

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 104



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

58e jaargang

23 april 2015

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

- ★ Informatie betreffende de ondertekening van het Protocol bij de Euro-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Republiek Tunesië, anderzijds, inzake een kaderovereenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Tunesië over de algemene beginselen voor de deelname van de Republiek Tunesië aan EU-programma's 1
- ★ Informatie betreffende de ondertekening van het Protocol bij de Europees-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Libanon, anderzijds, inzake een kaderovereenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Libanon over de algemene beginselen voor de deelname van de Republiek Libanon aan programma's van de Unie 1

VERORDENINGEN

- ★ Verordening (EU) 2015/628 van de Commissie van 22 april 2015 tot wijziging van bijlage XVII bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH) wat lood en loodverbindingen betreft ⁽¹⁾ 2
- ★ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/629 van de Commissie van 22 april 2015 tot inschrijving van een benaming in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen (Finocchiona (BGA)) 6
- ★ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/630 van de Commissie van 22 april 2015 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 betreffende de toekenning van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie 8
- Uitvoeringsverordening (EU) 2015/631 van de Commissie van 22 april 2015 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit 10

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

BESLUITEN

- ★ Besluit (EU) 2015/632 van de Raad van 20 april 2015 houdende intrekking van Beschikking 77/706/EEG tot vaststelling van een communautaire doelstelling inzake een beperking van het verbruik van energie in geval van moeilijkheden bij de voorziening met ruwe aardolie en aardolieproducten en Beschikking 79/639/EEG van de Commissie houdende uitvoeringsbepalingen van Beschikking 77/706/EEG 12
- ★ Besluit (EU) 2015/633 van de Raad van 20 april 2015 betreffende de indiening, namens de Europese Unie, van een voorstel om nieuwe chemische stoffen op te nemen in bijlage A bij het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen 14
- ★ Besluit (EU) 2015/634 van de Raad van 20 april 2015 houdende benoeming van een Belgisch lid van het Europees Economisch en Sociaal Comité 16
- ★ Besluit (EU) 2015/635 van de Commissie van 15 oktober 2014 betreffende steunmaatregel SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) door Ierland ten uitvoer gelegd ten gunste van Córas Iompair Éireann (Bus Éireann en Dublin Bus) (*Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 7275*)⁽¹⁾ 17
- ★ Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/636 van de Commissie van 22 april 2015 tot beëindiging van de onderzoeksprocedure betreffende de door het afzonderlijk douanegebied Taiwan, Penghu, Kinmen en Matsu („Chinees Taipei”) ingestelde maatregelen die betrekking hebben op de octrooibescherming van opneembare compact discs 50

Rectificaties

- ★ Rectificatie van Verordening (EG) nr. 44/2009 van de Raad van 18 december 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1338/2001 tot vaststelling van maatregelen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de euro tegen valsemunterij (PB L 17 van 22.1.2009) 52

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

Informatie betreffende de ondertekening van het Protocol bij de Euro-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Republiek Tunesië, anderzijds, inzake een kaderovereenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Tunesië over de algemene beginselen voor de deelname van de Republiek Tunesië aan EU-programma's

Bovengenoemd protocol tussen de Europese Unie en Tunesië is op 14 april 2014 te Luxemburg ondertekend.

Informatie betreffende de ondertekening van het Protocol bij de Europees-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Libanon, anderzijds, inzake een kaderovereenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Libanon over de algemene beginselen voor de deelname van de Republiek Libanon aan programma's van de Unie

Bovengenoemd protocol tussen de Europese Unie en de Republiek Libanon is op 9 februari 2015 te Brussel ondertekend.

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2015/628 VAN DE COMMISSIE

van 22 april 2015

tot wijziging van bijlage XVII bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH) wat lood en loodverbindingen betreft

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie ⁽¹⁾, en met name artikel 68, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 21 december 2012 heeft Zweden bij het Europees Agentschap voor chemische stoffen („het agentschap”) een dossier ingediend overeenkomstig artikel 69, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1907/2006 („het bijlage XV-dossier”), waaruit blijkt dat kinderen, met name kinderen jonger dan 36 maanden, door hun sabbelgedrag herhaaldelijk blootgesteld kunnen worden aan lood dat vrijkomt uit consumentenartikelen die lood of loodverbindingen bevatten. Lood en loodverbindingen komen in consumentenartikelen voor als opzettelijk toegevoegd metallisch lood, als een onzuiverheid of toevoeging van metaallegeringen (met name messing), als pigment en als stabilisator in polymeren (met name in pvc).
- (2) Herhaalde blootstelling aan lood door het sabbelen aan voorwerpen die lood of loodverbindingen bevatten, kan ernstige, onomkeerbare neurologische effecten op het gedrag en de ontwikkeling teweegbrengen, en kinderen zijn hier bijzonder gevoelig voor doordat hun centrale zenuwstelsel nog niet volledig ontwikkeld is. Het in de handel brengen en het gebruik van lood en loodverbindingen in voorwerpen die aan het grote publiek worden verkocht en die kinderen in de mond kunnen nemen, dient daarom verboden te worden als de concentratie van lood (uitgedrukt als metaal) in die voorwerpen, of in onderdelen ervan, boven een bepaalde drempel ligt.
- (3) Op 10 december 2013 heeft het Comité voor risicobeoordeling (Risk Assessment Committee, „RAC”) een advies uitgebracht waarin geconcludeerd wordt dat de beperking de meest geëigende maatregel op het niveau van de Unie is om de vastgestelde risico's van lood en loodverbindingen in consumentenartikelen aan te pakken, uit het oogpunt van doeltreffendheid ten aanzien van het beperken van die risico's, en waarin enkele wijzigingen van de reikwijdte van de beperking worden voorgesteld.
- (4) Op 13 maart 2014 heeft het Comité sociaaleconomische analyse (SEAC) een advies uitgebracht waarin geconcludeerd wordt dat de beperking, zoals voorgesteld door de indiener van het dossier en zoals gewijzigd door het RAC en ook door het SEAC, de meest geëigende maatregel op het niveau van de Unie is om de vastgestelde risico's aan te pakken, met name uit een oogpunt van evenredigheid. Deze conclusie werd bereikt na analyse van de beschikbare sociaaleconomische gegevens en op basis van de beste beschikbare schattingen van

⁽¹⁾ PBL 396 van 30.12.2006, blz. 1.

onzekere factoren, rekening houdende met het feit dat er geen drempel is voor neurologische effecten op het gedrag en de ontwikkeling van lood.

- (5) Het Forum voor de uitwisseling van handhavingsinformatie van het agentschap werd tijdens de beperkingsprocedure geraadpleegd en met het advies daarvan is rekening gehouden bij de aanpassing van de beschrijving van de reikwijdte van en de uitzonderingen op de voorgestelde beperking.
- (6) De conclusie moet zijn dat de aanwezigheid van lood en loodverbindingen in artikelen die aan het publiek worden verkocht, in hoeveelheden die de gehaltelimiet, dan wel de in de adviezen aangegeven migratielimiet, overschrijden, een onaanvaardbaar risico voor de menselijke gezondheid oplevert. Deze risico's dienen op het niveau van de Unie te worden aangepakt.
- (7) Op basis van de vastgestelde afgeleide dosis met minimaal effect van lood, het sabbelgedrag van kinderen en onderzoeken betreffende de migratie van lood van metalen onderdelen van sieraden, dient een gehaltelimiet voor lood te worden bepaald die moet gelden voor zowel metalen als niet-metalen onderdelen van artikelen, tenzij kan worden aangetoond dat de loodafgifte per tijdseenheid onder een bepaalde drempel blijft. Bij gecoate artikelen dient de coating te verzekeren dat deze afgifte gedurende een periode van ten minste twee jaar van normaal gebruik van het artikel niet wordt overschreden.
- (8) Er dienen uitzonderingen op de regels van deze verordening bepaald te worden voor bepaalde artikelen waar het te verwachten migratieniveau laag is, zoals kristalglas, email en (half)edelstenen, dan wel aanvaardbaar, op voorwaarde dat een bepaalde gehaltelimiet niet wordt overschreden, wat het geval kan zijn bij messinglegeringen, en voor gespecificeerde artikelen waarvan de geringe grootte betekent dat de blootstelling aan lood minimaal is, met name punten van pennen en potloden.
- (9) Kinderen kunnen sabbelen aan sleutels, sloten, hangsloten en muziekinstrumenten, en deze voorwerpen kunnen dus een risico opleveren als ze lood bevatten. Voor deze artikelen dient echter een uitzondering te worden gemaakt, aangezien er kennelijk geen geschikte alternatieven voor lood zijn voor de vervaardiging ervan, en de mogelijke negatieve sociaaleconomische effecten van toepassing van de beperking aanzienlijk zouden kunnen zijn. Ook het effect van het toepassen van de beperking op religieuze artikelen en bepaalde batterijen is nog niet volledig beoordeeld, en deze voorwerpen dienen daarom bij wijze van uitzondering uitgezonderd te worden van de werkingssfeer van de verordening totdat een gedetailleerde beoordeling verricht kan worden. De nieuwe punten in deze vermelding dienen daarom herzien te worden na een passende periode na de datum van toepassing, evenals de vereisten betreffende de duurzaamheid van coating.
- (10) Artikelen die al onder specifieke EU-wetgeving vallen die het loodgehalte of de loodmigratie reglementeert, dienen om redenen van consistentie uitgezonderd te worden.
- (11) Er dienen richtsnoeren opgesteld te worden voor artikelen die binnen en buiten de werkingssfeer van deze beperking vallen, als hulpmiddel voor marktdeelnemers en handhavingsautoriteiten.
- (12) Marktdeelnemers dient een overgangsperiode toegestaan te worden om hun productieproces aan te passen aan de in deze verordening bepaalde beperking en om hun nog niet in de handel gebrachte voorraden te verkopen. Verder dient de beperking ook niet te gelden voor tweedehandsartikelen die voor het einde van die overgangsperiode voor de eerste maal in de handel gebracht worden, aangezien dat tot aanzienlijke handhavingsproblemen zou leiden.
- (13) Verordening (EG) nr. 1907/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (14) De in deze verordening vervatte bepalingen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 133 van Verordening (EG) nr. 1907/2006 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage XVII bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 april 2015.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNKER

BIJLAGE

In bijlage XVII bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 wordt kolom 2 van vermelding 63 als volgt gewijzigd:

1) punt 6 wordt vervangen door:

„6. Uiterlijk op 9 oktober 2017 evalueert de Commissie de punten 1 tot en met 5 van deze vermelding in het licht van nieuwe wetenschappelijke informatie, waaronder de beschikbaarheid van alternatieven en de migratie van lood uit de in punt 1 bedoelde voorwerpen, en wijzigt zij deze vermelding indien en voor zover nodig.”

2) de volgende punten worden toegevoegd:

„7. Mogen niet in de handel worden gebracht of worden gebruikt in artikelen die voor het grote publiek bestemd zijn, indien de loodconcentratie (uitgedrukt als metaal) in die voorwerpen of toegankelijke delen ervan gelijk is aan of hoger is dan 0,05 gewichtspercent, en kinderen deze artikelen of delen daarvan bij normale of redelijkerwijs te verwachten omstandigheden van gebruik in de mond kunnen nemen.

Deze limiet is niet van toepassing indien kan worden aangetoond dat de afgifte van lood uit dergelijke voorwerpen of toegankelijke delen daarvan, al dan niet gecoat, niet groter is dan 0,05 µg/cm² per uur (wat overeenkomt met 0,05 µg/g/h), en voor gecoate voorwerpen, dat de coating afdoende is om ervoor te zorgen dat deze afgifte per tijds-eenheid niet wordt overschreden gedurende een periode van ten minste twee jaar van normaal of redelijkerwijze te voorzien gebruik van het voorwerp.

Voor de toepassing van dit punt is de Commissie van oordeel dat een voorwerp of een toegankelijk deel van een voorwerp door kinderen in de mond kan worden gestopt als het kleiner is dan 5 cm in één dimensie of een afneembaar of uitstekend deel van die omvang heeft.

8. Punt 7 is bij wijze van uitzondering niet van toepassing op:

- a. sieraden die onder punt 1 vallen;
- b. kristalglas zoals omschreven in bijlage I (categorieën 1, 2, 3 en 4) bij Richtlijn 69/493/EEG;
- c. natuurlijke edelstenen en halfedelstenen (GN-code 7103 volgens Verordening (EEG) nr. 2658/87), tenzij die zijn behandeld met lood, loodverbindingen of mengsels die deze stoffen bevatten;
- d. email, gedefinieerd als verglaasbare mengsels die voortkomen uit het smelten, verglazen of sinteren van mineralen die bij een temperatuur van minimaal 500 °C worden gesmolten;
- e. sleutels en sloten, met inbegrip van hangsloten;
- f. muziekinstrumenten;
- g. artikelen en delen van artikelen bestaande uit messing legeringen, als de loodconcentratie (uitgedrukt als metaal) in de legering niet meer bedraagt dan 0,5 % van het totale gewicht;
- h. de punten van pennen en potloden;
- i. religieuze artikelen;
- j. draagbare zinkkoolstofbatterijen en knoopcelbatterijen;
- k. artikelen binnen de werkingssfeer van:
 - i) Richtlijn 94/62/EG;
 - ii) Verordening (EG) nr. 1935/2004;
 - iii) Richtlijn 2009/48/EG van het Europees Parlement en de Raad (*);
 - iv) Richtlijn 2011/65/EU van het Europees Parlement en de Raad (**).

9. De Commissie evalueert uiterlijk op 1 juli 2019 punten 7 en 8 e), f), i) en j) van deze vermelding opnieuw in het licht van nieuwe wetenschappelijke gegevens, met inbegrip van de beschikbaarheid van alternatieven en de migratie van lood van de in artikel 7 bedoelde artikelen en de voorschriften betreffende de duurzaamheid van coating, en past deze vermelding dienovereenkomstig aan, indien nodig.

10. Bij wijze van uitzondering is punt 7 niet van toepassing op artikelen die voor de eerste maal in de handel worden gebracht vóór 1 juni 2016.

(*) Richtlijn 2009/48/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de veiligheid van speelgoed (PB L 170 van 30.6.2009, blz. 1).

(**) Richtlijn 2011/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2011 betreffende beperking van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur (PB L 174 van 1.7.2011, blz. 88)."

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/629 VAN DE COMMISSIE**van 22 april 2015****tot inschrijving van een benaming in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen (Finocchiona (BGA))**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1151/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 inzake kwaliteitsregelingen voor landbouwproducten en levensmiddelen ⁽¹⁾, en met name artikel 15, lid 1, en artikel 52, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 50, lid 2, onder a), van Verordening (EU) nr. 1151/2012 is de door Italië ingediende aanvraag tot registratie van de benaming „Finocchiona” bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽²⁾.
- (2) Aangezien bij de Commissie geen bezwaren zijn ingediend overeenkomstig artikel 51 van Verordening (EU) nr. 1151/2012, moet de benaming „Finocchiona” worden ingeschreven in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen.
- (3) In de brief van 27 juni 2013 waarin om registratie van de benaming werd verzocht, hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie meegedeeld dat bepaalde ondernemingen die op hun grondgebied buiten het betrokken geografische gebied zijn gevestigd, het product met de verkoopbenaming „Finocchiona” legaal op de markt hebben gebracht en daarbij gedurende meer dan vijf jaar deze benaming ononderbroken hebben gebruikt, en dat dit punt aan de orde is gesteld in het kader van de nationale bezwaarprocedure. Het gaat meer bepaald om de volgende ondernemingen: Negrini Salumi S.A.S. (Renazzo di Cento Ferrara), Portalupi Salumi (Torino), Salumificio Pedrazzoli Spa (San Giovanni del Dosso — Mantova), Levoni Spa (Castelluccio — 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) en Italia Alimentari Spa, het voormalige Industria Bussetana Insaccati Suini Spa (Settecani di Castelvetro di Modena). Deze ondernemingen voldeden dus aan de in artikel 15, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1151/2012 vastgestelde voorwaarden om de verkoopbenaming na de registratie ervan gedurende een overgangsperiode wettig te gebruiken.
- (4) Aangezien deze ondernemingen voldoen aan de in artikel 15, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1151/2012 vastgestelde voorwaarden, moet hun worden toegestaan gedurende een overgangsperiode van vijf jaar de benaming „Finocchiona” te blijven gebruiken.
- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité kwaliteitsbeleid inzake landbouwproducten,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De benaming „Finocchiona” (BGA) wordt ingeschreven in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen.

