka;
 - (c) pružanja subvencioniranog osposobljavanja osoblja;
 - (d) plaćanja naknada.
- (135) Aircoach navodi da državno financiranje spomenuto u prethodnoj uvodnoj izjavi ima učinak narušavanja tržišta pružanja usluga autobusnog prijevoza na kraćim i dužim relacijama u Irskoj dajući prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus nepravednu poslovnu prednost. Zajedno sa zatvorenom prirodom većeg dijela irskog tržišta autobusnog prijevoza na dužim i kraćim relacijama, to je imalo učinak ozbiljnog ograničavanja mogućnosti drugih autobusnih prijevoznika da ponude alternativne javne usluge, čime se javnosti uskratila sloboda izbora. Aircoach smatra da su državna sredstva dodijeljena prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus mogla biti korisnija da su takva sredstva bila dostupna svim autobusnim prijevoznicima na dužim i kraćim relacijama u Irskoj te da je pristup javnim objektima (autobusni terminali, kolodvori, stanice i objekti za prelazak sa ili na neki drugi vid prijevoza ili liniju) bio otvoren u smislu uvoda u još šire otvaranje toga tržišta.
- (136) Aircoach je 23. travnja 2010. odgovorio na dopis Komisije od 30. ožujka 2010. koji se ticao spojivosti ovih potpora na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007, ali se nije posebno osvrnuo na pitanje spojivosti tih mjera na temelju te Uredbe.

7.3.2. Citylink

- (137) Prema prijevozniku Citylink, s konkurentnim komercijalnim linijama u Irskoj postoje problemi. Citylink navodi da kada prijevoznik Bus Éireann ulazi na konkurentno komercijalno tržište, on se koristi primljenim subvencijama za snižavanje cijena karata na razinu s kojom se nesubvencionirani privatni prijevoznici ne mogu natjecati.
- (138) Citylink daje za osiguravanje pristojnih, primjerenih, pouzdanih, sigurnih i pristupačnih cijena karata za sve autobusne putnike u Irskoj sljedeće prijedloge:
- (a) sve komercijalne/konkurentne linije trebale bi imati cijene kojima se svim prijevoznicima omogućava pravedan povrat njihovih ulaganja;
 - (b) dodjeljivanje novih linija i ulazak u već postojeće trebalo bi biti omogućeno svim prijevoznicima;
 - (c) trebali bi se usuglasiti vremenski detalji svih usluga;
 - (d) autobusnim terminalima i kolodvorima trebalo bi se koristiti zajednički;
 - (e) svim prijevoznicima i njihovom osoblju trebali bi se dati jedan dan za preispitivanje i ažuriranje informacija, a u svrhu bolje brige za putnike i uljudnost usluge.

7.4. Sindikati

7.4.1. Nacionalni sindikat radnika željezničkih i autobusnih prijevoznika (National Bus and Rail Union)

- (139) Nacionalni sindikat radnika željezničkih i autobusnih prijevoznika, koji zastupa interese radnika u prijevozu prijevoznika Bus Éireann, Dublin Bus i Irish Rail, mišljenja je da se pitanja koja postavlja podnositelj pritužbe koriste kao taktika odvlačenja pozornosti kako bi se stekla određena prednost, te da su ona sama slabo povezana s pružanjem bolje usluge autobusnog prijevoza javnosti.
- (140) Rascjepkan privatizirani sustav javnoga prijevoza bit će skuplji i neučinkovitiji. Natjecanje za tržišni udio u profitabilnim linijama na korist dioničara nije uvijek u interesu korisnika. Glavni kriterij za davanje dozvola autobusnim prijevoznicima mora biti javni interes.
- (141) Privatni prijevoznici neće biti zainteresirani za linije koje donose gubitke ni za njihovo unakrsno subvencioniranje vlastitim profitom s drugih linija.

7.4.2. SIPTU (*Sindikat uslužnih, industrijskih, stručnih i tehničkih radnika – Services, Industrial, Professional and Technical Union*)

- (142) Prema SIPTU-u sustav školskog prijevoza, zbog izostanka izravne financijske koristi za prijevoznika Bus Éireann, ne predstavlja državnu potporu prijevozniku Bus Éireann niti je riječ o ugovornom povjeravanju javne usluge.
- (143) CIÉ je uređen odredbama Zakona o prijevozu iz 1958. CIÉ vrši tri funkcije obveze pružanja javne usluge navedene u Zakonu o prijevozu iz 1958.
- (144) Memorandum o razumijevanju nisu pravno obvezujući pa se stoga ne može reći da su oni ugovori. Prema mišljenju SIPTU-a ti su memorandum u skladu s odredbama Uredbe (EEZ) br. 1191/69 i ne bi smjeli biti temelj za pretpostavku da je obveza pružanja javne usluge zamijenjen tim memorandumima, kako je neispravno navedeno u nacrtu izvješća irskoga tijela za tržišno natjecanje.

7.4.3. TSSA (*Udruženje osoblja zaposlenog u prijevozu – Transport Salaried Staffs' Association*)

- (145) Prema TSSA-u tvrdnja da su prijevoznici Dublin Bus i Bus Éireann primili nezakonite državne potpore nije utemeljena imajući na umu da su tim prijevoznicima desetljećima bile uskraćivane investicije i odgovarajuća sredstva za pružanje usluga autobusnog prijevoza koje su socijalno nužne, a donose velike gubitke.
- (146) Trebalo bi se imati na umu da je u vrijeme osnivanja CIÉ-a Irska bila nova republika zbog čega privatni prijevoznici nisu mogli pružiti organiziranu mrežu usluga kojom bi se ispunile potrebe stanovništva. CIÉ je osnovan kako bi vršio sigurne, pouzdane i održive socijalne umrežene usluge koje uključuju i socijalne usluge koje stvaraju gubitke – usluge kakve nastavlja vršiti i danas. Od CIÉ-a se očekivalo da bude komercijalno tijelo i instrument socijalne politike, što je paradoks bez mogućeg rješenja.
- (147) Prijevoznici Dublin Bus i Bus Éireann nastavljaju vršiti svoje obveze pružanja javne usluge donoseći kvantitativna i kvalitativna poboljšanja u opsegu i kvaliteti usluge ponuđene svim putnicima s pomoću svojih integriranih mreža usluga koje se pružaju u skladu s ciljevima vlade.

7.5. Akademska zajednica

7.5.1. *Profesor Austin Smyth, University of Westminster*

- (148) Prema prof. Smythu svaka odluka Komisije koja se temelji isključivo na pravnim odredbama dovest će do neželjenih štetnih posljedica za irske korisnike i/ili porezne obveznike.
- (149) Prof. Smyth vjeruje kako je problem sustava autobusnog prijevoza u Irskoj u tome što se sustav izdavanja dozvola ne primjenjuje dosljedno ili na način kojim se podržavaju ciljevi koje je zadao CIÉ. U okviru sadašnjih mehanizama izdavanja dozvola u Irskoj dolazi do ukidanja društveno potrebnih usluga i postupnog urušavanja mreže javnoga prijevoza ove zemlje.
- (150) Prof. Smyth opisuje koristi raznih modela za sektor autobusnog prijevoza i daje brojne prijedloge za poboljšanje postojećeg irskog modela, uključujući:
- (a) veću transparentnost dodjeljivanja i iskorištavanja bespovratnih sredstava potpora;
 - (b) jačanje irskog Ministarstva prometa u smislu ekonomije prijevoza;
 - (c) povećavanje transparentnosti raspodjele troškova, prihoda i drugih neto koristi između komercijalnih i društveno potrebnih linija;
 - (d) poticanje dodatnog sudjelovanja prijevoznika iz privatnog sektora;
 - (e) poduzimanje niza pilot projekata obveze pružanja javne usluge radi ocjenjivanja troškova i koristi jednog formalnijeg pristupa.

7.5.2. Doktor Sean Barret, Trinity College, Dublin

- (151) Dr. Barret naglašava kako su irski ekonomisti dug niz godina zabrinuti oko nezadovoljavajućeg uređenja irskog sektora autobusnog prijevoza. Politika autobusnog prijevoza nezadovoljavajuća je, a ne pokušava se postići optimalna učinkovitost ni u pogledu komercijalnih aspekata autobusnog prijevoza ni u pogledu njegovih aspekata javne usluge.
- (152) Dr. Barret tvrdi da je tržište autobusnog prijevoza obilježeno bliskom povezanošću Ministarstva prometa i CIÉ-a i u pogledu toga navodi kako je od 1950-tih na djelu stabilan rast subvencija za poslovanje koje su sve dodijeljene CIÉ-u. Dr. Barret dodaje kako su sredstva iz nacionalnog razvojnog plana dodijeljena isključivo CIÉ-u, a da su svi ostali prijevoznici iz toga isključeni.
- (153) Prema dr. Barretu predmetni memorandumi o razumijevanju primjer su povlaštenog modela poslovanja i nisu učinkovita metoda osiguravanja pružanja ni komercijalne ni javne usluge autobusnog prijevoza.
- (154) Dr. Barret navodi kako kombinacija državne naknade CIÉ-u u iznosu većem od njegovih stvarnih gubitaka, dozvole Ministarstva prometa za naplaćivanje različitih cijena karata na spornim i nespornim linijama te izostanak transparentnih postupaka kod dodjeljivanja javnih usluga i ulaganja u obliku bespovratnih sredstava *de facto* daje CIÉ-u opsežnu zalihu sredstava iz kojih može financirati niže cijene karata na linijama na kojima postoji tržišno natjecanje s učinkovitijim nezavisnim autobusnim prijevoznicima.