Met de in de eerste alinea vermelde benaming wordt een product aangeduid van categorie 1.2. Vleesproducten (verhit, gepekeld, gerookt enz.) als opgenomen in bijlage XI bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 668/2014 van de Commissie ⁽³⁾.*Artikel 2*

De volgende ondernemingen wordt toegestaan om gedurende een overgangsperiode van vijf jaar die ingaat op de datum van inwerkingtreding van deze verordening, de geregistreerde benaming „Finocchiona” (BGA) te blijven gebruiken: Negrini Salumi S.A.S. (Renazzo di Cento Ferrara), Portalupi Salumi (Torino), Salumificio Pedrazzoli Spa (San Giovanni del Dosso — Mantova), Levoni Spa (Castelluccio — 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) en Italia Alimentari Spa, het voormalige Industria Bussetana Insaccati Suini Spa (Settecani di Castelvetro di Modena).

⁽¹⁾ PB L 343 van 14.12.2012, blz. 1.⁽²⁾ PB C 155 van 23.5.2014, blz. 5.⁽³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 668/2014 van de Commissie van 13 juni 2014 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EU) nr. 1151/2012 van het Europees Parlement en de Raad inzake kwaliteitsregelingen voor landbouwproducten en levensmiddelen (PB L 179 van 19.6.2014, blz. 36).

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 april 2015.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNKER

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/630 VAN DE COMMISSIE**van 22 april 2015****tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 betreffende de toekenning van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Besluit 2012/105/EU van de Raad van 14 december 2011 betreffende de ondertekening, namens de Unie, en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst in de vorm van een briefwisseling tussen de Europese Unie en de Russische Federatie met betrekking tot het beheer van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie, en van het Protocol tussen de Europese Unie en de regering van de Russische Federatie over technische regels uit hoofde van die overeenkomst ⁽¹⁾, en met name artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 22 augustus 2012 is de Russische Federatie toegetreden tot de Wereldhandelsorganisatie. Daarmee heeft de Russische Federatie zich onder meer verbonden tot tariefcontingenten voor de uitvoer van bepaalde soorten naaldhout, waarvan een deel voor uitvoer naar de Unie is bestemd. De regels voor het beheer van die tariefcontingenten zijn vastgelegd in de Overeenkomst in de vorm van een briefwisseling tussen de Europese Unie en de Russische Federatie met betrekking tot het beheer van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie („de overeenkomst”) en in het Protocol tussen de Europese Unie en de regering van de Russische Federatie over technische regels uit hoofde van die overeenkomst („het protocol”). De overeenkomst en het protocol zijn op 16 december 2011 ondertekend. Zij worden sinds de datum van de toetreding van de Russische Federatie tot de Wereldhandelsorganisatie voorlopig toegepast.
- (2) Ingevolge artikel 4 van Besluit 2012/105/EU zijn in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 van de Commissie ⁽²⁾ de regels vastgelegd betreffende de toekenning van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie. Die verordening zal niet langer van toepassing zijn vanaf de datum waarop het protocol niet langer voorlopig van toepassing is.
- (3) De overeenkomst en het protocol blijven voorlopig van toepassing, in afwachting van de voltooiing van de procedures voor de sluiting ervan.
- (4) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 is gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 449/2014 van de Commissie ⁽³⁾ om rekening te houden met de lage benuttingsgraad van de tariefcontingenten. De verlaging van de invoerplafonds zoals voorgeschreven in de artikelen 13 en 14 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 is daarbij gedurende de contingentperiode 2015 opgeschort.
- (5) Gezien de lage benuttingsgraad van de tariefcontingenten tijdens de contingentperiode 2014 moet ook voor de contingentperiode 2016 de verlaging van de invoerplafonds zoals voorgeschreven in de artikelen 13 en 14 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 worden opgeschort om de volledige benutting van de tariefcontingenten door met name traditionele importeurs te bevorderen.
- (6) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (7) De in deze uitvoeringsverordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij Besluit 2012/105/EU ingestelde Houtcomité,

⁽¹⁾ PB L 57 van 29.2.2012, blz. 1.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 van de Commissie van 12 juni 2012 betreffende de toekenning van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie (PB L 152 van 13.6.2012, blz. 28).

⁽³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 449/2014 van de Commissie van 2 mei 2014 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 betreffende de toekenning van tariefcontingenten voor de uitvoer van hout uit de Russische Federatie naar de Europese Unie (PB L 132 van 3.5.2014, blz. 57).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Artikel 15, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 498/2012 wordt vervangen door:

„2. De bepalingen van de artikelen 13 en 14 zijn niet van toepassing op de eerste en de tweede contingentperiode die volgen op de eerste drie contingentperioden.”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 april 2015.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNKER

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/631 VAN DE COMMISSIE**van 22 april 2015****tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijke ordening van de markten voor landbouwproducten en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 922/72, (EEG) nr. 234/79, (EG) nr. 1037/2001 en (EG) nr. 1234/2007 van de Raad ⁽¹⁾,

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 van de Commissie van 7 juni 2011 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad, wat de sectoren groenten en fruit en verwerkte groenten en fruit betreft ⁽²⁾, en met name artikel 136, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XVI, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt.
- (2) De forfaitaire invoerwaarde wordt elke dag berekend overeenkomstig artikel 136, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011, met inachtneming van de variabele gegevens voor die dag. Bijgevolg moet deze verordening in werking treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 136 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 april 2015.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Jerzy PLEWA

Directeur-generaal Landbouw en Plattelandsontwikkeling

⁽¹⁾ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 671.

⁽²⁾ PB L 157 van 15.6.2011, blz. 1.

BIJLAGE

Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)		
GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
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⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 1106/2012 van de Commissie van 27 november 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 471/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende communautaire statistieken van de buitenlandse handel met derde landen, wat de bijwerking van de nomenclatuur van landen en gebieden betreft (PB L 328 van 28.11.2012, blz. 7). De code „ZZ” staat voor „overige oorsprong”.

BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2015/632 VAN DE RAAD

van 20 april 2015

houdende intrekking van Beschikking 77/706/EEG tot vaststelling van een communautaire doelstelling inzake een beperking van het verbruik van energie in geval van moeilijkheden bij de voorziening met ruwe aardolie en aardolieproducten en Beschikking 79/639/EEG van de Commissie houdende uitvoeringsbepalingen van Beschikking 77/706/EEG

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 122, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Beschikking 77/706/EEG ⁽¹⁾ heeft de Raad een mechanisme ingevoerd voor de vaststelling van een communautaire doelstelling inzake een beperking van het verbruik van energie in geval van moeilijkheden bij de voorziening met ruwe aardolie en aardolieproducten.
- (2) Bij Beschikking 79/639/EEG ⁽²⁾ heeft de Commissie gedetailleerde bepalingen vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van Beschikking 77/706/EEG van de Raad.
- (3) Bij Beschikkingen 77/706/EEG en 79/639/EEG zijn ingewikkelde procedures vastgesteld, die een aanzienlijke administratieve belasting meebrengen, zowel voor de lidstaten als voor de Commissie, inclusief diverse rapporteringsverplichtingen. Deze procedures hebben geen enkele praktische toepassing gevonden.
- (4) In het geval van moeilijkheden bij de voorziening met ruwe aardolie en aardolieproducten kunnen veiligheidsvoorraden op snelle en efficiënte wijze de ontbrekende volumes vervangen zonder dat dit de economische activiteit verstoort of de mobiliteit belemmert. Bedoelde veiligheidsvoorraden worden momenteel dan ook als het voornaamste middel beschouwd om een verstoring van de voorziening op te vangen.
- (5) Voorts wordt bij Richtlijn 2009/119/EG van de Raad ⁽³⁾ een versterkt kader opgezet voor de veiligheidsvoorraden, waardoor hun beschikbaarheid en materiële toegankelijkheid worden gewaarborgd, en worden procedures voor het gebruik ervan vastgesteld.
- (6) Krachtens Richtlijn 2009/119/EG moeten de lidstaten tevens beschikken over procedures om het verbruik in het algemeen of meer specifiek te kunnen beperken, onder meer door bepaalde categorieën verbruikers met voorrang aardolieproducten toe te wijzen.
- (7) In het kader van het Commissieprogramma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving wordt de wetgeving van de Unie op systematische wijze geëvalueerd om na te gaan of deze wetgeving kan worden vereenvoudigd en de administratieve belasting kan worden verminderd.
- (8) Beschikkingen 77/706/EEG en Beschikking 79/639/EEG moeten daarom worden ingetrokken,

⁽¹⁾ Beschikking 77/706/EEG van de Raad van 7 november 1977 tot vaststelling van een communautaire doelstelling inzake een beperking van het verbruik van energie in geval van moeilijkheden bij de voorziening met ruwe aardolie en aardolieproducten (PB L 292 van 16.11.1977, blz. 9).

⁽²⁾ Beschikking 79/639/EEG van de Commissie van 15 juni 1979 houdende uitvoeringsbepalingen van Beschikking 77/706/EEG van de Raad (PB L 183 van 19.7.1979, blz. 1).

⁽³⁾ Richtlijn 2009/119/EG van de Raad van 14 september 2009 houdende verplichting voor de lidstaten om minimumvoorraden ruwe aardolie en/of aardolieproducten in opslag te houden (PB L 265 van 9.10.2009, blz. 9).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Beschikkingen 77/706/EEG en Beschikking 79/639/EEG worden hierbij ingetrokken.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Luxemburg, 20 april 2015.

Voor de Raad

De voorzitter

J. DÜKLAVS

BESLUIT (EU) 2015/633 VAN DE RAAD**van 20 april 2015****betreffende de indiening, namens de Europese Unie, van een voorstel om nieuwe chemische stoffen op te nemen in bijlage A bij het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1, juncto artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 14 oktober 2004 heeft de Europese Gemeenschap het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen (het „verdrag”) goedgekeurd bij Besluit 2006/507/EG van de Raad ⁽¹⁾.
- (2) Als partij bij het verdrag kan de Unie voorstellen indienen tot wijziging van de bijlagen bij het verdrag. Bijlage A bij het verdrag bevat een lijst van persistente organische verontreinigende stoffen die moeten worden uitgebannen.
- (3) Volgens de beschikbare wetenschappelijke informatie en onderzoeksverslagen en rekening houdend met de in bijlage D bij het verdrag opgenomen selectiecriteria, vertonen perfluorocetaanzuur (PFOA), zouten daarvan en aanverwante stoffen die onder milieuomstandigheden kunnen ontbinden tot PFOA („PFOA en verbindingen daarvan”) kenmerken van persistente organische verontreinigende stoffen.
- (4) Overeenkomstig artikel 59, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ en een in overeenstemming met bijlage XV bij die verordening opgesteld dossier, zijn PFOA en het ammoniumzout daarvan (APFO) opgenomen in de kandidaatlijst van zeer zorgwekkende stoffen, omdat is vastgesteld dat zij voldoen aan de criteria van artikel 57, onder c), van die verordening als giftig voor de voortplanting (categorie 1B), en met name omdat zij tevens voldoen aan de criteria van artikel 57, onder d), van deze verordening voor stoffen die persistent, bioaccumulerend en toxisch zijn.
- (5) Krachtens artikel 69, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1907/2006 zijn PFOA en verbindingen daarvan momenteel het voorwerp van een ander in overeenstemming met bijlage XV bij die verordening opgesteld dossier dat aan het Europees Agentschap voor chemische stoffen is voorgelegd en gericht is op het beperken van de vervaardiging, het in de handel brengen of het gebruik van PFOA en verbindingen daarvan op zichzelf, of als bestanddelen van andere stoffen, mengsels of voorwerpen.
- (6) PFOA en verbindingen daarvan zijn stoffen die over de hele wereld dispersief gebruikt worden en overal in het milieu kunnen worden gedetecteerd. Omdat PFOA zich over grote afstand in het milieu kan verspreiden, volstaan de op het niveau van de Unie getroffen maatregelen niet om een hoge mate van milieu- en gezondheidsbescherming te waarborgen en is grootschaliger internationale actie noodzakelijk.
- (7) De Unie moet daarom bij het Secretariaat van het verdrag een voorstel indienen voor de opname van PFOA en verbindingen daarvan in bijlage A bij het verdrag. Dat voorstel en het standpunt van de Unie inzake de voorwaarden voor het opnemen van PFOA en verbindingen daarvan in bijlage A bij het verdrag moeten rekening houden met alle informatie die in de lopende beperkingsprocedure op grond van de artikelen 68 tot en met 73 van Verordening (EG) nr. 1907/2006 is verzameld,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De Unie dient een voorstel in voor de opname van perfluorocetaanzuur en verbindingen daarvan in bijlage A bij het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen.

⁽¹⁾ Besluit 2006/507/EG van de Raad van 14 oktober 2004 betreffende de sluiting namens de Europese Gemeenschap van het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen (PB L 209 van 31.7.2006, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1).

2. De Commissie deelt het voorstel, samen met alle overeenkomstig bijlage D bij het verdrag vereiste informatie, namens de Unie mee aan het Secretariaat van het verdrag.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de datum waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Luxemburg, 20 april 2015.

Voor de Raad

De voorzitter

J. DŪKLAVS

BESLUIT (EU) 2015/634 VAN DE RAAD**van 20 april 2015****houdende benoeming van een Belgisch lid van het Europees Economisch en Sociaal Comité**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 302,

Gezien de voordracht van de Belgische regering,

Gezien het advies van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 13 september 2010 heeft de Raad Besluit 2010/570/EU, Euratom tot benoeming van de leden van het Europees Economisch en Sociaal Comité voor de periode van 21 september 2010 tot en met 20 september 2015 vastgesteld ⁽¹⁾.
- (2) Op 24 juni 2014 heeft de Raad Besluit 2014/411/EU houdende benoeming van een Belgisch lid van het Europees Economisch en Sociaal Comité vastgesteld ⁽²⁾.
- (3) Deze zetel van lid van het Europees Economisch en Sociaal Comité is vrijgekomen door het verstrijken van de ambtstermijn van de heer Alessandro GRUMELLI,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De heer Ferdinand WYCKMANS, *Algemeen Secretaris Landelijke bediendencentrale — Nationaal Verbond voor Kaderpersoneel Noordergewest (LBC-NVK)*, wordt benoemd tot lid van het Europees Economisch en Sociaal Comité voor de resterende duur van de ambtstermijn, te weten tot en met 20 september 2015.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Luxemburg, 20 april 2015.

Voor de Raad

De voorzitter

J. DÜKLAVS

⁽¹⁾ PB L 251 van 25.9.2010, blz. 8.

⁽²⁾ PB L 190 van 28.6.2014, blz. 82.

BESLUIT (EU) 2015/635 VAN DE COMMISSIE**van 15 oktober 2014****betreffende steunmaatregel SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) door Ierland ten uitvoer gelegd ten gunste van Córas Iompair Éireann (Bus Éireann en Dublin Bus)***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 7275)***(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea ⁽¹⁾,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Gezien het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag ten aanzien van steunmaatregel C 31/07 (ex NN 17/07) ⁽²⁾,

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Na een klacht en de daaropvolgende uitgebreide correspondentie tussen de Commissie en de klager en tussen de Commissie en de Ierse autoriteiten heeft de Commissie Ierland op 18 juli 2007 in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van de gestelde onrechtmatige steun die de Ierse overheid in de vorm van subsidies in het kader van de nationale ontwikkelingsplannen en jaarlijkse exploitatiesubsidies heeft verleend aan de busondernemingen Bus Éireann (ook bekend als „Irish Bus”) ⁽³⁾ en Dublin Bus (ook bekend als „Bus Átha Cliath”) van Córas Iompair Éireann (Irish Transport Board) (hierna „CIÉ” genoemd), de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag in te leiden (hierna „het besluit tot inleiding van de procedure” genoemd).
- (2) Op 31 oktober 2007 dienden de Ierse autoriteiten naar aanleiding van het besluit tot inleiding van de procedure hun opmerkingen in.
- (3) Het besluit tot inleiding van de procedure is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽⁴⁾. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steun te maken.
- (4) De Commissie heeft van twaalf belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen. De Commissie heeft deze opmerkingen voor een reactie aan Ierland doorgezonden en heeft bij brief van 26 februari 2008 diens opmerkingen ontvangen.
- (5) Bij brief van 24 april 2008 hebben de Ierse autoriteiten aan de Commissie een exemplaar verstrekt van de Dublin Transport Authority Act 2008, die recentelijk was bekendgemaakt.
- (6) Bij email van 12 februari 2009 hebben de Ierse autoriteiten aan de Commissie een exemplaar verstrekt van de *COST and Efficiency Review of Dublin Bus and Bus Éireann*.
- (7) Op 25 maart 2009 heeft op verzoek van de Ierse autoriteiten een videoconferentie plaatsgevonden. Deze conferentie werd gevolgd door het verstrekken van aanvullende inlichtingen door de Ierse autoriteiten, op verzoek van de Commissie, bij brief van 30 april 2009.

⁽¹⁾ Met ingang van 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie geworden. De bepalingen in beide Verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag.

⁽²⁾ PB C 217 van 15.9.2007, blz. 44.

⁽³⁾ In het besluit tot inleiding van de procedure werd naar Bus Éireann verwezen als Irish Bus. In dit besluit wordt echter Bus Éireann gebruikt, aangezien dit de algemeen bekende naam van de onderneming is en tevens de naam die de onderneming gebruikt bij haar bedrijfsvoering.

⁽⁴⁾ Cf. voetnoot 2.

- (8) Bij brief van 19 januari 2010 hebben de Ierse autoriteiten aan de Commissie een exemplaar verstrekt van het op 1 december 2009 tussen de National Transport Authority (de nationale vervoersautoriteit) en Dublin Bus gesloten openbaredienstcontract.
- (9) Op 3 december 2009 trad Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ in werking. Hierop heeft de Commissie bij brieven en e-mails van 30 maart 2010 de Ierse autoriteiten en de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen in te dienen met betrekking tot de verenigbaarheid van de desbetreffende maatregelen met deze nieuwe verordening. Bij brief van 25 mei 2010 heeft de Commissie opmerkingen ontvangen van de Ierse autoriteiten. De Commissie heeft tevens opmerkingen ontvangen van drie belanghebbenden.
- (10) Op 14 februari 2011 heeft de Commissie Ierland om aanvullende inlichtingen verzocht, die de Ierse autoriteiten bij brief van 15 april 2011 hebben verstrekt.
- (11) Op 19 september 2011 heeft de Commissie de Ierse autoriteiten om aanvullende inlichtingen verzocht. Op verzoek van de Ierse autoriteiten vond op 14 oktober 2011 een teleconferentie plaats. Deze conferentie werd gevolgd door het verstrekken van aanvullende inlichtingen door de Ierse autoriteiten bij brief van 9 november 2011.
- (12) Op 13 september 2012 vond in Dublin op verzoek van de Commissie een bijeenkomst plaats met de Ierse autoriteiten. Na deze bijeenkomst verzocht de Commissie de Ierse autoriteiten bij e-mail van 19 september 2012 om nadere inlichtingen, waarop Ierland bij brief van 23 november 2012 heeft gereageerd.
- (13) Op 21 februari 2014 heeft de Commissie Ierland om aanvullende inlichtingen verzocht, die de Ierse autoriteiten bij brief van 15 mei 2014 hebben verstrekt.

2. DE PARTIJEN

2.1. De klager

- (14) De klager, Coach Tourism and Transport Council, is het vertegenwoordigende orgaan voor onafhankelijke particuliere vervoersondernemingen die in Ierland op commerciële basis vervoersdiensten aanbieden (waaronder geregelde nationale en internationale langeafstandsdiensten, landelijke en stedelijke vervoersdiensten, diensten voor leerlingenvervoer, inkomend en uitgaand toerisme, en algemene verhuur).

2.2. De begunstigden

- (15) De begunstigden van de gestelde onrechtmatige staatssteun zijn Bus Éireann en Dublin Bus. Deze busexploitanten zijn vennootschappen die voor 100 % in handen zijn van CIÉ ⁽⁶⁾.

2.2.1. Bus Éireann

- (16) Bus Éireann biedt busdiensten aan door heel Ierland, met uitzondering van het stadsvervoer in Dublin, met behulp van eigen middelen en die van onderaannemers. De aangeboden busdiensten omvatten langeafstandsbusdiensten („Expressway”), stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten voor dorpen en steden, internationale busdiensten van Eurolines, diensten voor leerlingenvervoer en bijkomende diensten, zoals busverhuur, dagtrips, voertuigkeuringen, contractueel onderhoud en pakketbezorging.
- (17) De diensten voor leerlingenvervoer worden uitgevoerd namens het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden ⁽⁷⁾.

2.2.2. Dublin Bus

- (18) De primaire activiteit van Dublin Bus is het aanbieden van stedelijke en voorstedelijke busdiensten in de Greater Dublin Area (GDA) (bestaande uit stad en county Dublin en aangrenzende gebieden). Daarnaast houdt Dublin Bus zich bezig met drie soorten commerciële activiteiten: sightseeingtours, Airlink Airport Express en busverhuur/speciale evenementen.

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).

⁽⁶⁾ CIÉ is een publiekrechtelijk lichaam in handen van de staat dat is opgericht bij de Transport Act 1950. In de Transport Act 1950 en de Transport Act 1958 zijn de algemene taken van de CIÉ vastgesteld evenals de verplichtingen. Overeenkomstig de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986, werd CIÉ verzocht om voor operationele doeleinden drie besloten vennootschappen op te richten: Irish Rail, Bus Éireann en Dublin Bus.

⁽⁷⁾ Tot 2010 was de naam van het ministerie het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen.

3. HET NATIONAAL WETTELIJK KADER VAN TOEPASSING OP DE MAATREGELEN

3.1. Vervoerswetten

- (19) In artikel 15, lid 1, van de Transport Act 1950 werd aan CIÉ als algemene verplichting opgelegd „een efficiënt, economisch, gemakkelijk en voldoende geïntegreerd openbaar vervoerssysteem te verzorgen” voor passagiers over de weg, rekening houdende met een veilige exploitatie en de bevordering van de nationale economische ontwikkeling.
- (20) Het in de vorige overweging genoemde artikel uit de Transport Act 1950 is ingetrokken bij de Transport Act 1958. Artikel 7 van die wet luidt: „Het is de algemene taak van de Raad [CIÉ] om redelijke, efficiënte en economische vervoersdiensten aan te bieden met voldoende aandacht voor een veilige exploitatie, de bevordering van de nationale economische ontwikkeling en het onderhouden van redelijke arbeidsomstandigheden voor zijn werknemers.”.
- (21) In de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 worden de belangrijkste doelstellingen en taken van Bus Éireann en Dublin Bus gedefinieerd. Artikel 8, lid 2, van die wet bepaalt dat „de belangrijkste doelstelling van de Ierse busonderneming wordt opgenomen in de statuten van oprichting en houdt in het aanbieden van passagiersdiensten over de weg binnen de staat en tussen de staat en plaatsen buiten de staat, tenzij een dergelijke dienst wordt aangeboden door de busonderneming van Dublin, en het aanbieden van aanvullende diensten en om hiervoor functies uit te oefenen die zijn toegekend aan de Raad [CIÉ] in de wet van 1950 of door andere wetgeving”. In artikel 8, lid 3, van die wet is opgenomen dat „[d]e belangrijkste doelstelling van de busonderneming van Dublin wordt opgenomen in de statuten van oprichting en houdt in het aanbieden van een passagiersdienst over de weg voor de stad en de county Dublin en aangrenzende gebieden en het aanbieden van aanvullende diensten, binnen de staat en tussen de staat en plaatsen buiten de staat, en om hiervoor functies uit te oefenen die zijn toegekend aan de Raad in de wet van 1950 of door andere wetgeving”. Bovendien moeten de CIÉ en de busondernemingen, overeenkomstig artikel 8, lid 10, van de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 rekening houden met hun sociale rol en de noodzaak om openbaarvervoersdiensten zo goed mogelijk te onderhouden binnen de beschikbare financiële middelen.
- (22) De Ierse autoriteiten hebben verder toegelicht dat de standaard ritprijzen (inclusief de standaard ritprijzen voor volwassenen voor alle dienstcategorieën en de ritprijzen voor schoolkinderen op stadsdiensten) ⁽⁸⁾ die Dublin Bus en Bus Éireann berekenen, worden gecontroleerd door de minister van Vervoer in die zin dat hij de maximumprijzen vaststelt die mogen worden berekend. Geen van de ondernemingen mag deze ritprijzen verhogen zonder voorafgaande toestemming van het ministerie van Vervoer. Ritprijzen die particuliere exploitanten berekenen, hoeven niet te worden aangemeld en vallen evenmin onder een controleprocedure.
- (23) Sinds 10 januari 2001 zijn beide busondernemingen van de CIÉ overeenkomstig een ministeriële aanwijzing ⁽⁹⁾ verplicht het ministerie van Vervoer minstens vier weken vóór de inwerkingtreding in kennis te stellen van voorgestelde nieuwe diensten of voorgestelde wijzigingen in bestaande diensten. Bij deze kennisgeving moeten de busondernemingen van CIÉ de volledige details voegen van de voorgestelde diensten. Indien het ministerie van Vervoer vaststelt dat de voorgestelde diensten conflicteren met een bestaande vergunde passagiersdienst over de weg, moeten ondernemingen van CIÉ formele toestemming vragen aan de minister van Vervoer overeenkomstig artikel 25 van de Transport Act 1958.

3.2. Convenanten

- (24) Van 2003 tot 2009 vormde de betaling van compensatie aan Dublin Bus en Bus Éireann het voorwerp van een jaarlijks convenant (*Memorandum of Understanding*) met beide ondernemingen. De Ierse autoriteiten hebben toegelicht dat in deze convenanten de kwaliteit (waaronder kwaliteit van de klantenservice, de netheid, de leeftijd van de bussen, de toegankelijkheid enz.) en de kwantiteit (waaronder het aantal bussen, de geëxploiteerde kilometers, het aantal vervoerde klanten enz.) werd vastgelegd van de diensten die elk van de ondernemingen moest verlenen in ruil voor betalingen uit de Schatkist. Daarnaast werden in deze convenanten de financiële en operationele eisen en de toezichts- en verslagleggingsregelingen vastgelegd.

⁽⁸⁾ Competition Authority, *Report on bus and rail passenger transport sector pursuant to section 11 of the Competition Act 1991*.

⁽⁹⁾ Overeenkomstig artikel 26, lid 1, van de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 kan de minister CIÉ een schriftelijke beleidsaanwijzing geven in verband met de functies van CIÉ en de ondernemingen.

- (25) Van 2005 tot 2008 was de betaling van een vast gedeelte van de subsidie voor elk van de exploiterende ondernemingen afhankelijk gesteld van het behalen van bepaalde prestatiecriteria die waren vastgelegd in de convenanten.

3.3. Nationale ontwikkelingsplannen

- (26) De nationale ontwikkelingsplannen omvatten alle sectoren van de economie en hebben als belangrijkste doelstelling de verbetering van de Ierse economische en sociale infrastructuur. De activiteiten van de nationale ontwikkelingsplannen worden gefinancierd door publieke, private en Uniefondsen⁽¹⁹⁾. De in dit besluit onderzochte nationale ontwikkelingsplannen gelden voor de perioden 2000-2006 en 2007-2013. Het nationaal ontwikkelingsplan 2007-2013 is in 2011 stopgezet en vervangen door het infrastructuur en kapitaalinvesteringsplan 2012-2016.