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

- (155) Prema prof. Rocheu predmetna državna naknada odnosi se na usluge koje stvaraju gubitke, samo na gradske, prigradske i ruralne usluge. Tržište autobusnog prijevoza na dugim relacijama u irskoj već je otvoreno za sve prijevoznike.
- (156) Prof. Roche naglašava važnost uloge koju prijevoznik Bus Éireann ima u vezi s malim i srednjim autobusnim prijevoznicima u Irskoj. Putem podugovaranja usluga, prijevoznik Bus Éireann omogućava pristup tržištu MSP-ovima, većina kojih ne bi imala dovoljnu širinu ponude ni potencijal za preživljavanje da se natječu izravno s većim irskim ili multinacionalnim prijevoznicima.

7.5.4. Professor Peter Mackie: University of Leeds

- (157) Prof. Mackie navodi kako pravi problem nije odnos tržišnog natjecanja i monopola, nego oblik vlasništva te način organiziranja i upravljanja dominantnim prijevoznicima.
- (158) Prof. Mackie opisuje metodologiju koju preporuča za uređivanje sektora autobusnog prijevoza. Prema prof. Mackieju, ako je tržište otvoreno, od svih bi se prijevoznika, javnih i privatnih, moralo tražiti da dostave revidirane podatke o povratu prometa i prihoda. Odvojena računovodstvena dokumentacija za usluge na dugim relacijama omogućilo bi prijevoznicima kao što je Bus Éireann da javno dokažu kako ne sudjeluju u nepoštenom tržišnom natjecanju unakrsnim subvencioniranjem svojih linija.

7.6. Ostale zainteresirane strane*Jerome Casey and Company Ltd. Marketing & Strategic Management*

- (159) Gospodin Casey tvrdi da su državne potpore za objekte koje koriste putnici i za spremišta dane ne za dobro javnosti, nego za financiranje privatnih, isključivih nekretnina autobusnih prijevoznika u javnom vlasništvu.
- (160) Prema g. Caseyju mora se razmotriti je li financiranje takvih objekata donijelo konkurentsku prednost prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann, to jest, je li neto trošak predmetnih prijevoznika za poslovanje tih objekata bio manji od neto troška odgovarajućih objekata koje nudi tržište. Nije uopće jasno vidljivo da je ekonomska prednost koju javni autobusni prijevoznici imaju od tih objekata veća od njihova troška.
- (161) Gospodin Casey navodi da je teško shvatiti logiku na kojoj se temelje tvrdnje podnositelja pritužbe kako su bespovratna sredstva za osposobljavanje u pogledu osvištenosti o invaliditetu u sukobu s tržišnim natjecanjem i da ograničavaju poslovanje podnositelja pritužbe. Nijedan od prijevoznika članova podnositelja pritužbe nije u svoje redovno poslovanje uključio prijevoz osoba s invaliditetom, a prijevoznici Dublin Bus i Bus Éireann jesu. Gospodin Casey pita zbog čega bi se prijevoznicima članovima podnositelja pritužbe trebalo plaćati za posao koji namjerno izbjegavaju i odbijaju vršiti?

8. PRIMJEDBE IZ IRSKE NA OČITOVANJA TREĆIH STRANA

- (162) Irska se ograničila na davanje primjedba na očitovanja podnositelja pritužbe bez osvrtnja na očitovanja bilo koje treće strane, a ograničila se na pravne izvore i odredbe na koje se poziva podnositelj pritužbe te na tvrdnje kako se prilikom dodjeljivanja subvencija nisu razlikovale različite linije.
- (163) U pogledu toga Irska je navela kako prijevoznici i Dublin Bus i Bus Éireann ispunjavaju svoje obveze pružanja javne usluge umreženim pristupom, opsegom, veličinom i složenosti nametnutih obveza, u smislu da su usluge i linije organizirane i vrše se kao jedna mreža, a ne kao pojedinačne linije.

9. PROCJENA MJERA

- (164) Komisija napominje, kao prvo, da je Irska u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka navela da sustav školskog prijevoza nije obuhvaćen privremenom istragom zbog čega se ne može razmatrati tijekom postupka službene istrage.
- (165) Iako je Komisija u uvodnoj izjavi 40. Odluke o pokretanju postupka dala do znanja kako nije imala nikakvih informacija o uvjetima i iznosima naknade koju su irske vlasti isplatile u okviru tog programa, osnovne podatke o sustavu školskog prijevoza iznijela je u uvodnim izjavama 20. i 30. Odluke o pokretanju postupka, a brojčane podatke školskoga prijevoza u ispitivanju postojanja državne potpore u odjeljku C.2. Odluke o pokretanju postupka. Konačno, kako je vidljivo iz uvodne izjave 90. Odluke o pokretanju postupka, Komisija je jasno pozvala irske vlasti „da dostave detaljne informacije o odredbama i uvjetima ugovora za vršenje usluge javnog prijevoza i usluga školskog prijevoza uključujući i postupke kojima se takvi ugovori sklapaju”. Zbog toga ne može biti nikakve sumnje oko toga da je sustav školskog prijevoza obuhvaćen Odlukom o pokretanju postupka.

9.1. Postojanje potpora

- (166) U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora predviđa se da je „[...] svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povlašteni položaj nespojiva s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.
- (167) To znači da svaka mjera koja će se u smislu te odredbe proglasiti državnom potporom mora ispuniti sljedeća četiri kumulativna uvjeta: i. tu mjeru mora dodijeliti država ili se mora financirati putem državnih sredstava; ii. ta mjera mora svojem korisniku donijeti neku ekonomsku prednost; iii. ta prednost mora biti selektivna; i iv. ta mjera mora narušavati ili prijetiti narušavanjem tržišnog natjecanja i mora utjecati na trgovinu unutar EU-a.
- (168) Nadalje, neka mjera može biti državna potpora jedino ako korisnik provodi gospodarsku djelatnost na način da se taj korisnik može smatrati poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Sudska praksa Suda Europske unije definira gospodarsku djelatnost kao „sve djelatnosti koje se sastoje od nuđenja robe ili usluga na danom tržištu”.⁽³⁰⁾
- (169) Prijevoznici Dublin Bus i Bus Éireann vrše usluge autobusnog prijevoza, a za vršenje tih usluga naplaćuju karte. Oni stoga vrše gospodarsku djelatnost pa se zbog toga moraju smatrati poduzetnicima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (170) U Odluci o pokretanju postupka Komisija nije mogla isključiti mogućnost da predmetne mjere predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (171) Irske su vlasti navele da sve predmetne mjere predstavljaju postojeće potpore. Time se podrazumijeva da irske vlasti smatraju sve predmetne mjere državnim potporama u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (172) Komisija će u sljedećim odjeljcima objasniti zbog čega svaku od predmetnih mjera smatra državnom potporom u smislu te odredbe.

⁽³⁰⁾ Predmet C-180-184/98 *Pavlov i ostali* [2000] ECR I-6451, točka 75.; predmet C-35/96 *Komisija protiv Italije* [1998] ECR I-3851, točka 36.; predmet C-118/85 *Komisija protiv Italije* [1987] 2599, točka 7.

9.1.1. *Državna sredstva*

- (173) Na temelju informacija koje su dostavile irske vlasti, svaka od predmetnih mjera uključuje financijske doprinose – bilo izravno od irskih vlasti, ili putem CIÉ-a – koji se doznaju prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann. Te doprinose čine državna sredstva. Stoga Komisija smatra da je time zadovoljen uvjet da potporu mora dodijeliti država članica ili da se mora dodijeliti putem državnih sredstava.

9.1.2. *Selektivna ekonomska prednost*

- (174) Kako bi predmetne mjere bile državna potpora, one moraju donijeti ekonomsku prednost koju poduzetnik koji je korisnik ne bi ostvario u normalnim tržišnim uvjetima.

9.1.2.1. *Godišnja naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza do 30. studenoga 2009. i financiranje novih autobusa ⁽³¹⁾*

- (175) Irska tvrdi da naknada dodijeljena za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza te financiranje novih autobusa prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus nije naknada za vršenje obveze pružanja javne usluge u skladu s uvjetima utvrđenima u predmetu *Altmark* ⁽³²⁾ pa da stoga ne donose svojim korisnicima prednost.

- (176) U predmetu *Altmark* Europski sud smatrao je da „kada se državna mjera mora smatrati naknadom za usluge koje su poduzetnici koji su korisnici pružili radi vršenja obveze pružanja javne usluge [...] takva mjera nije obuhvaćena člankom [107. stavkom 1.] Ugovora” pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti.

„(a) Prvo, od poduzetnika koji je korisnik doista se tražiti da vrši obveze pružanja javne usluge i te su obveze jasno određene.

(b) Drugo, parametri na temelju kojih se izračunava naknada prethodno su objektivno i transparentno utvrđeni.

(c) Treće, naknada ne premašuje iznos potreban za pokrivanje svih ili djelomičnih troškova snosjenih tijekom vršenja obveza pružanja javne usluge, vodeći računa o odgovarajućim izdanim računima i razumnoj dobiti za vršenje navedenih obveza.

(d) Četvrto, ako poduzetnik koji treba vršiti obveze pružanja javne usluge nije izabran u postupku javne nabave, razina potrebne naknade bila je određena na osnovi analize troškova koje bi tipično poduzeće, dobro vođeno i odgovarajuće opremljeno prijevoznim sredstvima kako bi moglo udovoljiti zahtjevima javne usluge, pretrpjelo pri vršenju tih obveza, vodeći računa o odgovarajućim izdanim računima i razumnoj dobiti za vršenje tih obveza. ⁽³³⁾”

- (177) S obzirom na primjenu četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark* na godišnju naknadu za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza i financiranje novih autobusa, predmetne obveze pružanja javne usluge nisu ni prijevozniku Bus Éireann ni prijevozniku Dublin Bus povjerene putem otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka javne nabave.