3.4. National Transport Authority en nieuwe openbaredienstcontracten

- (27) Op 14 april 2008 publiceerden de Ierse autoriteiten de Dublin Transport Authority Act 2008 om „de oprichting van een nieuwe Transport Authority mogelijk te maken met de algemene verantwoordelijkheid voor de coördinatie van vervoer- en verkeersbeheer en voor de toewijzing van kapitaal- en exploitatiefinanciering voor openbaar vervoer in de Greater Dublin Area”. In de Public Transportation Regulation Act 2009 werd de nieuwe autoriteit een nieuwe naam gegeven, namelijk de National Transport Authority (NTA). De nieuwe autoriteit werd verantwoordelijk voor het reguleren van openbare busdiensten voor het vervoer van passagiers in het hele land.
- (28) In artikel 48, lid 1, onder b), van de Dublin Transport Authority Act 2008 is opgenomen dat „[w]anneer de [National Transport] Authority voornemens is de verlening van openbare passagiersvervoersdiensten zeker te stellen [...], zij dit doet [...] in overeenstemming met een openbaarvervoersdienstcontract”.
- (29) Op 1 december 2009 ondertekende de National Transport Authority twee openbaredienstcontracten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende compensatie voor openbaredienstverplichtingen (hierna ook „ODV” genoemd) voor een periode van vijf jaar. Eén contract werd gesloten met Dublin Bus en had betrekking op diensten in het stadsgewest Dublin, terwijl het andere contract werd gesloten met Bus Éireann en betrekking had op diensten in de rest van het land. Tegelijkertijd werden de voornoemde convenanten (zie deel 3.2) stopgezet.
- (30) Aangezien het besluit tot inleiding van de procedure geen betrekking heeft op deze openbaredienstcontracten is het onderzoek van de jaarlijkse exploitatiecompensatie die door Ierland aan Dublin Bus en Bus Éireann is verstrekt voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten, in dit besluit beperkt tot de periode vóór 1 december 2009, de datum waarop deze contracten van toepassing werden op deze diensten.
- (31) De Ierse autoriteiten deelden in een brief aan de Commissie van 23 november 2012 mee dat „[...] kapitaalsteun die is verleend aan Dublin Bus en Bus Éireann, waaronder subsidies voor nieuwe bussen [...], is verleend op grond van de bepalingen in de Dublin Transport Authority Act 2008. Deze betalingen zijn verstrekt overeenkomstig artikel 45 van die wet, waarin de NTA openbaarvervoerinfrastructuur mag financieren en/of artikel 49, waarin wordt voorzien in financiering van openbaarvervoersdienstcontracten.”.
- (32) Overeenkomstig artikel 45, lid 1, van de Dublin Transport Authority Act 2008 „[k]an de [National Transport] Authority, onder de door haar toepasselijk geachte voorwaarden, subsidies verstrekken aan openbaarvervoersinstanties of derden die afkomstig zijn uit gelden die zijn verstrekt door de Oireachtas [het Ierse nationale parlement], in verband met het zekerstellen van de openbaarvervoerinfrastructuur die is toegewezen aan deze instanties of derden [...]”.
- (33) Overeenkomstig artikel 49, lid 1, van de Dublin Transport Authority Act 2008 „[k]an de [National Transport] Authority, indien deze een openbaarvervoersdienstcontract overeenkomstig artikel 48 aangaat en afhankelijk van de voorwaarden die deze geschikt acht, betalingen doen aan de desbetreffende openbaarvervoersonderneming uit

⁽¹⁹⁾ Bij beschikking van 7 december 2000 (SG (2000) D/109196) heeft de Commissie haar goedkeuring verleend aan het operationeel programma voor economische en sociale infrastructuur dat deel uitmaakt van het communautair bestek voor de structurele bijstandsverlening van de Gemeenschap in de grens-, centrale en westelijke regio die onder doelstelling 1 valt, en de zuidelijke en oostelijke regio waarvoor uit hoofde van doelstelling 1 overgangsteun wordt toegekend. De totale bijstand die uit hoofde van dit operationele programma uit de structuurfondsen is verleend, bedraagt 854,8 miljoen EUR. De vereiste nationale deelname (uit de publieke sector) bedraagt 624,7 miljoen EUR.

gelden die zijn verstrekt door de Oireachtas of anderszins, met betrekking tot de verlening van openbaarvervoersdiensten voor passagiers zoals genoemd in dat contract”.

- (34) Gezien de overwegingen 31, 32 en 33 en aangezien het besluit tot inleiding van de procedure geen betrekking heeft op subsidies die door Ierland aan deze twee ondernemingen zijn verstrekt op grond van de Dublin Transport Authority Act 2008, is de relevante periode voor het onderzoek van de door Ierland verschaft financiering voor nieuwe bussen en voor infrastructuur beperkt tot 1 december 2009, de datum waarop het deel van de wet met de in de overwegingen 31, 32 en 33 genoemde artikelen in werking trad ⁽¹¹⁾.

3.5. Overeenkomsten betreffende de regeling leerlingenvervoer

- (35) Bus Éireann exploiteert de regeling leerlingenvervoer namens het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden.
- (36) De regeling wordt sinds 1967 uitgevoerd door CIÉ en sinds de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 ⁽¹²⁾ door Bus Éireann. De oorspronkelijke financiële regelingen voor de regeling zijn opgenomen in een financiële overeenkomst uit 1968 ⁽¹³⁾, waarin wordt beschreven welke kosten bij de aanvang van de regeling in aanmerking komen voor vergoeding. De Ierse autoriteiten hebben echter bevestigd dat de huidige financiële regelingen zijn gebaseerd op een bijgewerkte overeenkomst uit 1975 ⁽¹⁴⁾.
- (37) De meerderheid van de diensten uit de regeling leerlingenvervoer worden momenteel door Bus Éireann uitbesteed aan busondernemingen uit de particuliere sector.
- (38) In de jaarlijkse convenanten voor Bus Éireann wordt niet verwezen naar de regeling leerlingenvervoer, die de Ierse autoriteiten niet beschouwen als een openbardienstverplichting en die in de boekhouding van Bus Éireann als commerciële dienst is ingedeeld (zie deel 4.4).

4. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

4.1. Jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten

- (39) De Ierse autoriteiten steunen Bus Éireann en Dublin Bus door middel van jaarlijkse compensatiebetalingen voor de exploitatie van openbare busvervoersdiensten die vallen onder een openbardienstverplichting.
- (40) De diensten uit hoofde van openbardienstverplichtingen van Bus Éireann omvatten alle stedelijke, voorstedelijke en regionale diensten (Stage Carriage en City Services). Andere Bus Éireann-diensten, zoals interregionaal langeafstandsvervoer („Expressway”), particuliere huur, dagtrips, internationale busdiensten van Eurolines en de regeling leerlingenvervoer, vallen niet onder een openbardienstverplichting en de onderneming boekt deze volgens Ierland als commerciële diensten.
- (41) De diensten uit hoofde van openbardienstverplichtingen van Dublin Bus omvatten de diensten voor stadsvervoer die worden geëxploiteerd in het stadsgewest Dublin. Andere diensten van Dublin Bus, namelijk sightseeingtours, Airlink Airport Express en busverhuur/speciale evenementen, vallen niet onder een openbardienstverplichting en de onderneming verwerkt deze in haar boekhouding als commerciële diensten.
- (42) De Ierse autoriteiten hebben voor de periode van 2003 tot 2009 de jaarlijkse compensatiebetalingen overgelegd die aan CIÉ voor Bus Éireann en Dublin Bus werden betaald ten behoeve van de diensten uit hoofde van openbardienstverplichtingen (tabel 1).

Tabel 1

Exploitatiecompensatie voor diensten uit hoofde van openbardienstverplichtingen (× miljoen EUR)		
Jaar	Bus Éireann	Dublin Bus
2003	22,9	53,9
2004	24,0	61,8

⁽¹¹⁾ Zie Dublin Transport Authority Act 2008 (Parts 3, 4, 5 and section 115(2)) (Commencement) Order 2009.

⁽¹²⁾ Zie overweging 21.

⁽¹³⁾ CIÉ Free Transport Schemes for Primary and Post Primary School Children — Summary of Accounting Arrangements — 1 augustus 1968.

⁽¹⁴⁾ Free Transport Scheme for Primary and Post-Primary School Children — Summary of Accounting Arrangements — januari 1975.

Exploitatiecompensatie voor diensten uit hoofde van openbaredienstverplichtingen (× miljoen EUR)		
Jaar	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
Totaal	207,5	447,4
Totaal (gecombineerd)	654,9	

- (43) De Ierse autoriteiten verklaren dat deze compensatiebetalingen uitsluitend worden gebruikt voor het uitvoeren van diensten uit hoofde van openbaredienstverplichtingen en op geen enkele wijze de commerciële diensten van de busondernemingen subsidiëren. Bovendien wordt eventuele winst die met de commerciële diensten van de ondernemingen wordt behaald, gebruikt om verliesgevende diensten uit hoofde van openbaredienstverplichtingen te subsidiëren. Met name Bus Éireann heeft haar diensten uit hoofde van openbaredienstverplichtingen ondersteund uit haar winstgevende commerciële diensten.
- (44) Van 2003 tot 2009 werden de jaarlijkse compensatiebedragen vooraf gespecificeerd in de convenanten die beide busondernemingen jaarlijks met het ministerie van Vervoer sloten. In deze convenanten werden ook de te verlenen busdiensten beschreven.

4.2. Financiering van nieuwe bussen

- (45) De Ierse autoriteiten hebben Bus Éireann en Dublin Bus ook gesteund met subsidies voor de financiering van nieuwe bussen op grond van de nationale ontwikkelingsplannen.
- (46) Van 2000 tot 2008 zijn er subsidies verstrekt aan CIÉ voor haar busondernemingen ten behoeve van de uitvoering van diensten uit hoofde van een openbaredienstverplichting, zoals uiteengezet in Tabel 2. De in dit besluit onderzochte subsidies voor nieuwe bussen beginnen in 2000, aangezien dit het eerste jaar is van het nationale ontwikkelingsplan 2000-2006 ⁽¹⁵⁾, en eindigen in 2009 ⁽¹⁶⁾.

Tabel 2

Kapitaalsubsidies voor vervanging van de vloot (× miljoen EUR)		
Jaar	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⁾ Zie overweging 26.

⁽¹⁶⁾ Zie overweging 34.

Kapitaalsubsidies voor vervanging van de vloot (× miljoen EUR)		
Jaar	Bus Éireann ⁽¹⁾	Dublin Bus
2005	—	5,3
2006	—	24,9
2007	32,1	21,4
2008	40,4	18,2
2009	0,1	—
Totaal	106,9	129,9
Totaal (gecombineerd)	236,8	

⁽¹⁾ De cijfers in deze tabel omvatten niet de kapitaalsubsidies voor vervanging van de vloot die zijn verstrekt aan Bus Éireann voor diensten voor leerlingenvervoer, waarover meer inlichtingen worden verstrekt in het gedeelte over de regeling leerlingenvervoer; zie overweging 75.

- (47) De Ierse autoriteiten verklaarden dat de subsidies zijn betaald als gedeeltelijke compensatie aan Bus Éireann en Dublin Bus voor de aankoop van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het uitvoeren van ODV-diensten en dat de subsidies ertoe leiden dat er jaarlijks lagere ODV-compensatiebetalingen worden verstrekt.
- (48) De in Tabel 2 opgenomen financiering vormt echter slechts een deel van de begroting voor de aanschaf van voertuigen voor ODV-diensten, aangezien sommige voertuigen geheel of gedeeltelijk worden aangeschaft uit eigen middelen van Bus Éireann en Dublin Bus. Indien dit het geval is, mag de vloot worden gebruikt voor zowel commerciële diensten als ODV-diensten.
- (49) Er wordt een afschrijving opgenomen in de ODV-winst-en-verliesrekening met betrekking tot het gebruik van dergelijke voertuigen voor ODV-diensten. In het geval van een voertuig waarvan de aanschaf slechts deels is gesubsidieerd, wordt met betrekking tot het gebruik van dit soort voertuig voor ODV-diensten slechts een afschrijving in de winst-en-verliesrekening voor ODV opgenomen die evenredig is aan de bijdrage van de busonderneming.
- (50) De aanschaf van bussen die uitsluitend worden gebruikt voor commerciële diensten komt volledig ten laste van de busondernemingen.

4.3. Financiering van speciale infrastructuur

- (51) De Ierse autoriteiten hebben op grond van de nationale ontwikkelingsplannen aan CIÉ ook steun verstrekt voor de investering in infrastructuur voor busdiensten, in het bijzonder het verbeteren van busstations en de bouw van een nieuwe busmise in Dublin.
- (52) De bedragen voor deze steun van 2000 tot en met 2008 zijn opgenomen in Tabel 3. De in dit besluit onderzochte steun voor speciale infrastructuur begint in 2000, aangezien dit het eerste jaar is van het nationale ontwikkelingsplan 2000-2006 ⁽¹⁷⁾, en eindigt in 2009 ⁽¹⁸⁾.

Tabel 3

Kapitaalsubsidies voor infrastructuur (× miljoen EUR)		
Jaar	Bus Éireann	Dublin Bus
2000	—	4,6
2001	2,8	7,9

⁽¹⁷⁾ Zie overweging 26.

⁽¹⁸⁾ Zie overweging 34.

Kapitaalsubsidies voor infrastructuur (× miljoen EUR)		
Jaar	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	—	—
Totaal	16,3	52,8
Totaal (gecombineerd)	69,1	

- (53) De Ierse autoriteiten verklaren dat de financiering van nieuwe infrastructuur en operationele faciliteiten uitsluitend is verstrekt om te voldoen aan openbaredienstverplichtingen, en tevens dat de verbetering van de infrastructuur noodzakelijk was om te voldoen aan de door deze openbaredienstverplichtingen opgelegde kwaliteits- en toegankelijkheidseisen.
- (54) De desbetreffende infrastructuur is eigendom van CIÉ en was, volgens de Ierse autoriteiten, al jaren niet gemoderniseerd om te voldoen aan operationele en veiligheidseisen en de eisen van klanten.
- (55) De steun, in combinatie met middelen die werden gegenereerd uit hun eigen middelen, stelde de ondernemingen in staat om deze faciliteiten aan te passen aan de huidige normen, met name om het reizen van personen met een mobiliteitsbeperking te vergemakkelijken.
- (56) Zowel Dublin Bus als Bus Éireann hebben financiering ontvangen die werd aangewend voor de kosten van busremises en onderhoudsfaciliteiten evenals voor de kosten voor de nodige toegankelijkheidswerkzaamheden voor busstations en bushaltes.
- (57) Bij Bus Éireann hield het merendeel van de verstrekte financiering voor infrastructuur/operationele faciliteiten verband met het verbeteren van de busstations die de onderneming door het hele land gebruikt. Deze verbeteringen bestonden uit het verbeteren van de toegankelijkheid, het aanbrengen van wielgeleidende trottoirbanden en een reeks daaraan gerelateerde maatregelen.
- (58) De aan Bus Éireann verstrekte financiering omvat bijdragen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) uit hoofde van het Interreg-programma.
- (59) In Dublin leidde een toename van het aantal bussen dat nodig was voor de ODV-diensten tot een behoefte aan meer remiscapaciteit. Daarom werd in 2004 de Harristown Garage gebouwd. Aan dit project is 22 miljoen EUR van de aan Dublin Bus betaalde steun voor infrastructuur/operationele faciliteiten besteed. De totale kosten voor de Harristown Garage bedroegen 42,1 miljoen EUR, bestaande uit de verstrekte subsidie van 22 miljoen EUR en een eigen bijdrage van CIÉ/Dublin Bus van 20,1 miljoen EUR. De in Harristown gestalde bussen worden alleen gebruikt voor ODV-diensten.
- (60) De fysieke toegang tot alle infrastructuurfaciliteiten waarvoor steun is gebruikt die is opgenomen in Tabel 3, is beperkt tot voertuigen van Bus Éireann en Dublin Bus.

4.4. De regeling leerlingenvervoer

4.4.1. Beschrijving van de regeling

- (61) Bus Éireann exploiteert de regeling leerlingenvervoer namens het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden. De regeling wordt sinds 1967 uitgevoerd door CIÉ en sinds de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 ⁽¹⁹⁾ door Bus Éireann.
- (62) De regeling is voornamelijk gericht op kinderen in plattlandsgebieden die, als gevolg van hun woonplaats, het anders moeilijk kunnen hebben om lessen regelmatig bij te wonen. Om in aanmerking te komen voor de regeling, moeten leerlingen verder dan een bepaalde afstand van de dichtstbijzijnde school wonen, al wordt normaal gesproken voor bepaalde leerlingen met speciale behoeften vervoer van deur tot deur geregeld.
- (63) Dankzij de regeling worden dagelijks 135 000 kinderen naar basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs gebracht, waaronder 8 000 kinderen met speciale onderwijsbehoeften en 9 000 kinderen die reizen via geregelde bus- en treindiensten, waaronder die van particuliere exploitanten met een vergunning.
- (64) Bus Éireann zet een vloot van 700 schoolbussen in als onderdeel van de regeling. Particuliere exploitanten die een contract hebben gesloten met Bus Éireann zetten nog eens 3 000 voertuigen in.
- (65) De Ierse autoriteiten verklaren dat 86 % van de diensten momenteel wordt verleend door contractanten uit de particuliere sector en dat dit percentage de afgelopen jaren geleidelijk is toegenomen.
- (66) De regeling wordt beheerd vanuit de elf regionale kantoren van Bus Éireann, waarvan de functies worden gecoördineerd door het hoofdkantoor van Bus Éireann in Dublin.
- (67) Naast het beheren van de eigen speciale vloot van schoolbussen, omvat de administratieve rol van Bus Éireann in de regeling:
- contracteren van particuliere exploitanten en betalen van rekeningen van contractanten;
 - doorlopend toezicht op de activiteiten van contractanten;
 - plannen voor het aanbieden van nieuwe diensten, waaronder routes en dienstregelingen;
 - jaarlijkse doorlichting van alle routes om deze aan te passen aan wijzigingen in het aantal vervoerde leerlingen;
 - beoordelen of leerlingen in aanmerking komen;
 - innen en boekhoudkundig verwerken van leerlingbijdragen;
 - verstrekken van tickets/passen aan leerlingen;
 - achtergrondonderzoeken van alle chauffeurs en inspecteurs, in samenwerking met de politie;
 - dagelijks toezicht op prestaties en normen;
 - alle benodigde administratieve ondersteuning voor het uitvoeren van de regeling en het afleggen van rekenschap als overheidsdienst.