- (178) Zbog toga Komisija mora ispitati drugu mogućnost iz predmeta *Altmark*, kojom se predviđa da se visina naknade mora odrediti na temelju analize troškova tipičnog, dobro vođenog i odgovarajuće opremljenog poduzeća.

- (179) U pogledu toga irske su vlasti navele: „Visina naknade koja je isplaćena prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus – u oba slučaja u obliku godišnje naknade za poslovanje i sredstava za poboljšanja i zamjenu vozila iz voznoga parka – rezultat je postupka pregovora s tim prijevoznicima u kojima su uzeti u obzir financije i poslovanje tih prijevoznika, kao i istraživanje ostvarene vrijednosti za uloženi novac, kao što je izvješće ⁽³⁴⁾ za 2006. koje je već dostavljeno Komisiji.”

⁽³¹⁾ Vidjeti odjeljke 4.1. i 4.2.

⁽³²⁾ Vidjeti bilješku 25.

⁽³³⁾ Ibidem, stavak 95.

⁽³⁴⁾ Izvješće koje se spominje odnosi se na reviziju koju je konzultantska tvrtka Booz Allen Hamilton provela nad naknadama za obveze pružanja javne usluge isplaćenima CIÉ-u između 2001. i 2005.

- (180) Komisija navodi izvješće za 2006. iz prethodne uvodne izjave i prihvaća da je u određenoj mjeri ono moglo sadržavati analizu troškova koje je snosilo „dobro vođeno” poduzeće kakvo se spominje u četvrtom uvjetu iz predmeta *Altmark*. Međutim, Komisija navodi da su irske vlasti visinu i godišnje naknade za poslovanje i financiranja novih autobusa temeljile i na postupku kojim se uzimaju u obzir „financije prijevoznika”.
- (181) U ocjeni može li se državna mjera smatrati naknadom za vršenje obveze pružanja javne usluge ne smije se uzimati u obzir potreba za financiranjem poduzetnika koji je korisnik mjere. Stoga Komisija donosi zaključak da četvrti uvjet iz predmeta *Altmark* nije ispunjen te da – budući da su ta četiri uvjeta kumulativna – uvjeti iz predmeta *Altmark* za utvrđivanje nepostojanja potpore nisu ispunjeni. Zbog toga Komisija smatra da godišnja naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza do 30. studenoga 2009. i financiranje novih autobusa donosi selektivnu ekonomsku prednost prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus jer su tim sredstvima umanjeni troškovi koje bi ti poduzetnici inače morali snositi u svojem poslovanju, što se ne bi moglo ostvariti u normalnim tržišnim uvjetima.

9.1.2.2. Financiranje namjenske infrastrukture

- (182) Gradnja bilo koje vrste infrastrukture čija je namjena gospodarsko iskorištavanje sama je po sebi gospodarska djelatnost, što znači da se propisi o državnoj potpori primjenjuju na način na koji se ta gradnja financira ⁽³⁵⁾. Međutim, Komisija smatra da javna tijela mogu legitimno imati stav kako financiranje infrastrukture dodijeljeno prije presude u predmetu *Aéroports de Pariz* od 12. prosinca 2000. ⁽³⁶⁾ ne predstavljaju državnu potporu te da, u skladu s time, Komisija nije morala biti o takvim mjerama obaviještena. Iz toga proizlazi da Komisija ne može na temelju pravila o državnim potporama ⁽³⁷⁾ dovesti u pitanje takve financijske mjere koje su konačno donesene prije presude u predmetu *Aéroports de Pariz* (12. prosinca 2000.). Zbog toga se ne može smatrati da je naknada dodijeljena 2000. prijevozniku Dublin Bus u iznosu od 4,6 milijuna EUR obuhvaćena područjem primjene kontrole državnih potpora.
- (183) Što se tiče naknada dodijeljenih nakon 2000., pitanje prisutnosti potpora u financiranju gradnje radi komercijalnog iskorištavanja može se pojaviti na tri različite razine: na razini korisnika, na razini graditelja infrastrukture i na razini upravitelja infrastrukture ⁽³⁸⁾.
- (184) U tom slučaju, ako je vlasnik infrastrukture CIÉ, proizlazi da je korisnik i upravitelj infrastrukture jedan te isti subjekt, jer predmetnom infrastrukturom upravljaju i upotrebljavaju je isključivo prijevoznici Bus Éireann i Dublin Bus koji su u potpunom vlasništvu CIÉ-a. Budući da Bus Éireann i Dublin Bus na temelju upravljanja tom infrastrukturom ne ostvaruju nikakav prihod, za potrebe ovog slučaja oni se stoga mogu smatrati jedino korisnicima te infrastrukture. Što se tiče izvođača radova uključenih u gradnju raznih infrastrukturnih elemenata koji su predmet ocjene, Komisija nema nikakve pokazatelje ostvarivanja neke prednosti za te izvođače. Što se tiče korisnika te infrastrukture, Komisija napominje da predmetnom infrastrukturom upravljaju prijevoznici Bus Éireann i Dublin Bus i da je njezina upotreba isključivo ograničena na te prijevoznike.
- (185) Komisija, u pravilu, smatra da financiranje infrastrukture putem državnih sredstava ne donosi prednost njegovim korisnicima pod uvjetom da je ta infrastruktura otvorena svima bez diskriminacije u skladu sa zakonodavstvom Unije i da nijedan korisnik nije posebno povlašten ⁽³⁹⁾. U tom slučaju taj uvjet nije ispunjen, jer predmetna infrastruktura, koja je financirana putem državnih sredstava, isključivo koristi prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus.
- (186) Irska ujedno tvrdi da su s obzirom na financiranje infrastrukture uvjeti utvrđeni u predmetu *Altmark* ispunjeni ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Spojeni predmeti T-443/08 i T-455/08 *Freistaat Sachsen, Flughafen Leipzig/Halle et al protiv Komisije* [2011.] ECR II-1311, a pogotovo točke 93. i 94., prihvaćeni na temelju žalbe, vidjeti predmet C-288/11 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH protiv Komisije*, EU:C:2012:821.

⁽³⁶⁾ Predmet T-128/98 *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2000.] ECR II-3929, točka 125. Vidjeti i predmet T-196/04 *Ryanair protiv Komisije* [2008.] II-3643, točka 88.

⁽³⁷⁾ Odluka Komisije 2013/693/EU od 3. listopada 2012. o državnoj potpori SA.23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – Njemačka – Financiranje 2. terminala Zračne luke München, uvodne izjave od 74. do 81. (SL L 319, 29.11.2013., str. 8.).

⁽³⁸⁾ Vidjeti, na primjer, odluku o državnoj potpori u predmetu 713/97 *Rion Antirion motorway bridge*, točka 39., odluku o državnoj potpori u predmetu N 60/06, *Project Main Port Development Rotterdam*, točka 39.; odluku N 597/07 *Thessaloniki submerged tunnel project*; odluku o državnoj potpori u predmetu N 478/04, *Irish Rail*, točka 26. s dodatnim bilješkama.

⁽³⁹⁾ Vidjeti, na primjer, odluku o državnoj potpori u predmetu 713/97 *Rion Antirion motorway bridge*, točka 38., odluku o državnoj potpori u predmetu N 60/06, *Project Main Port Development Rotterdam*, točka 40.; odluku o državnoj potpori u predmetu N 478/04, *Irish Rail*, točka 26. s dodatnim bilješkama.

⁽⁴⁰⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 109.

- (187) S obzirom na primjenu četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark* na bespovratna sredstva za financiranje infrastrukture, predmetne obveze pružanja javne usluge nisu ni prijevozniku Bus Éireann ni prijevozniku Dublin Bus povjerene putem otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka javne nabave.
- (188) Zbog toga Komisija mora ispitati drugu alternativu iz predmeta *Altmark* kojom se predviđa da se visina naknade mora odrediti na temelju analize troškova tipičnog, dobro vođenog i odgovarajuće opremljenog poduzeća.
- (189) Komisija nema nikakvih pokazatelja da se takva analiza provela. Stoga Komisija donosi zaključak da četvrti uvjet iz predmeta *Altmark* nije ispunjen te da uvjeti iz predmeta *Altmark* nisu ispunjeni jer su ta četiri uvjeta kumulativna.
- (190) Osim toga, Komisija napominje da se infrastruktura financirana bespovratnim sredstvima koju upotrebljava prijevoznik Bus Éireann upotrebljava i u komercijalnim i u uslugama obuhvaćenima obvezom pružanja javne usluge toga prijevoznika. Zbog toga izgleda da u slučaju prijevoznika Bus Éireann prvi uvjet iz predmeta *Altmark* vjerojatno nije ispunjen, jer se financiranje ne odnosi samo na poduzetnika koji je korisnik od kojega se doista traži da vrši obvezu pružanja javne usluge.
- (191) Komisija stoga donosi zaključak da bespovratna sredstva za financiranje namjenske infrastrukture donose prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann selektivnu ekonomsku prednost.