4.4.2. Financiële regelingen voor de regeling leerlingenvervoer

- (68) De financiële regelingen voor de regeling leerlingenvervoer zijn opgenomen in een financiële overeenkomst uit 1968 ⁽²⁰⁾, die in 1975 is bijgewerkt ⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ Zie overweging 21.

⁽²⁰⁾ Zie voetnoot 13.

⁽²¹⁾ Zie voetnoot 14.

- (69) De Ierse autoriteiten verklaren dat het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden overeenkomstig die overeenkomsten Bus Éireann vergoedt op basis van „doorberekening van kosten” en dat de vergoeding wordt uitgekeerd voor een reeks directe kosten waarvan kan worden vastgesteld dat ze zijn gemaakt voor de exploitatie en het beheer van de regeling, plus een aandeel van de indirecte kosten voor Bus Éireann die worden berekend overeenkomstig een overeengekomen formule, minus de inkomsten uit bijdragen die worden gevraagd aan de ouders van leerlingen die gebruikmaken van de regeling.
- (70) De formule voor de berekening van de gemaakte indirecte kosten werd in de overeenkomst uit 1975 vastgesteld op 13 % van bepaalde gedefinieerde directe kosten. Na onderhandelingen tussen het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden en Bus Éireann werd voor deze kosten echter een maximum overeengekomen. In 2011 bedroeg dit maximumbedrag 16,7 miljoen EUR, of het equivalent van 10,7 % van de desbetreffende kosten voor dat jaar en vervolgens vastgesteld op 15 miljoen EUR voor zowel 2012 als 2013 ⁽²²⁾.
- (71) De kosten voor het betalen van onderaannemers uit de particuliere sector vormen een groot deel van de totale directe kosten, aangezien het merendeel van de diensten voor leerlingenvervoer wordt uitbesteed en niet wordt uitgevoerd door de eigen schoolbusvloot van Bus Éireann.
- (72) Er wordt elk schooljaar een bescheiden bijdrage gevraagd aan de ouders van in aanmerking komende leerlingen die naar het voortgezet onderwijs gaan en, sinds het schooljaar 2011/2012, ook aan ouders van in aanmerking komende leerlingen die naar het basisonderwijs gaan. Een hogere bijdrage wordt gevraagd aan de ouders van leerlingen op een school die van de regeling gebruikmaken, maar die niet in aanmerking komen.
- (73) De gecontroleerde financiële jaarrekeningen van de regeling voor de afgelopen jaren worden gepubliceerd door het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden ⁽²³⁾. De jaarlijkse kosten van de dienst, de door de ouders betaalde bijdragen (bijdrage per leerling per schooljaar), de jaarlijkse betaling aan Bus Éireann (in rekening te brengen nettobedrag) en de betalingen aan contracten sinds 2000 zijn opgesomd in Tabel 4.

Tabel 4

Regeling leerlingenvervoer (× miljoen EUR)				
Jaar	Kosten	Bijdragen ouders	Bij het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden in rekening te brengen bedrag	Betalingen aan onderaannemers
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⁾ Gecontroleerde rekeningen voor het leerlingenvervoer van Bus Éireann over 2010-2013 en de bijbehorende toelichting. Er moet worden opgemerkt dat in de toelichting bij de rekeningen over 2010 de verduidelijking is opgenomen dat de desbetreffende „bepaalde gedefinieerde directe kosten” beter kunnen worden omschreven als „heffing voor het vervoersbeheer en indirecte kosten”, met een bijbehorende toelichting.

⁽²³⁾ Ministerie van Onderwijs en Vaardigheden, beschikbaar onder: <http://www.education.ie/en/Parents/Services/School-Transport/Bus-Eireann-Audited-Accounts/>

Regeling leerlingenvervoer (× miljoen EUR)				
Jaar	Kosten	Bijdragen ouders	Bij het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden in rekening te brengen bedrag	Betalingen aan onderaannemers
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) De voertuigen die worden gebruikt voor de regeling leerlingenvervoer zijn over het algemeen afkomstig uit andere delen van de vloot van Bus Éireann. Dit kan worden verklaard uit het feit dat deze oudere bussen nog steeds geschikt zijn voor leerlingenvervoer, aangezien hiervoor over het algemeen minder kilometers worden gemaakt. Aangezien Bus Éireann de bussen voor de regeling leverde, omvatten de directe kosten die jaarlijks in rekening werden gebracht bij het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden tevens kosten voor afschrijving.
- (75) De periode van 2005 tot 2008 vormde een uitzondering op deze praktijk, aangezien de regering besloot de schoolbusvloot te vernieuwen om de veiligheid te verbeteren. In die periode werd financiering ten bedrage van 24,6 miljoen EUR verstrekt aan Bus Éireann door het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden voor de aanschaf van 161 extra schoolbussen. Die financiering vormt een aanvulling op de in Tabel 4 opgenomen bedragen voor de jaarlijkse betalingen. Voor deze bussen werden geen kosten voor afschrijving in rekening gebracht, aangezien deze volledig werden gefinancierd door het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden ⁽²⁴⁾.

4.5. Financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap

- (76) Ierland zet zich in voor de ontwikkeling van toegankelijke vervoersdiensten om te voldoen aan de toegankelijkheidsbehoeften van iedereen, ook van personen met een handicap. Daarom omvatte het nationaal ontwikkelingsplan 2000-2006 de verschaffing van 13 miljoen EUR financiële middelen voor de verbetering van de toegankelijkheid in de bestaande infrastructuur en faciliteiten voor openbaar vervoer van zowel openbaar als particulier verzorgd vervoer.
- (77) Een deel van deze financiering werd gebruikt voor de toegankelijkheidsverbeteringen voor de infrastructuur die is beschreven in overwegingen 53 tot en met 57. Vanaf 2001 ondersteunde het ministerie van Vervoer echter ook opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap om de dienstverlening door particuliere en openbare vervoerexploitanten aan gehandicapten te verbeteren. Busexploitanten gebruikten deze financiële middelen om eerstelijns personeel, zoals chauffeurs en medewerkers van de kaartverkoop, op te leiden.
- (78) Ten tijde van het besluit tot inleiding van de procedure werden alleen bij Dublin Bus, Bus Éireann en Veolia Transport opleidingsprogramma's inzake de omgang met personen met een handicap aangeboden en de Ierse autoriteiten verklaarden dat het ministerie van Vervoer overeenkomstig het concept „Vervoer voor iedereen” overwoog steun voor dit soort opleidingen te verstrekken aan alle particuliere busexploitanten.
- (79) De opleiding inzake de omgang met personen met een handicap voor medewerkers van Bus Éireann begon in november 2001 en werd door het hele land gegeven. Een soortgelijk programma voor Dublin Bus begon in 2002.

⁽²⁴⁾ Report of the Value for Money Review of the School Transport Scheme, blz. 54, beschikbaar onder: http://www.education.ie/servlet/blobServlet/st_vfm_school_transport_scheme_2011.pdf?language=EN

- (80) In de periode 2001 tot 2003 ontvingen Dublin Bus en Bus Éireann gedeeltelijke financiering voor opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap, zoals opgenomen in Tabel 5.

Tabel 5

Jaar	Financiering voor medewerkers (in EUR)		Kosten gedragen door (in EUR)	
	Bus Éireann	Dublin Bus	Bus Éireann	Dublin Bus
2001	374 827	—	127 450	—
2002	300 000	54 943	323 833	54 943
2003	194 205	61 617	46 717	61 617
Totaal per onderneming	869 032	116 560	498 000	116 560
Totaal CIÉ	985 592		661 560 ⁽¹⁾	

⁽¹⁾ In dit bedrag zijn aanvullende kosten ter hoogte van 47 000 EUR opgenomen die zijn gedragen door CIÉ in verband met de opleiding voor onderaannemers die werkzaam zijn in het kader van de regeling leerlingenvervoer, ook al waren medewerkers van de CIÉ-ondernemingen niet de begunstigden van die onderneming.

- (81) Deze middelen zijn betaald aan CIÉ en vervolgens overgemaakt naar de rekeningen van Dublin Bus en Bus Éireann.
- (82) In daaropvolgende jaren zijn aan Bus Éireann en Dublin Bus geen subsidies meer verstrekt voor opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap. Deze opleidingen zijn in plaats daarvan deel gaan uitmaken van de normale introductie-opleidingen van deze ondernemingen.
- (83) Omdat werd erkend dat er in de particuliere sector behoefte bestond aan een soortgelijke opleiding, is er vanaf 2006 financiering beschikbaar gesteld voor opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap. In 2007 en 2008 bedroeg deze financiering 25 550 EUR, waarvan de Ierse autoriteiten benadrukken dat dit 100 % was van de voor dit doel door de particuliere sector aangevraagde financiering.

5. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE

5.1. Compensatie voor diensten op het gebied van openbaar busvervoer: exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten, financiering van nieuwe bussen en de regeling leerlingenvervoer

5.1.1. De vraag of er sprake is van steun

- (84) Met betrekking tot de vraag of er sprake is van staatssteun was de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure van oordeel dat de Ierse autoriteiten nog niet voldoende informatie hadden verschaft om te kunnen concluderen dat aan alle criteria van het Altmark-arrest ⁽²⁵⁾ was voldaan. Op grond van de door de Ierse autoriteiten meegedeelde informatie kan de Commissie niet uitsluiten dat de maatregel moet worden beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.

5.1.2. Verenigbaarheid van de steun

- (85) Bus Éireann en Dublin Bus bieden zowel geregeld als niet-geregeld busvervoer aan en zijn ondernemingen die vervoer over de weg verzorgen. Daarom was de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure van mening dat Bus Éireann en Dublin Bus binnen het toepassingsgebied vielen van de inmiddels ingetrokken Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad ⁽²⁶⁾.

⁽²⁵⁾ Arrest van 24 juli 2003, zaak C-280/00, Altmark Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Jurispr. 2003, blz. I-7747.

⁽²⁶⁾ Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 156 van 28.6.1969, blz. 1). Bij de inwerkingtreding op 3 december 2009 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 werden de Verordeningen (EEG) nr. 1191/69 en nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1) ingetrokken.

- (86) Volgens de Ierse autoriteiten was er een openbaredienstverplichting opgelegd aan CIÉ en haar dochterondernemingen door de Transport Act 1950, de Transport Act 1958 en de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 (hierna tezamen „de vervoerswetten” genoemd) ⁽²⁷⁾. Sinds 2003 zijn de voorwaarden en de omvang van de jaarlijkse compensatie van de Ierse autoriteiten voor Dublin Bus en Bus Éireann vastgesteld in convenanten. De Ierse autoriteiten hebben verklaard dat zij de convenanten met Dublin Bus en Bus Éireann niet beschouwen als openbaredienstcontracten. Op grond van de informatie waarover de Commissie ten tijde van het besluit tot inleiding van de procedure beschikte, kon zij niet uitsluiten dat de convenanten moesten worden beschouwd als openbaredienstcontracten.
- (87) Volgens artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 mag het bedrag van de compensatie voor het eenzijdig opleggen van een openbaredienstverplichting niet hoger liggen dan het verschil tussen de kosten om de openbaredienstverplichtingen na te komen en de ontvangsten die door deze prestaties worden gegenereerd. In het besluit tot inleiding van de procedure was de Commissie dus van mening dat zij voor een beoordeling van de verenigbaarheid overeenkomstig die verordening moest nagaan of de door de Ierse autoriteiten betaalde compensaties niet hoger lagen dan het verschil tussen de kosten voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen en de ontvangsten uit de verkoop van buskaartjes. Op basis van de toenmalig beschikbare informatie, vroeg de Commissie zich af of er in het geval van Bus Éireann en Dublin Bus geen sprake is van overcompensatie. De beide CIÉ-dochterondernemingen verzorgen immers ook diensten die niet vallen onder wat als openbaredienstverplichtingen zou kunnen worden geïnterpreteerd (de zogenaamde „commerciële diensten”) waarvoor zij mogelijk gebruikmaken van met publieke middelen gefinancierde bussen. De Commissie kon derhalve niet concluderen dat de compensaties niet hoger lagen dan de uitgaven voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen. Op dat moment beschikte de Commissie over onvoldoende elementen om na te gaan of de Ierse autoriteiten de compensatie voor de naleving van de tariefverplichtingen hadden berekend overeenkomstig artikel 2, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 1191/69, in overeenstemming met de artikelen 11, 12 en 13 van die verordening.
- (88) De Commissie betwijfelde ook of de desbetreffende maatregelen verenigbaar waren met Verordening (EEG) nr. 1191/69 indien zij werden beschouwd als compensatie voor de naleving van openbaredienstverplichtingen.
- (89) Hetzelfde geldt voor het leerlingenvervoer. Ook hier betwijfelde de Commissie of de overeenkomsten tussen de Ierse autoriteiten en Bus Éireann verenigbaar waren met Verordening (EEG) nr. 1191/69 indien zij werden beschouwd als compensatie voor de naleving van openbaredienstverplichtingen. Op het moment dat het besluit tot inleiding van de procedure werd vastgesteld, beschikte de Commissie over onvolledige informatie over de voorwaarden van de contractuele regelingen, de inkomsten die werden gegenereerd met en de kosten van de verstrekte diensten voor leerlingenvervoer.

5.2. Financiering van speciale infrastructuur

5.2.1. De vraag of er sprake is van steun

- (90) Met betrekking tot de vraag of er sprake is van staatssteun was de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure van mening dat was voldaan aan de voorwaarde dat de steun werd verleend door een lidstaat of werd bekostigd met staatsmiddelen. Bovendien merkte de Commissie op dat het gebruik van de infrastructuur beperkt leek te zijn tot uitsluitend Bus Éireann en Dublin Bus en dat de maatregel een selectief economisch voordeel vormt in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag. De Commissie kon derhalve niet uitsluiten dat de investeringssteun voor infrastructuur staatssteun vormden in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.