9.1.2.3. Sustav školskog prijevoza

- (192) S obzirom na sustav školskog prijevoza Komisija će ocijeniti ispunjava li taj sustav uvjete utvrđene u predmetu *Altmark*.⁽⁴¹⁾
- (193) Aranžmani financiranja sustava školskog prijevoza bili su utvrđeni računovodstvenim sporazumom iz 1968., a zatim ažurirani 1975.⁽⁴²⁾, iako od 2011. naovamo s ograničenim „neizravnim troškovima”.⁽⁴³⁾
- (194) S obzirom na primjenu četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark* ⁽⁴⁴⁾ na sustav školskog prijevoza, predmetne obveze pružanja javne usluge nisu prijevozniku Bus Éireann povjerene putem otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka javne nabave.
- (195) Zbog toga Komisija mora ispitati drugu alternativu navedenu u četvrtom uvjetu iz predmeta *Altmark* kojom se predviđa da se visina naknade mora odrediti na temelju analize troškova tipičnog, dobro vođenog i odgovarajuće opremljenog poduzeća.
- (196) Komisija nema nikakvih pokazatelja da se takva analiza provela. Osim toga, Komisija smatra kako nije vjerojatno da bi naknada koja se još uvijek, i dan danas, plaća temeljem aranžmana financiranja utvrđenih prije skoro 40 godina mogla činiti temelj za analizu troškova tipičnog, dobro vođenog i odgovarajuće opremljenog poduzeća.
- (197) Stoga Komisija donosi zaključak da četvrti uvjet iz predmeta *Altmark* nije ispunjen i smatra da uvjeti iz predmeta *Altmark* nisu ispunjeni jer su ta četiri uvjeta kumulativna.
- (198) Sustavom školskog prijevoza prijevoznik Bus Éireann oslobađa se troškova koje bi on inače morao snositi u vršenju te djelatnosti, što ne bi mogao ostvariti pod normalnim tržišnim uvjetima. Komisija zbog toga donosi zaključak da financiranje sustava školskog prijevoza donosi prijevozniku Bus Éireann selektivnu ekonomsku prednost.

9.1.2.4. Financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu

- (199) S obzirom na prisutnost prednosti kao posljedice financiranja osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu, Komisija napominje u Odluci o pokretanju postupka da bi javno financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu morali inače financirati poduzetnici, jer ih ono oslobađa tereta koji bi inače u svom poslovanju morali snositi. Međutim, Komisija napominje da ta vrsta osposobljavanja može imati socijalni karakter i može poboljšati pokretljivost osoba s invaliditetom.

⁽⁴¹⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 175.

⁽⁴²⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 68.

⁽⁴³⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 70.

⁽⁴⁴⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 175.

- (200) Irska tvrdi da financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora te da ne narušava niti prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja, kao i da ne utječe na trgovinu među državama članicama. Međutim, Irska za te tvrdnje ne pruža nikakva obrazloženja.
- (201) Irska nadalje ističe kako je od 2006. financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu bilo dostupno privatnim prijevoznicima pod istim uvjetima kakvi su dani i prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann ⁽⁴⁵⁾. U pogledu toga Komisija napominje da se financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu razmatrano u ovoj odluci odvijalo u razdoblju 2001.–2003., kako je iznijeto u tablici 5, te da u vrijeme toga financiranja ono nije bilo dostupno svim prijevoznicima.
- (202) Zbog toga Komisija donosi zaključak da financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu donosi prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann selektivnu ekonomsku prednost jer se njime oni oslobađaju tereta koji bi inače u svojem normalnom poslovanju morali snositi.

9.1.3. *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama*

- (203) Nadalje se mora provjeriti jesu li ekonomske prednosti koje su ostvarene na temelju državnih sredstava odgovorne za narušavanje tržišnog natjecanja, a time i za utjecaj na trgovinu među državama članicama.
- (204) S obzirom na to, kao što se ističe i u predmetu *Altmark* ⁽⁴⁶⁾:

„Nije nemoguće da javna subvencija dodijeljena poduzetniku koji pruža samo usluge lokalnog ili regionalnog prijevoza i koji ne pruža nikakve usluge prijevoza izvan svoje države podrijetla ipak može imati utjecaj na trgovinu među državama članicama. ⁽⁴⁷⁾”

- (205) Ako država članica dodijeli poduzetniku javnu subvenciju, pružanje usluga prijevoza od strane toga poduzetnika može se zbog tog razloga održavati ili povećavati tako da poduzetnici s poslovnim nastanom u ostalim državama članicama imaju manju mogućnost pružanja svojih usluga prijevoza na tržištu u toj državi članici. ⁽⁴⁸⁾
- (206) U tom slučaju takav nalaz nije samo hipotetski jer se čini, posebno zbog očitovanja Komisije, da je nekoliko država članica od 1995. počelo otvarati određena tržišta prijevoznih usluga tržišnom natjecanju s poduzetnicima s poslovnim nastanom u drugim državama članicama, tako da već sada niz poduzetnika svoje usluge gradskog, prigradskog i regionalnog prijevoza nudi u državama članicama koje nisu njihove države podrijetla.
- (207) Konačno, u skladu sa sudskom praksom Suda ne postoji nikakav prag ni postotak ispod kojega se može smatrati da utjecaj na trgovinu među državama članicama ne postoji. Taj relativno malen iznos potpore ili relativno mali poduzetnik koji je dobiva ne isključuju samom svojom veličinom mogućnost utjecaja na trgovinu među državama članicama. ⁽⁴⁹⁾
- (208) Drugi uvjet za primjenu članka 92. stavka 1. Ugovora – točnije, uvjet da potpora mora moći utjecati na trgovinu među državama članicama – ne ovisi stoga o lokalnom ili regionalnom karakteru usluge prijevoza koja se pruža ni o veličini područja vršenja predmetne djelatnosti.
- (209) Komisija stoga smatra da dotično javno financiranje u ovom slučaju može utjecati na međudržavnu trgovinu i narušiti ili prijetiti narušavanjem tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu.

9.1.4. *Zaključak: postojanje državne potpore*

- (210) U svjetlu prethodnih očitovanja Komisija smatra da sve predmetne mjere u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora predstavljaju državne potpore.

⁽⁴⁵⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 83.

⁽⁴⁶⁾ Predmet C-280/00 *Altmark*, točka 82.

⁽⁴⁷⁾ Predmet C-280/00 *Altmark*, točka 77. i sljedeća.

⁽⁴⁸⁾ Vidjeti povezano s time predmet 102/87 *Francuska protiv Komisije* [1988.] ECR 4067, točka 19.; predmet C-305/89 *Italija protiv Komisije* [1991.] ECR I-1603, točka 26.; i predmet C-280/92 *Španjolska protiv Komisije* [1994.] ECR I-4103, točka 40.

⁽⁴⁹⁾ Vidjeti predmet C-142/87 *Belgija protiv Komisije* (Tubemeuse) [1990.] ECR I-959, točka 43.; vidjeti i spojene predmete C-278/92, C-279/92 i C-280/92 *Španjolska protiv Komisije* [1994.] ECR I-4103, točka 42.

9.2. Klasifikacija mjera kao postojećih potpora

- (211) Irska tvrdi da sve predmetne mjere u smislu članka 1. točke (b) Uredbe (EZ) br. 659/1999 predstavljaju postojeće potpore. Komisija će tu tvrdnju razmotriti u sljedećem odjeljku.

9.2.1. Opće napomene

- (212) Člankom 1. točkom (c) Uredbe (EZ) br. 659/1999 nove potpore se definiraju kao „svaka potpora, to jest, programi potpora i pojedinačna potpora koje ne predstavljaju postojeću potporu, uključujući i izmjene postojećih potpora”.
- (213) Na temelju članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojećom potporom smatra se „potpora koja se smatra zatečenom jer je moguće ustanoviti da u trenutku kada je započela njezina primjena nije predstavljala potporu, ali je kasnije, uslijed razvoja zajedničkog tržišta, postala potporom iako je dotična država članica nije izmijenila”. Člankom 1. točkom (b) podtočkom v. nadalje se predviđa da „u slučaju [ka]da određene mjere postanu potporom slijedom liberalizacije neke djelatnosti na temelju odredaba prava Unije, takve se mjere ne smatraju postojećom potporom nakon datuma utvrđenog za provedbu liberalizacije”.
- (214) U Odluci o pokretanju postupka Komisija napominje da je, kada su na snagu stupili zakoni o prijevozu i prvi nacionalni razvojni plan (za razdoblje 1993.–1999.), tržište usluga javnoga prijevoza (uključujući gradski, prigradski i regionalni cestovni prijevoz) bilo zatvoreno za tržišno natjecanje u čitavoj Uniji. Zbog toga u to vrijeme te mjere nisu bile državna potpora, jer nisu imale mogućnost narušiti tržišno natjecanje zbog toga što su relevantna tržišta bila za tržišno natjecanje zatvorena.
- (215) Od presude u predmetu *Altmark* Komisija je u svojoj daljnjoj praksi odlučivanja ⁽⁵⁰⁾ prihvatila da je od 1995. tržište usluga javnoga prijevoza *de facto* otvoreno za tržišno natjecanje u dijelovima unutarnjeg tržišta. Kao što je istaknuto u predmetu *Altmark*, tržište usluga prijevoza nije se bilo otvorilo slijedom liberalizacije neke djelatnosti na temelju odredaba prava Unije, nego zapravo kao rezultat nezavisnih i spontanijih odluka nekih država članica. No ipak je od 3. prosinca 2009. tržište javnog prijevoza putnika otvoreno za tržišno natjecanje na temelju odredaba prava Unije stupanjem na snagu Uredbe (EZ) br. 1370/2007.
- (216) U skladu s ustaljenom sudskom praksom ⁽⁵¹⁾, pojava nove potpore ili izmjena postojeće potpore ne može se ocjenjivati prema rasponu potpore ni, posebno, prema njezinu iznosu u financijskom smislu, ni u kojem trenutku postojanja poduzetnika ako je potpora dodijeljena u skladu s ranijim zakonskim odredbama koje se nisu mijenjale. Drugim riječima, za utvrđivanje je li neka potpora bila izmijenjena odlučno je ispitati jesu li bile izmijenjene odredbe na temelju kojih je ona dodijeljena.
- (217) Osim toga, izvorni se program može pretvoriti u novi program potpore jedino kada izmjene utječu na samu njegovu bit. ⁽⁵²⁾ Jedino bitne izmjene pretvaraju postojeću potporu u novu potporu. ⁽⁵³⁾
- (218) Na temelju tih načela Komisija će za svaku od predmetnih mjera ispitati mogu li se one smatrati postojećim potporama, kako to tvrdi Irska.

9.2.2. Godišnja naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza

- (219) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je došla do privremenog zaključka da je uvođenje godišnjih memoranduma o razumijevanju od 2003. naovamo izmijenilo mehanizam naknade za dva predmetna autobusna prijevoznika, tako da se isplate naknada za obveze pružanja javne usluge koje su se isprva temeljile na zakonima o prijevozu mogu od 2003. smatrati novim potporama u smislu članka 1. točke (c) Uredbe (EZ) br. 659/1999.

⁽⁵⁰⁾ Odluka Komisije 2011/501/EU od 23. veljače 2011. o državnoj potpori br. C 58/06 (bivši NN 98/05) koju je Njemačka odobrila za Bahnen der Stadt Monheim (BSM) i Rheinische Bahngesellschaft (RBG) u Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, (SL L 210, 17.8.2011., str. 1.).

⁽⁵¹⁾ Predmet C-44/93 *Namur-Les Assurances* [1994.] ECR I-3829, točka 28.

⁽⁵²⁾ Spojeni predmeti C-91/83 i C-127/83 *Heineken* [1984.] ECR 3435, točke 21. i 22.; vidjeti i spojene predmete T-195/01 i T-207/01 *Vlada Gibraltara protiv Komisije* [2002.] ECR II-2309, točke 109. do 114.

⁽⁵³⁾ Spojeni predmeti T-254/00, T-270/00 i T-277/00 *Hotel Cipriani protiv Komisije* [2008.] ECR II-3269, točka 362.

- (220) Međutim, Irska je zatim u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka tvrdila kako godišnji memorandumi o razumijevanju nisu izmijenili predmetne potpore u smislu isplata godišnjih naknada za poslovanje tim dvama autobusnim prijevoznicima, kao i da su oni bili samo administrativna promjena radi boljeg upravljanja potporama dodijeljenima CIÉ-u. Prema Irskoj sve se potpore dodijeljene u obliku isplata godišnjih naknada za poslovanje koriste za financiranje pravnih obveza pružanja usluga obuhvaćenih obvezom pružanja javne usluge, kako je utvrđeno u zakonima o prijevozu.
- (221) U pogledu toga Irska je istaknula izostanak pravnog učinka memoranduma o razumijevanju u okviru irskoga prava. To se dokazuje upućivanjem na presudu irskog Vrhovnog suda ⁽⁵⁴⁾, u kojoj se navodi [naglasak dodan]:

„Ne postoji [...] nikakvo jamstvo da će se smatrati kako taj [zakonski] instrument ili bilo koji njegov dio, 'podliježe' memorandumu o razumijevanju. To nije pitanje tumačenja nego stvar načela. [...] ni za jedan dokument koji nije zakonodavne prirode ne može se smatrati da na bilo koji način utječe na odredbe jednog takvog instrumenta. Jako je važno da laik može dokumente koji imaju pravnu snagu lako razlikovati od svih ostalih.”

- (222) S druge strane, prema informacijama koje je dostavila Irska, memorandumi o razumijevanju s prijevoznicima Dublin Bus i Bus Éireann iz 2003. i 2007. sami navode sljedeće:

„Ovaj memorandum o razumijevanju o razinama i ciljevima usluga nema nikakav pravni učinak i nije za Bus Átha Cliath [Dublin Bus] ni za Ministarstvo prometa obvezujući.” odnosno

„Ovaj memorandum o razumijevanju o razinama i ciljevima usluga nema nikakav pravni učinak i nije za Bus Éireann ni za Ministarstvo prometa obvezujući.”

- (223) U memorandumu o razumijevanju s prijevoznikom Bus Éireann iz 2003. nadalje se navodi:

„Ovaj se memorandum temelji na postojećem regulatornom režimu i na postojećim zakonskim dužnostima prijevoznika Bus Éireann, kako su utvrđene nadležnim zakonodavstvom i kakve su postojale 10. srpnja 2003.”

- (224) Na temelju te informacije Komisija smatra da sveukupne dužnosti prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus u pružanju javne usluge, definirane u članku 8. točkama 2. i 3. Zakona o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986., nisu uvođenjem memoranduma o razumijevanju izmijenjene. Komisija nadalje napominje kako je godišnja naknada za poslovanje uređena Zakonom o prijevozu (reorganizacija CIÉ-a) iz 1986., kojim se u članku 8. stavku 10. predviđa: „*To javno prijevozničko poduzeće [CIÉ] i autobusni prijevoznici vode računa o društvenoj ulozi toga javnog prijevozničkog poduzeća i potrebi za održavanjem usluga javnoga prijevoza integriranih u najvećem mogućem opsegu s obzirom na njima dostupna financijska sredstva.*” ⁽⁵⁵⁾

- (225) Novi ugovori o javnim uslugama, sklopljeni između Nacionalnog tijela za prijevoz s jedne strane i prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus s druge strane, stupili su na snagu 1. prosinca 2009. čime je prestalo važenje pravnog režima kojim su se ranije uređivala godišnja bespovratna sredstva za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza.

- (226) U skladu s time, kako se ne može reći da je do stupanja na snagu tih ugovora o javnim uslugama došlo do bitnih izmjena u pravnom režimu kojim se uređuje godišnja naknada za poslovanje koja se isplaćuje prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus, sve godišnje naknade za poslovanje isplaćene tim poduzetnicima do 30. studenoga 2009. moraju se u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 smatrati postojećim potporama.

9.2.3. *Financiranje novih autobusa i financiranje infrastrukture*

- (227) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je došla do privremenog zaključka da se nacionalnim razvojnim planovima za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. izmijenio Nacionalni razvojni plan za razdoblje 1993.–1999. te da se zbog toga treba smatrati kako nacionalni razvojni planovi za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. predstavljaju u smislu članka 1. točke (c) Uredbe (EZ) br. 659/1999 nove potpore.

⁽⁵⁴⁾ Curley protiv upravitelja zatvora Arbour Hill [2005.] 3 I.R. 308 str. 317.

⁽⁵⁵⁾ Vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 21.

- (228) Međutim, Irska je zatim u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka iznijela kako su ti nacionalni razvojni planovi pretporračunski dokumenti politike visoke razine kojima se zacrtavaju vladini prioriteti i strategije ulaganja pa se stoga može smatrati da nacionalni razvojni planovi za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. nemaju pravni učinak i da ne donose bitne izmjene u postojeći program potpora.
- (229) To je potkrijepljeno upućivanjem na presudu irskog Visokog suda u kojoj se navodi ⁽⁵⁶⁾:
- „[Nacionalni razvojni plan] je u biti financijski plan, odnosno okvir kojim se iznosi što vlada vidjeti kao prioritete za ulaganja u sljedećih sedam godina te kako se sredstva mogu raspodijeliti među raznim prioritetima za ulaganja.[...] On je u biti financijski, odnosno proračunski plan i čak ako je – kao što i jest slučaj – u njemu [nacionalnom razvojnem planu] spomenut neki projekt od nacionalne važnosti, svrha toga je administrativna u smislu naznake vrste projekta koji bi se financirali iz određene financijske ‚omotnice‘. [...] Prema mome mišljenju samo pružanje [nacionalnim razvojnim planom] predviđenih sredstava pokazatelj je načina na koji se neka djelatnost može financirati. Njime se ni na koji način ne nastoji uspostaviti obvezujući okvir za odluku ili odluke koje nadležno tijelo ili tijela donose s obzirom na stvarne prijedloge ili projekte koji se na taj način trebaju financirati.”
- (230) Neobvezujuća priroda tih planova dodatno je potkrijepljena samim planovima. Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2000.–2006. navodi kako on „odražava široki konsenzus u postupku savjetovanja o budućem razvoju potreba ove zemlje.” ⁽⁵⁷⁾ dok se Nacionalnim razvojnim planom za razdoblje 2007.–2013. „zadaje plan za irsku budućnost” ⁽⁵⁸⁾ i „zadaju gospodarski i socijalni prioriteti potrebni za ostvarivanje vizije kvalitetnijeg života za sve”. ⁽⁵⁹⁾
- (231) Konačno, Irska objašnjava da je sredstva namijenjena za dodjeljivanje u skladu s nacionalnim razvojnim planovima, prije no što su ona dogovorena i odobrena svake godine u državnom proračunu, parlament detaljno analizirao.
- (232) Iz toga se opisa vidjeti da su politike ulaganja iznijete u nacionalnim razvojnim planovima izjave o politici, zbog čega se sredstva mogu koristiti tek ako je njihovo dodjeljivanje u skladu s pravnim odredbama – u ovom slučaju sa zakonima o prijevozu.
- (233) Komisija smatra da su financiranje novih autobusa i financiranje infrastrukture uređeni Zakonom o prijevozu (reorganizaciji CIÉ-a) iz 1986., kojim se u članku 8. stavku 10. predviđa: „To javno prijevozničko poduzeće [CIÉ] i autobusni prijevoznici vode računa o društvenoj ulozi toga javnog prijevozničkog poduzeća i potrebi za održavanjem usluga javnoga prijevoza integriranih u najvećem mogućem opsegu s obzirom na njima dostupna financijska sredstva.” Sveukupne dužnosti u pružanju javne usluge definirane su u članku 8. točkama 2. i 3. istoga zakona, kao što je prethodno opisano u uvodnoj izjavi 21.
- (234) Komisija zbog toga smatra da se nacionalnim razvojnim planovima za razdoblja 2000.–2006. i 2007.–2013. ne donose bitne izmjene zakonima o prijevozu utvrđenog programa za financiranje novih autobusa financiranje infrastrukture. Te mjere stoga u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 predstavljaju postojeće potpore.
- (235) Komisija napominje da je Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2007.–2013. bio prekinut 2011. i zamijenjen Planom infrastrukturnih i kapitalnih ulaganja za razdoblje 2012.–2016. To je bilo nakon datuma na koji je Uredba (EZ) br. 1370/2007 stupila na snagu.
- (236) Na dan 1. prosinca 2009. stupili su na snagu članci 45. i 49. Zakona o nadležnom tijelu Dublina za prijevoz iz 2008., čime je prestalo važenje pravnog režima kojim su se ranije uređivala financiranja novih autobusa i financiranja infrastrukture.