5.2.2. Verenigbaarheid van de steun

- (91) In het besluit tot inleiding van de procedure wierp de Commissie de vraag op of de busstations, bushaltes, remises en onderhoudsfaciliteiten deel uitmaakten van een eenzijdig opgelegde openbaredienstverplichting, of dat de investeringssteun voor infrastructuur het voorwerp uitmaakte van openbaredienstcontracten.
- (92) De Ierse autoriteiten stellen dat de investeringssubsidie voor infrastructuur viel onder de afwijking van artikel 93 van het Verdrag in verband met de behoeften van de coördinatie van het vervoer en met een openbare dienst verbonden verplichtingen. De Commissie was van mening dat de verenigbaarheid van de subsidies rechtstreeks op grond van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag moest worden beoordeeld. De Commissie uitte in het besluit tot inleiding van de procedure echter haar twijfel met betrekking tot de vraag of de desbetreffende maatregelen strijdig waren met het gemeenschappelijk belang en of in dit geval aan de verenigbaarheidscriteria van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag was voldaan.

⁽²⁷⁾ Zie deel 3.1.

5.3. Financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap

- (93) Op het moment van vaststelling van het besluit tot inleiding van de procedure hadden de Ierse autoriteiten niet de nodige informatie verschaft aan de Commissie betreffende de duur, het budget, de intensiteit en andere voorwaarden in verband met de financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap, om een standpunt in te kunnen nemen ten aanzien van die maatregel.
- (94) Op basis van de informatie waarover de Commissie op het moment van vaststelling van het besluit tot inleiding van de procedure beschikte, uitte de Commissie haar twijfel over de vraag of er sprake is van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.
- (95) De Commissie was tevens van mening dat, mocht zij tot de conclusie komen dat de opleidingsmaatregel staatssteun vormde, het juiste juridische kader voor de beoordeling van de verenigbaarheid Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie ⁽²⁸⁾ zou zijn.
- (96) Op het moment van vaststelling van het besluit tot inleiding van de procedure kon de Commissie niet concluderen dat aan alle bepalingen van Verordening (EG) nr. 68/2001 was voldaan en of de vrijstelling van de aanmeldingsplicht zoals opgenomen in artikel 108, lid 3, van het Verdrag dus van toepassing was.

6. OPMERKINGEN VAN IERLAND

6.1. Achtergrond

- (97) Ierland verklaart dat de afgelopen vijftien tot twintig jaar sprake is van ongekende sociale en economische veranderingen in Ierland. Toegenomen verkeersstromen, bevolkingsgroei, industrie, forensen, wijzigingen in vestigingspatronen en langere reistijden lieten de grote tekortkomingen zien van de vervoersinfrastructuur en -diensten. In reactie op deze dringende uitdagingen voorzagen de nationale ontwikkelingsplannen voor economische en sociale ontwikkeling sinds het begin van de jaren 1990 in investeringsprioriteiten voor vervoersinfrastructuur en -diensten om snel de capaciteit van het vervoerssysteem uit te breiden door middel van het verbeteren en leveren van nieuwe voertuigen, garages en uitrusting.
- (98) CIÉ is het enige orgaan met een wettelijke verplichting tot het verstrekken van geïntegreerd openbaar vervoer, met inbegrip van verliesgevende sociale en economische diensten, en werd derhalve samen met haar volle dochterondernemingen de focus van overheidsinvesteringen in de openbaarvervoerssector. Deze exploitanten waren in het bijzonder vanwege hun uitgebreide en geïntegreerde netwerkdiensten goed in staat om (verliesgevende) capaciteit in de spitsuren snel te vergroten. Dit is de achtergrond waartegen meer kapitaal- en exploitatiefinanciering werden verstrekt.

6.2. Bestaande steun

- (99) Ierland is van mening dat alle steunmaatregelen die genoemd zijn in het besluit tot inleiding van de procedure, bestaande steun zijn. Ierland heeft echter apart geantwoord op de argumenten van de Commissie met betrekking tot de exploitatiecompensatie en de financiering van infrastructuur, zonder af te doen aan het standpunt van Ierland dat alle desbetreffende steunmaatregelen bestaande steun zijn.

6.3. Exploitatiecompensatie

- (100) Sinds het einde van de jaren 1950 werd compensatie verstrekt aan CIÉ en dit is niet gewijzigd bij de omvorming van CIÉ tot verschillende ondernemingen in 1986. Het compensatiemechanisme is evenmin gewijzigd door de invoering van de convenanten tussen het ministerie van Vervoer en Dublin Bus en Bus Éireann in 2003. Volgens Ierland was dit slechts een administratieve wijziging om de aan CIÉ verstrekte steun beter te kunnen beheren. Alle steun wordt verleend voor de financiering van de wettelijke verplichting om openbare passagiersvervoersdiensten te kunnen verzorgen, zoals vastgelegd in de vervoerswetten.
- (101) Ierland heeft bewijs overgelegd in de vorm van een arrest van het Ierse Supreme Court inzake het gebrek aan rechtsgevolgen van convenanten onder het Ierse recht. Ierland stelt dat het in dit geval gerechtvaardigd is om te vertrouwen op het Iers recht, aangezien wordt gesteld dat het sluiten van de convenanten neerkwam op een wijziging van het Ierse wettelijke stelsel, terwijl in dit arrest wordt bevestigd dat dit overeenkomstig het Iers recht niet mogelijk is.

⁽²⁸⁾ Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun (PB L 10 van 13.1.2001, blz. 20).

- (102) Daarnaast wees Ierland op de convenanten zelf, die formuleringen bevatten waarin wordt gezegd dat ze geen rechtsgevolgen hebben en dat de steun in verband met deze convenanten wordt betaald op basis van de eerder in overweging 100 genoemde wetgeving.
- (103) Ierland stelt dat dit nogmaals aantoont dat de convenanten zijn gebaseerd op het bestaande wetgevingsstelsel dat al sinds 1950 van kracht is.
- (104) Subsidiair stelt Ierland dat de desbetreffende betalingen voldoen aan de vier Altmark-voorwaarden en dat er geen economisch voordeel ontstaat voor Bus Éireann of Dublin Bus. Meer subsidiair stelt Ierland dat de in het Iers recht sinds 1950 opgenomen verplichtingen openbaredienstverplichtingen zijn die voldoen aan Verordening (EEG) nr. 1191/69 en verenigbaar zijn met het Verdrag. Bovendien stelt Ierland dat, gelet op het karakter van de betaalde compensatie, dit neerkomt op rechtmatige exploitatiesteun die valt onder de afwijkingen van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag. Tot slot stelt Ierland dat artikel 106, lid 2, van het Verdrag van toepassing is op ondernemingen zoals CIÉ, Bus Éireann en Dublin Bus.

6.4. Nationale ontwikkelingsplannen

- (105) Ierland verklaart dat het nationaal ontwikkelingsplan 2000-2006 niet het juiste instrument is voor de beoordeling van de toepassing van artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad ⁽²⁹⁾, aangezien de financiering die is verstrekt overeenkomstig het nationaal ontwikkelingsplan 1993-1999 neerkomt op bestaande steun en er in die steun geen substantiële wijziging is aangebracht door het overeenkomen van de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013.
- (106) Ierland betoogt dat het nationaal ontwikkelingsplan een beleidsdocument op hoog niveau is waarin de investeringsstrategieën en -prioriteiten van de regering zijn vastgesteld en dat de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 daarom geen rechtsgevolg hebben die een aanzienlijke wijziging vormt overeenkomstig artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999.
- (107) Ierland stelt dat artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999 niet moet worden toegepast op opeenvolgende beleidsdocumenten op hoog niveau van de regering vóór vaststelling van de begroting.
- (108) Ierland stelt dat de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 geen invloed hebben op de daadwerkelijke inhoud van de oorspronkelijke regeling of het intrinsieke functioneren van het nationaal ontwikkelingsplan 1993-1999. De daadwerkelijke inhoud en het intrinsieke functioneren van de nationale ontwikkelingsplannen als beleidsdocumenten zijn niet gewijzigd. Gezien het beleidsmatige karakter van de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 kunnen zij de aard van het bestaande ontwikkelingsplan 1993-1999, juridisch gezien, niet wijzigen. Subsidiair stelt Ierland dat de wijzigingen slechts aanvullingen zijn op het oorspronkelijke nationale ontwikkelingsplan.

6.5. Infrastructuur

- (109) Volgens Ierland werd de financiering van de infrastructuur uitsluitend verstrekt om te voldoen aan openbaredienstverplichtingen. Het verbeteren van de infrastructuur was noodzakelijk om te voldoen aan de door de openbaredienstverplichtingen opgelegde kwaliteits- en toegankelijkheidseisen. Mocht het nodig zijn om de Altmark-voorwaarden toe te passen, dan voldoet de compensatie aan de vier criteria die in het Altmark-arrest zijn vastgesteld.
- (110) Bovendien stelt Ierland dat de financiering van de infrastructuur valt onder de afwijking van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag. Ierland betoogt dat, zoals de Commissie verklaart in punt 185 van het besluit tot inleiding van de procedure, de Ierse autoriteiten bij het verlenen van financiële steun voor de desbetreffende infrastructuur inzetten op regionale ontwikkeling, betere ontsluiting van bepaalde gebieden, verhoging van de mobiliteit van personen met een mobiliteitsbeperking en milieubescherming door de bevordering van openbaar vervoer. De desbetreffende steun verhoogt de kwaliteit van het openbaar vervoer in Ierland en draagt bij aan doelstellingen van gemeenschappelijk belang, in overeenstemming met het Ierse nationale toegankelijkheidsplan „Vervoer voor iedereen”. Daarom stelt Ierland dat de verbeteringen van de infrastructuur duidelijk voldoen aan gedefinieerde doelstellingen van algemeen belang (beter openbaar vervoer en verbeterde diensten voor het publiek) en dat deze verbeteringen van de infrastructuur noodzakelijk zijn voor en evenredig zijn aan de gestelde doelstellingen.
- (111) Tot slot stelt Ierland dat artikel 106, lid 2, van het Verdrag van toepassing is op de desbetreffende ondernemingen (CIÉ, Bus Éireann en Dublin Bus) en dat deze bepaling een uitzondering vormt op de andere regels die zijn opgenomen in het Verdrag, waaronder die met betrekking tot vervoer.

⁽²⁹⁾ Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1).

6.6. Opleiding inzake de omgang met personen met een handicap

- (112) Volgens Ierland is deze financiering sociaal van aard en is deze gericht op het verbeteren van de mobiliteit van personen met een handicap.
- (113) Bij verbeteringen van de infrastructuur en diensten moeten bijbehorende opleidingen worden aangeboden indien deze openbaarvervoersdiensten toegankelijk moeten worden voor personen met een handicap. Daarom werden de financiële middelen aanvankelijk verstrekt aan de CIÉ-groep (als belangrijkste aanbieders van openbaar vervoer) die in overheidshanden is, om opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap te ontwikkelen en uit te voeren. Opleiding inzake de omgang met personen met een handicap maakt nu onderdeel uit van de normale introductieopleiding van deze overheidsbedrijven en wordt niet langer gesubsidieerd door de bijdrage ten behoeve van een betere toegankelijkheid.
- (114) Ierland stelt dat de financiering die is ontvangen in verband met het aanbieden van een opleidingsprogramma inzake de omgang met personen met een handicap, geen economisch voordeel biedt aan Dublin Bus of Bus Éireann. Het programma voorzorg in passende opleiding zodat medewerkers konden inspelen op de behoeften van personen met een zintuiglijke beperking of mobiliteitsbeperking. Het programma voldeed volledig aan richtsnoeren van de Ierse regering, aanbestedingsregels van de Unie en het aanbestedingsbeleid van CIÉ en stond onder het toezicht van het betrokken ministerie.
- (115) Ierland wijst er verder op dat de financiering van opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap sinds 2006 beschikbaar is voor particuliere exploitanten onder dezelfde voorwaarden die golden voor Dublin Bus en Bus Éireann.
- (116) Volgens Ierland vormt de financiering van opleiding inzake de omgang met personen met een handicap geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag. De maatregel vervalst de mededinging niet en dreigt evenmin de mededinging te vervalsen. Noch beïnvloedt de maatregel het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig.
- (117) Bovendien, of subsidiair, valt de financiering van dergelijke opleidingen volgens de Ierse autoriteiten onder de afwijking van artikel 107, lid 2, onder a), van het Verdrag, aangezien deze een sociaal karakter heeft, individuele consumenten met een handicap de uiteindelijke begunstigden van de maatregel zijn en de steun werd verleend zonder discriminatie ten aanzien van de oorsprong van de desbetreffende producten, aangezien de financiering onder gelijke voorwaarden beschikbaar is voor alle exploitanten.
- (118) Tot slot, of subsidiair, valt de financiering van opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap onder de uitzondering die is voorzien in artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag.

6.7. Verenigbaarheid van de steun op grond van Verordening (EG) nr. 1370/2007

- (119) Aangezien Verordening (EG) nr. 1370/2007 op 3 december 2009 in werking is getreden, heeft de Commissie Ierland verzocht zijn opmerkingen in te dienen betreffende de verenigbaarheid van de desbetreffende maatregelen met de interne markt op grond van Verordening (EG) nr. 1370/2007.
- (120) In zijn antwoord voegde Ierland niets toe aan zijn eerdere antwoorden die betrekking hadden op de verenigbaarheid met de ingetrokken Verordeningen (EEG) nr. 1191/69 en (EEG) nr. 1107/70, maar stelde het dat er stappen waren ondernomen om te voldoen aan Verordening (EG) nr. 1370/2007, waaronder het ondertekenen van openbaredienstcontracten en het oprichten van een nieuwe vervoersautoriteit.

6.8. De regeling leerlingenvervoer

- (121) Ierland stelt dat „de regeling leerlingenvervoer buiten de bevoegdheid van de Commissie valt, namelijk de gestelde wijzigingen van de convenanten en de nationale ontwikkelingsplannen”. Bus Éireann exploiteert de regeling leerlingenvervoer namens het ministerie van Onderwijs en Vaardigheden. Volgens Ierland valt de regeling leerlingenvervoer derhalve niet onder het staatssteuntoezicht en vormt zij ook geen openbaredienstverplichting. Desalniettemin heeft Ierland nadere inlichtingen verstrekt over de regeling leerlingenvervoer, zoals verzocht in het besluit tot inleiding van de procedure.

7. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

7.1. De klager (Coach Tourism and Transport Council)

- (122) Volgens de klager heeft Ierland aanzienlijke bedragen aan onrechtmatige staatssteun verstrekt en doet het dat nog steeds. De steun wordt niet op gelijke en niet-discriminerende basis verleend en is een duidelijke vervalsing van de mededinging op de interne markt. De maatregelen vormen een schending van de artikelen 107, 108 en 109 van het Verdrag en tevens van verschillende andere bepalingen in het Unierecht (waaronder de artikelen 102 en 106 van het Verdrag). De onrechtmatige staatssteun is schadelijk voor zowel de mededinging als de belangen van consumenten.