⁽⁵⁶⁾ Kavanagh v. Irska, neobjavljeno, 31. srpnja 2007. irski Visoki sud (str. 16. – 17., str. 51.).

⁽⁵⁷⁾ Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2000.–2006., str. 5.

⁽⁵⁸⁾ Nacionalni razvojni plan za razdoblje 2007.–2013., str. 15.

⁽⁵⁹⁾ Ibidem, str. 15.

- (237) U skladu s time – kako se ne može reći da je do stupanja na snagu toga zakona došlo do bitnih izmjena u pravnom režimu kojim se uređuje financiranje novih autobusa i infrastrukture sredstvima isplaćenima prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus – sva sredstva isplaćena tim poduzetnicima za financiranje novih autobusa i infrastrukture do 30. studenoga 2009. moraju se u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 smatrati postojećim potporama.

9.2.4. Sustav školskog prijevoza

- (238) S obzirom na tvrdnju Irske da je sustav školskog prijevoza postojeća potpora Komisija podsjeća da je taj sustav od 1967. provodio CIÉ, a od donošenja Zakona o prijevozu (reorganizaciji CIÉ-a) iz 1986.⁽⁶⁰⁾ prijevoznik Bus Éireann koji je, zajedno s drugim trgovačkim društvima kćerima CIÉ-a osnovan u skladu s člankom 6. stavkom 1. toga zakona. Dužnosti prijevoznika Bus Éireann u smislu pružanja „unutar države te između države i mjesta izvan nje, usluga cestovnog prijevoza putnika” koje uključuju usluge školskog prijevoza detaljnije su opisane u uvodnoj izjavi 21.
- (239) Izvorni aranžmani financiranja tog sustava bili su utvrđeni računovodstvenim sporazumom iz 1968.⁽⁶¹⁾, u kojemu se iznose troškovi za nadoknadu prihvatljivi prilikom pokretanja toga sustava. Međutim, irske su vlasti potvrdile da se sadašnji računovodstveni postupci temelje na ažuriranom sporazumu iz 1975.⁽⁶²⁾ U dopisu Komisiji od 23. studenoga 2012. Irska je ostala pri tome da „[taj] računovodstveni dokument iz 1975. zadržava svoj položaj temeljnog dokumenta s obzirom na aranžmane financiranja između Ministarstva [obrazovanja i stručnog osposobljavanja] i prijevoznika Bus Éireann”.
- (240) Komisija napominje da se svrha ažuriranja računovodstvenih sporazuma koje je provedeno 1975. opisuje u preambuli: „Priloženim izvješćima i nacrtima računovodstvene dokumentacije opisuju se dogovoreni računovodstveni postupci za izračun i prezentiranje predmetnih troškova CIÉ-a za provedbu, nadzor i upravljanje u ime Ministarstva obrazovanja prijevozom do i iz škole školske djece koja ostvaruju pravo na besplatan prijevoz u skladu s pravilima i propisima programa besplatnog prijevoza koji CIÉ organizira i provodi u ime Ministarstva obrazovanja. Tim se postupcima ažurira i zamjenjuje Sažetak računovodstvenih postupaka koji nosi datum 1. kolovoza 1968.”.
- (241) Tim se dokumentom detaljno opisuje računovodstvena dokumentacija za usluge školskog prijevoza koje CIÉ mora pružiti Ministarstvu obrazovanja kako bi primio plaćanja. U tom su opisu uključene definicije kojima se određuje što se načelno može zaračunati Ministarstvu obrazovanja pod stavkama „izravni troškovi” i „neizravni troškovi”, uz nekoliko izvedenih prilagodba uključujući „amortizaciju”, „udio u dobiti”, „račune putnika koji plaćaju kartu” te „naplatu za djecu koja se prevoze besplatno [linijskim uslugama]”. Cjelokupna je svrha u tome da se izračuna ukupan „neto iznos za naplatu Ministarstvu obrazovanja”⁽⁶³⁾.
- (242) Ne postoje nikakvi pokazatelji da je sustav školskog prijevoza od ažuriranja računovodstvenih sporazuma kojima se reguliraju njegovi aranžmani financiranja, koje je provedeno 1975., doživio ikakve bitne izmjene. Osim toga, Komisija napominje kako se ne može tvrditi da se Uredbom (EZ) br. 1370/2007 tržište školskog prijevoza otvorilo, uzimajući u obzir da se usluge prijevoza koje se pružaju u okviru tog programa nisu trajno i nediskriminirajuće ponudile cjelokupnoj javnosti.⁽⁶⁴⁾ Komisija stoga smatra da sustav školskog prijevoza predstavlja u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojeću potporu.

9.2.5. Financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu

- (243) Irska ostaje pri tome da financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu predstavlja postojeću potporu.
- (244) Međutim, Komisija napominje da je taj sustav prvi puta uveden 2001. i da nema nikakvih pokazatelja da se taj sustav temelji na nekom ranijem programu ili sustavu. Zbog toga Irska ne može tražiti primjenu izuzeća za postojeće potpore u skladu s člankom 1. točkom (b) Uredbe (EZ) br. 659/1999 jer ta potpora do 1995. nije postojala.

⁽⁶⁰⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 21.

⁽⁶¹⁾ CIÉ-ovi sustavi besplatnog prijevoza osnovnoškolaca i srednjoškolaca – sažetak računovodstvenih postupaka – 1. kolovoza 1968.

⁽⁶²⁾ Sustav besplatnog prijevoza osnovnoškolaca i srednjoškolaca – sažetak računovodstvenih postupaka – siječanj 1975.

⁽⁶³⁾ Ibidem, Dodatak 1.

⁽⁶⁴⁾ Vidjeti članak 2. točku (a) Uredbe (EZ) br. 1370/2007 za definiciju „javnog prijevoza putnika” koji pokriva ta uredba.

- (245) Budući da Irska nije iznijela nikakve druge argumente u prilog tvrdnji da je financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu postojeća potpora, Komisija donosi zaključak da se bi se ta mjera trebala smatrati novom potporom u smislu članka 1. točke (c) Uredbe (EZ) br. 659/1999. Zbog toga je Komisija dužna provesti ocjenjivanja spojivosti te mjere s unutarnjim tržištem (vidjeti odjeljak 9.4.).

9.3. Odgovarajuće mjere: sustav školskog prijevoza

- (246) Godišnja naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza te financiranje novih autobusa i financiranje infrastrukture postojeće su potpore koje su privedene kraju. Suprotno tome, sustav školskog prijevoza postojeći je program potpora kojega Irska nastavlja provoditi, pri čemu temeljni okvir unutar kojega se taj program provodi i dalje postoji.
- (247) Kao posljedica toga, Komisija – nakon donošenja ove Odluke – namjerava pokrenuti dijalog s Irskom u skladu s člankom 17. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 659/1999 kako bi se usuglasili oko odgovarajućih mjera za osiguravanje sustava školskog prijevoza kako bi njegova buduća provedba bila spojiva s unutarnjim tržištem.

9.4. Spojivost potpora: osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu

- (248) Budući da su godišnja naknada za poslovanje za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog autobusnog prijevoza te financiranje novih autobusa i financiranje infrastrukture postojeće potpore koje su privedene kraju, nema potrebe za ocjenjivanjem spojivosti tih mjera s unutarnjim tržištem. Suprotno tome, zbog toga što je sustav školskog prijevoza postojeći program potpora koji Irska nastavlja provoditi, u okviru dijaloga navedenog u prethodnoj uvodnoj izjavi Komisija planira objasniti Irskoj zbog čega vjeruje da taj program nije spojiv s unutarnjim tržištem.
- (249) S obzirom na financiranje koje Irska pruža prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu, ono predstavlja novu potporu pa Komisija mora ispitati njezinu usklađenost s propisima o državnoj potpori. Ustaljena je sudska praksa da se bolje prilagođenima kontekstu tržišnog natjecanja ⁽⁶⁵⁾ mogu, u pravilu, smatrati pravila, načela i kriteriji za procjenu spojivosti državne potpore koji su na snazi onoga dana kada Komisija donese svoju odluku. Stoga se svako ocjenjivanje tih mjera mora provesti na temelju pravila koja su na snazi u trenutku kada Komisija donosi svoju odluku o tome treba li se potpora vratiti zbog toga što nije spojiva s unutarnjim tržištem ⁽⁶⁶⁾: u ovome su slučaju pravila koja su na snazi utvrđena Uredbom Komisije (EU) br. 651/2014. ⁽⁶⁷⁾.
- (250) Međutim, u vrijeme provedbe financiranja, spojivost potpore za osposobljavanje bilo je uređeno Uredbom (EZ) br. 68/2001 kojom se predviđa izuzeće od obveze prijave utvrđene člankom 108. stavkom 3. Ugovora, pod uvjetom da su ispunjeni svi zahtjevi te Uredbe. ⁽⁶⁸⁾ U skladu s Uredbom (EZ) br. 68/2001, takva potpora za osposobljavanje spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. Ugovora. Zbog toga je nužno ispitati ispunjava li financiranje osposobljavanja u pogledu osviještenosti o invaliditetu sve uvjete iz Uredbe (EZ) br. 68/2001.
- (251) Izuzećem od prijave, propisanim Uredbom (EZ) br. 68/2001, zahtjeva se da i pojedinačne potpore i programi potpora sadržavaju izričito pozivanje na tu Uredbu uz navođenje njezina naziva i pozivanja na objavu u *Službenom listu Europske unije*. ⁽⁶⁹⁾
- (252) Ne postoje nikakvi pokazatelji da je irsko financiranje prijevoznika Bus Éireann i Dublin Bus za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu („financiranje osposobljavanja”) bilo predmet takve objave. I doista, Irska nije navela da je financiranje osposobljavanja u skladu s Uredbom (EZ) br. 68/2001.
- (253) Zbog toga, bez ispitivanja preostalih uvjeta spojivosti iz Uredbe (EZ) br. 68/2001, Komisija smatra da financiranje osposobljavanja ne zadovoljava uvjete za izuzeće od prijave u skladu s tom Uredbom. Iz toga zaključka slijedi da se financiranje osposobljavanja mora ispitati u skladu s Uredbom (EU) br. 651/2014, koja je stupila na snagu 1. srpnja 2014.
- (254) U članku 58. stavku 1. Uredbe (EU) br. 651/2014. navodi se da se ta Uredba primjenjuje na pojedinačne potpore dodijeljene prije njezina stupanja na snagu ako ta potpora ispunjava sve uvjete propisane tom Uredbom, uz iznimku članka 9.

⁽⁶⁵⁾ Predmet C-334/07 *Komisija protiv Freistaat Sachsen* [2008.] ECR I-9465, točka 51.

⁽⁶⁶⁾ Spojeni predmeti C-465/09 P do C-470/09 P *Diputación Foral de Vizcaya i ostali protiv Komisije* [2011.] ECR I-83, točke 125. i 128. Najnovije, predmet T-570/08 *RENV Deutsche Post protiv Komisije* [2013.] ECR II-0000, ECLI:EU:T:2013:589, točka 167.

⁽⁶⁷⁾ Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014., str. 1.).

⁽⁶⁸⁾ Članak 3. Uredbe (EZ) br. 68/2001.

⁽⁶⁹⁾ Članak 3. stavak 1. i članak 3. stavak 2. točka (b) Uredbe (EZ) br. 68/2001.

- (255) Komisija smatra da financiranje osposobljavanja odgovara „pojedinačnoj potpori”, u smislu članka 2. stavka 14. Uredbe (EU) br. 651/2014., a ne „programu potpore” u smislu članka 2. stavka 15. te Uredbe, jer je u vrijeme njezina dodjeljivanja, 2001.–2003., ta potpora bila više *ad hoc* prirode, a pravno je razrađena, kako bi odgovarala okviru programa potpore, tek mnogo kasnije, 2006. ⁽⁷⁰⁾
- (256) Člankom 31. stavkom 4. Uredbe (EU) br. 651/2014 propisuje se najveći dozvoljeni intenzitet potpore poput ove na 50 % prihvatljivih troškova. Međutim, financiranje osposobljavanja ima viši intenzitet potpore, što znači da taj uvjet nije ispunjen.
- (257) U članku 58. stavku 2. Uredbe (EU) br. 651/2014. navodi se da „svaku potporu koja se ne izuzima od obveze prijava iz članka 108. stavka 3. Ugovora na temelju ove Uredbe ili drugih uredbi donesenih na temelju članka 1. Uredbe (EZ) br. 994/98 koje su prethodno bile na snazi, Komisija procjenjuje u skladu s odgovarajućim okvirima, smjernicama, komunikacijama i obavijestima.”
- (258) Zbog toga će Komisija ocijeniti može li predmetna mjera biti u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 800/2008 ⁽⁷¹⁾, koja je bila prethodno na snazi dok nije Uredbom (EU) br. 651/2014 stavljena izvan snage. U skladu s člankom 39. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 800/2008, potpora za osposobljavanje spojiva je s unutarnjim tržištem i izuzeta od obveze pretprijave, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti propisani stavcima 2., 3. i 4 te odredbe.
- (259) U članku 39. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 800/2008 o potporama za osposobljavanje navodi se:
- „Intenzitet potpore ne prelazi: (a) 25 % prihvatljivih troškova za posebno osposobljavanje; i (b) 60 % prihvatljivih troškova općeg osposobljavanja. [...]”
- (260) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je smatrala da se osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu mora u smislu Uredbe (EZ) br. 68/2001. klasificirati kao „opće osposobljavanje”.
- (261) U skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 800/2008 „opće osposobljavanje” znači:
- „osposobljavanje koje uključuje poduku koja nije samo ili prvenstveno primjenjiva na trenutni ili budući položaj zaposlenika kod trenutnog poduzetnika, već koja pruža kvalifikacije koje su većinom prenosive na druge poduzetnike i poslovna područja. Osposobljavanje se smatra „općim”, primjerice:
- (a) ako ga zajednički organiziraju različiti neovisni poduzetnici ili ako mu mogu pristupiti zaposlenici različitih poduzetnika;
- (b) ako je priznato, ovjereno ili vrednovano od tijela javne vlasti i drugih tijela ili institucija na koje je država članica ili Zajednica prenijela potrebne ovlasti.”
- (262) Komisija napominje da, iako su bespovratna sredstva za osposobljavanje bila prvo dodijeljena samo prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus, osposobljavanje koje je predmet potpore bilo je od 2006. naovamo pruženo i zaposlenicima drugih autobusnih i poduzetnika koji se bave prijevozom općenito ⁽⁷²⁾, tako da se može smatrati da „osposobljavanju mogu pristupiti zaposlenici različitih poduzetnika”.
- (263) Zbog toga Komisija smatra da bi se i sadašnja mjera potpore za osposobljavanje trebala u smislu članka 38. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 800/2008. smatrati „općim osposobljavanjem”.
- (264) Člankom 39. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 800/2008 propisuje se prag intenziteta potpore za „opće osposobljavanje” od 60 % prihvatljivih troškova.
- (265) U tablici 5 bespovratna sredstva dodijeljena CIÉ-u iznose 985 592 EUR, a troškovi koje CIÉ snosi 661 560 EUR, što daje intenzitet potpore od 59,8 %, a to je ispod najvišeg dozvoljenog (60 %) navedenog u uvodnoj izjavi 264.

⁽⁷⁰⁾ Vidjeti uvodne izjave 79 do 83.

⁽⁷¹⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Uredba o općem skupnom izuzeću) (SL L 214, 9.8.2008., str. 3.).

⁽⁷²⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 83.

- (266) Zbog toga, s obzirom da je intenzitet potpore ispod praga propisanog u toj odredbi, taj je kriterij Uredbe (EZ) br. 800/2008 ispoštovan.
- (267) Člankom 39. stavkom 4. Uredbe (EZ) br. 800/2008 definiraju se vrste troškova koji su prihvatljivi za projekte koji se financiraju potporom za osposobljavanje. Prema Irskoj troškovi koje je snosio CIÉ, u iznosu od 661 560 EUR, navedeni u tablici 5. odnose se na troškove CIÉ-a za osoblje. To je prihvatljiva kategorija troškova u skladu s člankom 39. stavkom 4. točkom (a) te Uredbe. Stoga je taj uvjet ispunjen.
- (268) S obzirom na razne druge članke te Uredbe Komisija napominje da je ispunjen zahtjev za transparentnošću iz članka 5. Uredbe (EZ) br. 800/2008 jer se predmetna mjera odnosi na bespovratna sredstva u smislu članka 5. točke 1.
- (269) S obzirom na članak 7. Uredbe (EZ) br. 800/2008 koji se odnosi na kumulaciju, Komisija nema nikakvih pokazatelja da se predmetna mjera financira još iz nekog drugog izvora. Stoga je taj uvjet ispunjen.
- (270) S obzirom na članak 8. Uredbe (EZ) br. 800/2008 koji se odnosi na poticajni učinak, čini se vjerojatnim da se predmetna mjera bez državne potpore ne bi provodila. Stoga je taj uvjet ispunjen.
- (271) Komisija zbog toga donosi zaključak da je potpora za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu, dodijeljena prijevoznicima Bus Éireann i Dublin Bus, spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. Ugovora, s obzirom na Uredbu (EZ) br. 800/2008.

10. ZAKLJUČAK

- (272) Godišnja naknada za poslovanje, bespovratna sredstva za nove autobuse, bespovratna sredstva za infrastrukturu i sustav školskog prijevoza predstavljaju u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojeće potpore.
- (273) Bespovratna sredstva za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu spojiva su s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. Ugovora.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora u iznosu od 654,9 milijuna EUR koju je Irska pružala u obliku godišnje naknade za poslovanje do 30. studenoga 2009. predstavlja u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojeću potporu.