- (123) De desbetreffende steun wordt door Ierland uitgekeerd aan ondernemingen die volledig in handen zijn van en worden gecontroleerd door de Ierse overheid, maar die duidelijk concurreren met particuliere exploitanten op bestaande en potentiële nieuwe routes. De infrastructuur die is gefinancierd met staatssteun zou op niet-discriminerende basis moeten openstaan voor iedereen. Exclusiviteit kan niet worden gerechtvaardigd wanneer stations, bushaltes en bushokjes zich bevinden op routes waar ook particuliere exploitanten concurreren of willen concurreren.
- (124) Ierland heeft betoogd dat het feit dat de door CIÉ berekende ritprijzen gereguleerd zijn, dit op een of andere manier aantoont dat er een sociaal element zit in de dienstverlening. De regulering van ritprijzen is geen bewijs dat een onderneming is belast met het uitvoeren van een openbaredienstverplichting.
- (125) Volgens de klager vormt de financiering van de vloot van zowel Dublin Bus als Bus Éireann onrechtmatige staatssteun omdat:
- niet alle routes die worden aangemerkt als openbaredienstverplichtingen, daadwerkelijk als dusdanig mogen worden aangemerkt, en
 - zelfs wanneer nieuwe bussen worden ingezet op routes die terecht als ODV-routes gelden, dit ervoor zorgt dat andere bussen (waarvan de aanschaf is gefinancierd) beschikbaar komen die vervolgens op routes worden ingezet waar particuliere exploitanten concurreren en zo de mededinging wordt vervalst, aangezien zij nu, met dit oneerlijke voordeel, concurreren met particuliere exploitanten.
- (126) Het feit dat de berekening van de aan Dublin Bus en Bus Éireann betaalde publieke compensatie weinig specifiek is, houdt in dat niet wordt voldaan aan de Altmark-voorwaarden en er dus sprake is van overcompensatie. De betalingen voor de openbaredienstverplichtingen sinds 2003 vormen nieuwe steun in de zin van Verordening (EG) nr. 659/1999.
- (127) Concurrentie is slechts in beperkte mate geïntroduceerd. Dublin Bus en Bus Éireann en hun vakbonden hebben zich verzet tegen alle liberaliseringsmaatregelen. Het liberalisatieproces is verder beperkt door het feit dat, terwijl particuliere exploitanten verplicht zijn een vergunning aan te vragen om diensten aan te kunnen bieden, CIÉ-ondernemingen vrijgesteld zijn van het vergunningensysteem en alleen het ministerie van Vervoer op de hoogte moeten brengen van voorgestelde nieuwe diensten of voorgestelde wijzigingen in bestaande diensten.
- (128) Het contract voor de exploitatie van diensten voor leerlingenvervoer werd steeds toegekend zonder aanbestedingsprocedure. Bovendien kan Bus Éireann het contract niet nakomen, aangezien zij de werkzaamheden heeft moeten uitbesteden aan de particuliere sector.
- (129) Tot slot heeft de klager, in reactie op de brief van de Commissie van 30 maart 2010 betreffende de verenigbaarheid van de steun op grond van Verordening (EG) nr. 1370/2007, opmerkingen ingediend die niet ingingen op de specifieke kwestie van de verenigbaarheid van de reeds van kracht zijnde maatregelen met die verordening.
- (130) Op 22 juli 2008 heeft de klager nadere inlichtingen verstrekt met betrekking tot Mortons, een van zijn leden. Met deze opmerkingen is geen rekening gehouden, aangezien deze zijn ingekomen na de in het besluit tot inleiding van de procedure vastgestelde termijn van 15 oktober 2007.

7.2. Bus Éireann, Dublin Bus en CIÉ

- (131) De gestelde begunstigers van de desbetreffende steunmaatregelen, Bus Éireann en Dublin Bus, hebben gezamenlijk opmerkingen ingediend in aanvulling op de juridische kwesties waarop de opmerkingen van Ierland betrekking hadden (zie deel 6). De opmerkingen van Bus Éireann en Dublin Bus zijn ontvangen bij brief van 21 april 2008 en daarom is er geen rekening mee gehouden, aangezien ze zijn ontvangen na de deadline van 15 oktober 2007.
- (132) Op 19 april 2010 heeft CIÉ gereageerd op de brief van de Commissie van 30 maart 2010 met betrekking tot de verenigbaarheid van de steun op grond van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en gesteld dat alle maatregelen volledig verenigbaar waren met die verordening en dat er geen sprake was van overcompensatie noch dat er onverenigbare steun was verleend en dat alle compensatie voor openbare diensten was beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk was om te voldoen aan de kosten die zijn ontstaan bij het naleven van de openbaredienstverplichtingen.

7.3. Overige busondernemingen

7.3.1. Aircoach

- (133) Volgens Aircoach moeten de betalingen die door de Ierse autoriteiten aan Bus Éireann en Dublin Bus zijn gedaan in de vorm van subsidies op grond van het nationaal ontwikkelingsplan en de jaarlijkse exploitatiesubsidies, worden beschouwd als staatssteun en zijn de voorwaarden zoals vastgesteld in Verordening (EEG) nr. 1191/69 hierop van toepassing.

- (134) Aircoach ziet met betrekking tot de gestelde onrechtmatige staatssteun problemen op de volgende gebieden:
- a) gesteunde ontwikkeling van eigendommen;
 - b) gesteunde vernieuwing van de vloot;
 - c) verstrekken van gesubsidieerde personeelsopleidingen;
 - d) compensatiebetalingen.
- (135) Aircoach stelt dat de in de vorige overweging vermelde overheidsfinanciering tot gevolg heeft dat de markt voor verlening van busdiensten in Ierland wordt verstoord door aan Bus Éireann en Dublin Bus een oneerlijk commercieel voordeel te verstrekken. In combinatie met het gesloten karakter van het grootste deel van de Ierse markt voor busvervoer heeft dit als gevolg gehad dat andere busexploitanten ernstig beperkt werden in hun mogelijkheden om het publiek alternatieve diensten aan te bieden, zodat het publiek de keuzevrijheid werd ontnomen. Aircoach is van mening dat de overheidsfinanciering die is verstrekt aan Bus Éireann en Dublin Bus, een positiever effect zou hebben indien deze beschikbaar werd gesteld aan alle exploitanten van busdiensten in Ierland en indien toegang tot openbare faciliteiten (busstations, busknooppunten en haltes) werd opengesteld in de aanloop naar een algemenere openstelling van de markt.
- (136) Aircoach heeft op 23 april 2010 gereageerd op de brief van de Commissie van 30 maart 2010 betreffende de verenigbaarheid van de steun op grond van Verordening (EG) nr. 1370/2007, maar is niet specifiek ingegaan op de kwestie van de verenigbaarheid van de maatregelen op grond van die verordening.

7.3.2. Citylink

- (137) Volgens Citylink bestaan er problemen met de concurrerende commerciële routes in Ierland. Citylink stelt dat, wanneer Bus Éireann deelneemt aan de concurrerende commerciële markt, de subsidie die deze onderneming ontvangt, wordt gebruikt om ritprijzen aan te vullen tot een niveau waarop particuliere exploitanten zonder subsidies niet kunnen concurreren.
- (138) Citylink deed de volgende suggesties om correcte, passende, betrouwbare, veilige en betaalbare ritprijzen te verzekeren voor alle buspassagiers in Ierland:
- a) op alle commerciële/concurrerende routes moeten ritprijzen worden aangeboden die alle exploitanten een eerlijk rendement bieden op hun investeringen;
 - b) de toewijzing van nieuwe routes of het opnieuw toewijzen van bestaande routes moet openstaan voor alle exploitanten;
 - c) de dienstregelingen voor alle diensten moet onderling worden afgestemd;
 - d) busstations moeten worden gedeeld;
 - e) alle exploitanten en hun medewerkers moeten een dag krijgen voor de herziening en verbetering van een correcte en vriendelijke klantenservice.

7.4. Vakbonden

7.4.1. National Bus and Rail Union

- (139) De National Bus and Rail Union, een vakbond die de belangen vertegenwoordigt van vervoersmedewerkers van Bus Éireann, Dublin Bus en Irish Rail, is van mening dat de door de klager naar voren gebrachte kwesties worden gebruikt als afleidingstactiek om een voordeel te behalen en weinig te maken hebben met het verlenen van betere busdiensten aan het grote publiek.
- (140) Een gefragmenteerd, geprivatiseerd openbaarvervoersysteem is duurder en minder efficiënt. Concurrentie voor een marktaandeel op winstgevende routes ten gunste van aandeelhouders is niet altijd in het belang van de klant. Het algemeen belang moet het belangrijkste criterium zijn bij het verlenen van vergunningen aan busexploitanten.
- (141) Particuliere exploitanten zullen niet geïnteresseerd zijn in verliesgevende routes of in kruissubsidiëring van verliesgevende routes door winstgevende routes.

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

- (142) Volgens SIPTU vormt de regeling leerlingenvervoer geen staatssteun aan Bus Éireann en is er evenmin sprake van uitbesteding van een openbare dienst, doordat dit proces Bus Éireann geen financiële winst oplevert.
- (143) CIÉ moet voldoen aan de voorwaarden van de Transport Act 1958. CIÉ voldoet aan de drie functies van de openbardienstverplichting die zijn opgenomen in de Transport Act 1958.
- (144) De convenanten zijn niet wettelijk bindend en kunnen dus niet worden aangemerkt als contracten. De convenanten voldoen, volgens SIPTU, aan de voorwaarden van Verordening (EEG) nr. 1191/69 en mogen niet de basis vormen voor de aanname dat de openbardienstverplichting is vervangen door de convenanten, zoals ten onrechte is vermeld in het ontwerpverslag van de Competition Authority van Ierland.

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

- (145) Volgens TSSA is de stelling dat Dublin Bus en Bus Éireann onrechtmatige staatssteun hebben ontvangen, ongefundeerd als in aanmerking wordt genomen dat deze ondernemingen gedurende tientallen jaren geen investeringen hebben kunnen doen en onvoldoende middelen hadden om sociaal noodzakelijke, maar zeer verliesgevende busdiensten te exploiteren.
- (146) Er mag niet worden vergeten dat Ierland op het moment dat CIÉ werd opgericht, een jonge republiek was en particuliere vervoersondernemingen dus geen georganiseerd netwerk van diensten konden aanbieden om te voldoen aan de behoeften van de bevolking. CIÉ werd opgericht om veilige, betrouwbare, levensvatbare en sociale netwerkdiensten aan te bieden, met inbegrip van verliesgevende sociale diensten, en het exploiteert nog steeds dergelijke diensten. Van CIÉ werd verwacht dat het een commercieel orgaan is en een instrument van sociaal beleid, hetgeen een onmogelijk dilemma is.
- (147) Dublin Bus en Bus Éireann blijven voldoen aan hun openbardienstverplichtingen door kwantitatieve en kwalitatieve verbeteringen aan te brengen in het aanbod en de kwaliteit van de diensten aan passagiers via hun geïntegreerde dienstennetwerken die worden verzorgd overeenkomstig doelstellingen van de regering.

7.5. **Academici**

7.5.1. *Professor Austin Smyth, University of Westminster*

- (148) Volgens professor Smyth leidt ieder besluit van de Commissie dat uitsluitend op wettelijke bepalingen is gebaseerd, tot onbedoelde en ongunstige effecten voor de Ierse consument en/of belastingbetaler.
- (149) Professor Smyth is van mening dat het probleem met het bussysteem in Ierland het gevolg is van het niet op consistente wijze toepassen van het vergunningensysteem of van de toepassing op een manier die de doelstellingen die CIÉ zijn gesteld, niet ten goede komt. Onder de huidige vergunningsregelingen heeft Ierland te maken met het verdwijnen van sociaal noodzakelijke diensten en de geleidelijke instorting van het openbaarvervoernetwerk van het land.
- (150) Professor Smyth beschrijft de voordelen van verschillende modellen voor de bussector en doet een aantal suggesties voor verbetering van het bestaande model in Ierland, waaronder:
 - a) meer transparantie in de toewijzing en het gebruik van subsidies;
 - b) versterking van het Ierse ministerie van Vervoer wat betreft vervoerseconomie;
 - c) verbetering bij de toewijzing van kosten, inkomsten en andere nettovoordelen tussen commerciële en sociaal noodzakelijke routes;
 - d) bevordering van verdere deelname van ondernemingen uit de particuliere sector;
 - e) uitvoering van een aantal proefprojecten voor openbardienstverplichtingen om de kosten en baten van een formelere aanpak te beoordelen.

7.5.2. Dr. Sean Barret, Trinity College, Dublin

- (151) Dr. Barret benadrukt dat economen in Ierland zich al jaren zorgen maken over de onbevredigende regulering van de Ierse bussector. Het busbeleid is ontoereikend en er worden geen pogingen gedaan om optimale efficiëntie te bereiken met betrekking tot zowel de commerciële aspecten van busvervoer als de openbaredienstaspecten.
- (152) Dr. Barret betoogt dat de markt voor busvervoer wordt gekenmerkt door de nauwe relatie tussen het ministerie van Vervoer en CIÉ, en in dit verband stelt hij dat sinds de jaren 1950 een gestage toename heeft plaatsgevonden van exploitatiesubsidies, die allemaal aan CIÉ zijn toegekend. Dr. Barret voegt toe dat middelen uit de nationale ontwikkelingsplannen exclusief zijn toegewezen aan CIÉ en dat alle andere exploitanten zijn uitgesloten.
- (153) Volgens dr. Barret zijn de convenanten een voorbeeld van het insider-outsider-model in werking en vormen ze geen efficiënte methode om het verrichten van busvervoer op commerciële basis of als openbare dienst te verzekeren.
- (154) Dr. Barret stelt dat de combinatie van overheidscompensatie aan CIÉ voor meer dan de werkelijke verliezen, de toestemming van het ministerie van Vervoer om verschillende ritprijzen in rekening te brengen op routes met én zonder concurrentie en de afwezigheid van transparante procedures voor de toewijzing van openbare diensten en investeringsubsidies, CIÉ feitelijk een enorme „oorlogskas” bieden om lagere ritprijzen te financieren op routes waar sprake is van concurrentie met efficiëntere onafhankelijke busondernemingen.

7.5.3. Professor Frank W. Roche, Michael Smurfit Graduate Business School (University College Dublin)

- (155) Volgens professor Roche houdt de overheidscompensatie in kwestie uitsluitend verband met verliesgevende stedelijke, voorstedelijke en plattelandsdiensten. De Ierse markt voor langeafstandsvervoer over de weg staat al open voor alle exploitanten.
- (156) Professor Roche benadrukt de belangrijke rol die Bus Éireann speelt in verband met kleine en middelgrote busondernemingen in Ierland. Door middel van uitbestedingen faciliteert Bus Éireann de toegang tot de markt van mkb-bedrijven, waarvan de meerderheid niet de schaalgrootte of de mogelijkheden heeft om te overleven als ze direct zouden concurreren met grotere nationale of multinationale exploitanten.

7.5.4. Professor Peter Mackie, University of Leeds

- (157) Professor Mackie stelt dat het echte probleem niet wordt gevormd door de vraag mededinging versus monopolie, maar door de manier waarop de dominante ondernemingen in eigendom zijn, worden georganiseerd en worden beheerd.
- (158) Professor Mackie beschrijft de methodologie die hij aanbeveelt voor de regulering van de bussector. Volgens professor Mackie moeten alle exploitanten, zowel publiek als particulier, na openstelling van de markt worden verplicht gecontroleerde gegevens over het verkeer en de inkomsten te verstrekken. Een boekhoudkundige scheiding voor langeafstandsdiensten maakt het voor exploitanten zoals Bus Éireann mogelijk om publiekelijk aan te tonen dat ze de mededinging niet vervalsen door middel van kruissubsidies.

7.6. Overige belanghebbenden*Jerome Casey & Company Ltd Marketing & Strategic Management*

- (159) De heer Casey betoogt dat staatssteun voor passagiers- en remisefaciliteiten is verleend, maar niet als collectief goed, maar ter financiering van het particuliere, exclusieve eigendom van in openbare handen zijnde busondernemingen.
- (160) Volgens de heer Casey moet worden nagegaan of de financiering van deze faciliteiten een concurrentievoordeel opleverde voor Dublin Bus en Bus Éireann, dat wil zeggen of de nettokosten voor de desbetreffende ondernemingen voor de exploitatie van deze faciliteiten lager was dan de nettokosten van vergelijkbare door de markt verstrekte faciliteiten. Het is absoluut niet duidelijk of de economische voordelen voor de openbare busondernemingen als gevolg van deze faciliteiten opwegen tegen de kosten ervan.
- (161) De heer Casey stelt dat de logica achter het argument van de klager dat subsidies voor de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap concurrentieverstorend zijn en een beperking vormen voor de bedrijfsvoering van de klager, moeilijk te begrijpen is. Geen van de bij de klager aangesloten ondernemingen integreert het vervoer van personen met een handicap in zijn normale activiteiten, terwijl Dublin Bus en Bus Éireann dat wel doen. De heer Casey vraagt zich af waarom de leden van de klager zouden moeten worden betaald voor werkzaamheden waar zij zich bewust uit terugtrekken en die zij niet willen uitvoeren.

8. OPMERKINGEN VAN IERLAND MET BETREKKING TOT DE OPMERKINGEN VAN DERDEN

- (162) Ierland heeft zich beperkt tot het indienen van opmerkingen over de opmerkingen van de klager en niet over opmerkingen van andere derden en heeft zich beperkt tot de rechtsbronnen en wetsbepalingen waarop de klager zich baseert en de stelling dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende routes bij de subsidieverlening.
- (163) In dat verband stelt Ierland dat Dublin Bus en Bus Éireann beide voldoen aan hun openbardienstverplichtingen door middel van een netwerkaanpak, waarbij omvang, aanbod en complexiteit van de opgelegde verplichtingen inhouden dat diensten en routes worden gepland en geëxploiteerd als een netwerk en niet als afzonderlijke routes.

9. BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN

- (164) De Commissie merkt vooraf op dat Ierland, in reactie op het besluit tot inleiding van de procedure, heeft gesteld dat de regeling leerlingenvervoer niet binnen het toepassingsgebied van het vooronderzoek viel en daarom niet mag worden betrokken bij de formele onderzoeksprocedure.
- (165) Hoewel de Commissie in punt 40 van het besluit tot inleiding van de procedure heeft erkend dat zij geen inlichtingen had over de voorwaarden en de hoogte van de door de Ierse autoriteiten op grond van die regeling betaalde compensatie, heeft zij de contouren van de regeling leerlingenvervoer wel beschreven in de punten (20) en (30) van het besluit tot inleiding van de procedure, en komen cijfergegevens over het leerlingenvervoer aan bod in het onderzoek in deel C.2 van het besluit tot inleiding van de procedure (met betrekking tot de vraag naar het bestaan van staatssteun). Tot slot heeft de Commissie, zoals blijkt uit punt (90) van het besluit tot inleiding van de procedure, de Ierse autoriteiten duidelijk uitgenodigd om „gedetailleerde inlichtingen te verstrekken over de voorwaarden van de contracten voor de exploitatie van openbaar vervoer en *diensten voor leerlingenvervoer*, waaronder de procedures waarbij dergelijke contracten worden gesloten”. Er kan derhalve geen twijfel over bestaan dat de regeling leerlingenvervoer onderdeel uitmaakt van het besluit tot inleiding van de procedure.

9.1. De vraag of er sprake is van steun

- (166) Krachtens artikel 107, lid 1, van het Verdrag zijn „steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.
- (167) Dit houdt in dat om de maatregelen te kunnen kwalificeren als staatssteun in de zin van die bepaling, aan de volgende vier cumulatieve voorwaarden moet worden voldaan: i) de maatregel moet worden verleend door de staat of met staatsmiddelen worden bekostigd; ii) de maatregel moet een economisch voordeel verlenen aan de begunstigde onderneming; iii) het voordeel moet selectief zijn, en iv) de maatregel moet de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen en het handelsverkeer in de Europese Unie ongunstig beïnvloeden.
- (168) Bovendien kan een maatregel alleen staatssteun vormen als de begunstigde een economische activiteit uitoefent, zodat de begunstigde kan worden beschouwd als een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt onder economische activiteit verstaan „iedere activiteit bestaande in het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt” ⁽³⁰⁾.
- (169) Dublin Bus en Bus Éireann exploiteren busdiensten en ontvangen ticketinkomsten voor het verlenen van die diensten. Zij oefenen dus een economische activiteit uit en moeten derhalve worden beschouwd als ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.
- (170) De Commissie kon in het besluit tot inleiding van de procedure niet uitsluiten dat de maatregelen in kwestie staatssteun vormden in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.
- (171) De Ierse autoriteiten stellen zich op het standpunt dat alle betrokken maatregelen bestaande steun zijn. Dit houdt in dat de Ierse autoriteiten alle maatregelen in kwestie beschouwen als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.
- (172) Hierna zal de Commissie toelichten waarom zij van mening is dat elk van de maatregelen in kwestie staatssteun vormt in de zin van dat artikel.

⁽³⁰⁾ Arrest van 12 september 2000, gevoegde zaken C-180/98 tot C-184/98, Pavel Pavlov e.a./Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Jurispr. 2000, blz. I-6451, punt 75; arrest van 18 juni 1998, zaak C-35/96, Commissie/Italië, Jurispr. 1998, blz. I-3851, punt 36; arrest van 16 juni 1987, zaak 118/85, Commissie/Italië, Jurisprudentie 1987, blz. 2599, rechtsoverweging 7.

9.1.1. Staatsmiddelen

- (173) Op basis van de door de Ierse autoriteiten verstrekte inlichtingen hebben alle maatregelen in kwestie betrekking op financiële bijdragen die — hetzij direct door de Ierse overheid, hetzij via CIÉ — zijn overgemaakt aan Dublin Bus en Bus Éireann. Deze bijdragen omvatten staatsmiddelen. De Commissie is derhalve van mening dat aan de voorwaarde dat de steun moet zijn verleend door een staat of met staatsmiddelen moet zijn bekostigd, is voldaan.

9.1.2. Selectief economisch voordeel

- (174) Om staatssteun te vormen, moeten de maatregelen in kwestie tot economisch voordeel strekken dat de begunstigde onderneming onder normale marktomstandigheden niet zou hebben verkregen.

9.1.2.1. Jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten tot 30 november 2009 en de financiering van nieuwe bussen ⁽³¹⁾

- (175) Ierland stelt dat de compensatie die is verleend voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten en de financiering van nieuwe bussen voor Bus Éireann noch voor Dublin Bus compensatie vormen voor het voldoen aan openbare dienstverplichtingen in overeenstemming met de voorwaarden van het Altmark-arrest ⁽³²⁾ en dus niet tot voordeel strekken bij de begunstigten.
- (176) In het Altmark-arrest overwoog het Hof van Justitie dat „wanneer een overheidsmaatregel te beschouwen is als een compensatie die de tegenprestatie vormt voor de prestaties die de begunstigde ondernemingen hebben verricht om openbare dienstverplichtingen uit te voeren, [...] een dergelijke maatregel niet binnen de werkingssfeer van artikel [107, lid 1,] van het Verdrag valt”, mits aan de volgende cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:

- „a) in de eerste plaats moet de begunstigde onderneming daadwerkelijk belast zijn met de uitvoering van openbare dienstverplichtingen en moeten die verplichtingen duidelijk omschreven zijn;
- b) in de tweede plaats moeten de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, vooraf op objectieve en doorzichtige wijze zijn vastgesteld;
- c) in de derde plaats mag de compensatie niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van openbare dienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen;
- d) in de vierde plaats [moet], wanneer de met de uitvoering van openbare dienstverplichtingen te belasten onderneming in een concreet geval niet wordt gekozen in het kader van een openbare aanbesteding [...], de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitoefening van deze verplichtingen ⁽³³⁾.”.

- (177) Met betrekking tot de toepassing van de vierde voorwaarde van het Altmark-arrest op de jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten en de financiering van nieuwe bussen, werden Bus Éireann noch Dublin Bus belast met de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen in kwestie door middel van een open, transparante en niet-discriminerende aanbestedingsprocedure.
- (178) Bijgevolg moet de Commissie het tweede alternatief onderzoeken dat is opgenomen in de vierde Altmark-voorwaarde, waarin wordt bepaald dat de compensatie moet worden vastgesteld op basis van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde en met voldoende middelen uitgeruste onderneming.
- (179) Hierover hebben de Ierse autoriteiten het volgende verklaard: „De compensatie die is betaald aan Bus Éireann en Dublin Bus, zowel in termen van jaarlijkse exploitatiecompensatie *ter financiering van* de verbetering van de vloot en vervangingen, zijn het resultaat van een onderhandelingsproces met de ondernemingen waarbij rekening is gehouden met de financiën en activiteiten van de ondernemingen en met studies naar het rendement, zoals het verslag uit 2006 ⁽³⁴⁾ dat reeds is verstrekt aan de Commissie.”

⁽³¹⁾ Zie de delen 4.1 en 4.2.

⁽³²⁾ Zie voetnoot 25.

⁽³³⁾ Zaak C-280/00, Altmark Trans, reeds aangehaald, punt 95.

⁽³⁴⁾ Het verslag waarnaar wordt verwezen, was een beoordeling die was uitgevoerd door het adviesbureau Booz Allen Hamilton van de compensatie die tussen 2001 en 2005 in het kader van openbare dienstverplichtingen is betaald aan CIÉ.

- (180) De Commissie neemt nota van het verslag uit 2006 waarnaar in de vorige overweging wordt verwezen en accepteert dat het in zekere mate een analyse kan hebben bevat van de kosten die worden gemaakt door een „goed beheerde” onderneming, zoals bedoeld in de vierde Altmark-voorwaarde. De Commissie merkt echter op dat de Ierse autoriteiten de compensatie voor zowel de jaarlijkse exploitatiecompensatie als de financiering van nieuwe bussen tevens hebben gebaseerd op een proces waarbij rekening wordt gehouden met de „financiën van de onderneming”.
- (181) Of het noodzakelijk is om begunstigde ondernemingen te financieren, mag niet worden meegenomen in de beoordeling of een overheidsmaatregel kan worden beschouwd als compensatie voor de uitvoering van openbare-dienstverplichtingen. De Commissie is derhalve van mening dat niet is voldaan aan de vierde Altmark-voorwaarde en dat, aangezien de vier voorwaarden cumulatief zijn, niet is voldaan aan de Altmark-voorwaarden en dus niet kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van steun. De Commissie is daarom van mening dat de jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten tot 30 november 2009 en de financiering van nieuwe bussen tot een selectief economisch voordeel strekken voor Bus Éireann en Dublin Bus, aangezien zij deze ondernemingen uitgaven besparen die zij normaal gesproken hadden moeten doen bij de uitoefening van hun activiteiten en die zij onder normale marktomstandigheden niet hadden kunnen verkrijgen.

9.1.2.2. Financiering van speciale infrastructuur

- (182) De bouw van enige soort infrastructuur die bestemd is voor economische exploitatie is een economische activiteit op zich, zodat de regels betreffende staatssteun van toepassing zijn op de financieringswijze ⁽³⁵⁾. De Commissie is desalniettemin van mening dat overheidsinstanties er rechtmatig van uit mogen gaan dat de financiering van infrastructuur die is verstrekt voorafgaand aan het Aéroports de Paris-arrest van 12 december 2000 ⁽³⁶⁾, geen staatssteun vormde en dat dergelijke maatregelen dus niet bij de Commissie hoefden te worden aangemeld. Hieruit volgt dat de Commissie dergelijke financieringsmaatregelen niet op grond van de staatssteunregels kan onderzoeken indien deze definitief zijn vastgesteld vóór het Aéroports de Paris-arrest (12 december 2000) ⁽³⁷⁾. De compensatie van 4,6 miljoen EUR die in 2000 aan Dublin Bus is verstrekt, valt derhalve buiten het staatssteun-toezicht.
- (183) Met betrekking tot de compensatie die na 2000 is verstrekt, kan de vraag of bij de financiering van de bouw van commercieel geëxploiteerde infrastructuur sprake is van steun, zich op drie verschillende niveaus voordoen: op het niveau van de gebruikers, op het niveau van de bouwer van de infrastructuur en op het niveau van de beheerder van de infrastructuur ⁽³⁸⁾.
- (184) In dit geval lijkt het erop dat, ondanks het feit dat CIÉ de eigenaar is van de infrastructuur, de gebruiker en de beheerder van de infrastructuur dezelfde zijn, aangezien de infrastructuur in kwestie wordt beheerd en exclusief wordt gebruikt door Bus Éireann en Dublin Bus, die volledig in handen zijn van CIÉ. Aangezien Bus Éireann en Dublin Bus geen inkomsten verwerven uit het beheer van de infrastructuur, kunnen ze in dit geval uitsluitend worden beschouwd als gebruikers van de infrastructuur. Met betrekking tot de bouwondernemingen die betrokken waren bij de bouw van verschillende infrastructuurelementen die worden beoordeeld, heeft de Commissie geen indicatie dat zij een voordeel hebben ontvangen. Met betrekking tot de gebruiker van de infrastructuur neemt de Commissie er nota van dat de infrastructuur in kwestie wordt beheerd door Bus Éireann en Dublin Bus en dat het gebruik exclusief is beperkt tot deze ondernemingen.
- (185) De Commissie is over het algemeen van mening dat de financiering van infrastructuur met staatsmiddelen niet tot voordeel strekt voor de gebruikers, mits de infrastructuur zonder discriminatie openstaat voor iedereen in overeenstemming met Uniewetgeving en er niet één gebruiker in het bijzonder wordt bevoordeeld ⁽³⁹⁾. In dit geval wordt aan die voorwaarde niet voldaan, aangezien de infrastructuur in kwestie, die is bekostigd met staatsmiddelen, uitsluitend wordt gebruikt door Bus Éireann en Dublin Bus.
- (186) Ierland stelt tevens dat met betrekking tot de financiering van de infrastructuur wordt voldaan aan de voorwaarden in het Altmark-arrest ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Arrest van 24 maart 2011, gevoegde zaken T-443/08 en T-455/08, Freistaat Sachsen, Flughafen Leipzig/Halle e.a./Commissie, Jurispr. 2011, blz. II-1311, met name punten 93 en 94, in beroep gehandhaafd, zie arrest van 19 december 2012, zaak C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG en Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissie, ECLI:EU:C:2012:821.

⁽³⁶⁾ Arrest van 12 december 2000, zaak T-128/98, Aéroports de Paris/Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-3929, punt 125. Zie ook arrest van 17 december 2008, zaak T-196/04, Ryanair Ltd/Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3643, punt 88.

⁽³⁷⁾ Besluit 2013/693/EU van de Commissie van 3 oktober 2012 betreffende steunmaatregel SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Duitsland — Financiering van de luchthaven van München, terminal 2, overwegingen 74 t/m 81 (PB L 319 van 29.11.2013, blz. 8).

⁽³⁸⁾ Zie bijvoorbeeld besluit betreffende steunmaatregel N 713/97 — Griekenland — Brug autosnelweg Rion-Antirion, punt 39; besluit betreffende steunmaatregel N 60/2006 — Nederland — Project Mainportontwikkeling Rotterdam, punt 39; besluit betreffende steunmaatregel N 134/2007 — Griekenland — Έργο υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης; besluit betreffende steunmaatregel N 478/2004 — Ierland — Coras Iompair Éireann (CIE), punt 26 (met verdere verwijzingen).