Članak 2.

Državna potpora u iznosu od 236,8 milijuna EUR koju je Irska pružala u obliku financiranja novih autobusa do 30. studenoga 2009. predstavlja u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojeću potporu.

Članak 3.

Državna potpora u iznosu od 64,5 milijuna EUR koju je Irska pružala u obliku financiranja infrastrukture od 12. prosinca 2000. do 30. studenoga 2009. predstavlja u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojeću potporu.

Članak 4.

Državna potpora koju je Irska pružala u okviru sustava školskog prijevoza predstavlja u smislu članka 1. točke (b) podtočke v. Uredbe (EZ) br. 659/1999 postojeću potporu.

Članak 5.

Državna potpora u iznosu od 985 592 EUR koju je Irska pružala za osposobljavanje u pogledu osviještenosti o invaliditetu spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Ova je Odluka upućena Irskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 15. listopada 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/636**od 22. travnja 2015.****o obustavi ispitnog postupka koji se odnosi na mjere koje su uvela izdvojena carinska područja Tajvan, Penghu, Kinmen i Matsu („Kineski Taipei”) u vezi sa zaštitom patenata za kompaktne diskove za jednokratno snimanje**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EZ) br. 3286/94 od 22. prosinca 1994. o utvrđivanju postupaka Zajednice u području zajedničke trgovinske politike kako bi se osiguralo ostvarivanje prava Zajednice prema međunarodnim trgovinskim pravilima, posebno onima utvrđenima pod okriljem Svjetske trgovinske organizacije ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 11. stavak 1.,

budući da:

A. KONTEKST POSTUPKA

- (1) Dana 15. siječnja 2007. društvo Koninklijke Philips Electronics N.V. („Philips” ili „podnositelj pritužbe”) uložilo je pritužbu na temelju članka 4. Uredbe Vijeća (EZ) br. 3286/94 („Uredba o trgovinskim preprekama”).
- (2) Podnositelj pritužbe navodi da je izdvojeno carinsko područje Tajvan, Penghu, Kinmen i Matsu („Kineski Taipei”):
 - (a) prekršilo članak 28. Sporazuma o trgovinskim aspektima prava intelektualnog vlasništva WTO-a („Sporazum TRIPS”) tako što je društvu s poslovnim nastanom u Kineskom Taipeiju pod nazivom Gigastorage Corporation („Gigastorage”) odobrilo „obvezne licence” za pet patenata za tehnologiju kompaktnog diska za jednokratno snimanje („CD-R”) u vlasništvu podnositelja pritužbe te da kršenje članka 28. na temelju članka 31. Sporazuma TRIPS nije opravdano;
 - (b) prekršilo postupovne zahtjeve iz članka 31. Sporazuma TRIPS.
- (3) Podnositelj pritužbe navodi da te povrede čine trgovinske prepreke u smislu članka 2. stavka 1. Uredbe o trgovinskim preprekama i da su te trgovinske prepreke prouzročile štetne učinke na trgovinu u smislu članka 2. stavka 4. Uredbe o trgovinskim preprekama. Podnositelj pritužbe uz to navodi da je u interesu Zajednice zaštititi predmetna prava na patente.
- (4) Stoga je Komisija, nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom uspostavljenim Uredbom, prosudila da postoje dostatni dokazi da bi se opravdao ispitni postupak u svrhu razmatranja pravnih i činjeničnih pitanja koja su prisutna. Slijedom toga ispitni postupak pokrenut je 1. ožujka 2007.

B. NALAZI ISPITNOG POSTUPKA

- (5) U siječnju 2008. ispitivanje je dovelo do zaključka da se odredbama članaka 76. i 77. o obveznim licencama Zakona o patentima Kineskog Taipeija krši članak 28. Sporazuma TRIPS te se pokrenulo općenito pitanje zaštite prava intelektualnog vlasništva. Zaključak je da članak 76. Zakona o patentima Kineskog Taipeija nije u skladu sa zaštitom isključivih prava prema Sporazumu TRIPS, koja se dodjeljuju patentom na temelju članka 28., jer dopušta odobrenje obvezne licence u okolnostima u kojima nije moguće poštovati uvjete u razumnom vremenskom roku. Komisija je zaključila da se kršenje članka 28. ne može opravdati člankom 31. Sporazuma TRIPS. Komisija je uz to zaključila da se nije poštovao članak 31. točke (b), (c) i (f) Sporazuma TRIPS. Zaključak je da su tijela Kineskog Taipeija pogrešno tumačila „razumne komercijalne uvjete” Sporazuma TRIPS i Zakon o patentima Kineskog Taipeija, te se tako odlukama nadležnih tijela Kineskog Taipeija kršio članak 31. točka (b) Sporazuma TRIPS. Također je zaključeno da je Kineski Taipei prekršio članak 31. točku (c) Sporazuma TRIPS jer

⁽¹⁾ SL L 349, 31.12.1994., str. 71.

nije postavio nikakva ograničenja na primjenu obveznih licenci. Istragom je također utvrđeno kršenje članka 31. točke (f) Sporazuma TRIPS jer se nije poštovao uvjet da se licence primjenjuju pretežno za opskrbu domaćeg tržišta; Gigastorage je pretežno opskrbljivao izvozno tržište.

- (6) Utvrđeno je da te mjere čine trgovinsku prepreku u smislu članka 2. stavka 1. Uredbe o trgovinskim preprekama. Komisija je utvrdila da su te trgovinske prepreke dovele do štetnih učinaka na trgovinu za podnositelja pritužbe te je postojala prijetnja da bi prouzročile štetne trgovinske učinke za sve subjekte u EU-u koji traže zaštitu patenata u Kineskom Taipeiju. Stoga je Komisija ocijenila da su odluke nadležnih tijela Kineskog Taipeija koje se temelje na Zakonu o patentima Kineskog Taipeija prouzročile štetne učinke na trgovinu u smislu članka 2. stavka 4. Uredbe o trgovinskim preprekama. Komisija je također zaključila da je osporavanje predmetnih mjera u interesu Zajednice.
- (7) Stoga je Komisija procijenila da bi nadležna tijela Kineskog Taipeija trebala izmijeniti Zakon o patentima Kineskog Taipeija i osigurati ograničavanje prijašnjih učinaka mjera, među ostalim ukidanjem obveznih licenci u cijelosti.

C. RAZVOJ DOGAĐAJA NAKON ZAVRŠETKA ISTRAGE

- (8) Nakon ispitivanja, nadležna tijela Kineskog Taipeija izradila su niz izmjena svojeg nacionalnog Zakona o patentima i provedbenih odredaba koje su postale važeće 1. siječnja 2013. kada je na snagu stupio novi Zakon o patentima. U pogledu ukidanja obveznih licenci podnositelj pritužbe susreo se s određenim problemima koji su riješeni 2007. na obostrano zadovoljstvo. Te obveze podnositelj pritužbe smatra zadovoljavajućima.

D. ZAKLJUČAK I PREPORUKE

- (9) Na temelju prethodne analize smatra se da je ispitni postupak doveo do zadovoljavajućeg stanja u pogledu prepreka s kojima se suočila trgovina kako je navedeno u pritužbi koju je uložilo društvo Philips. Ispitni postupak bi stoga trebalo obustaviti u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe o trgovinskim preprekama.
- (10) Mjere predviđene ovom Odlukom u skladu su s mišljenjem Odbora za trgovinske prepreke,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ovime se obustavlja ispitni postupak koji se odnosi na mjere koje je uveo Kineski Taipei u vezi sa zaštitom patenata za kompaktnu diskove za jednokratno snimanje.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. travnja 2015.

Za Komisiju
Cecilia MALMSTRÖM
Član Komisije

ISPRAVCI

Ispravak Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2009 od 18. prosinca 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1338/2001 o utvrđivanju mjera potrebnih za zaštitu eura od krivotvorenja

(Službeni list Europske unije L 17 od 22. siječnja 2009.)

(Posebno izdanje Službenog lista Europske unije 19/Sv. 11 od 29. listopada 2013.)

Stranica 133., članak 1. točka 4. podtočka (b), novi članak 6. stavak 1., u bilješci (*):

umjesto: „(*) Vidjeti okvir za otkrivanje krivotvorina i razvrstavanje novčanica s obzirom na kakvoću kojeg primjenjuju kreditne institucije i druge osobe koje rukuju gotovinom, dostupan na internetskim stranicama ESB-a na sljedećoj adresi: <http://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/other/recyclingeurobanknotes2005fr.pdf>;”;

treba stajati: „(*) Vidjeti okvir za otkrivanje krivotvorina i razvrstavanje novčanica s obzirom na kakvoću koji primjenjuju kreditne institucije i druge osobe koje rukuju gotovinom, dostupan na internetskim stranicama ESB-a na sljedećoj adresi: <http://www.ecb.europa.eu/euro/cashprof/html/index.hr.html>;”.

Stranica 133., članak 1. točka 4. podtočka (c), novi članak 6. stavak 1.a, u bilješci (**):

umjesto: „(**) Popis koji je objavio ESB dostupan je na sljedećoj adresi: <http://www.ecb.int/euro/cashhand/devices/results/html/index.fr.html>;”;

treba stajati: „(**) Popis koji je objavio ESB dostupan je na sljedećoj adresi: <http://www.ecb.europa.eu/euro/cashprof/html/index.hr.html>;”.

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR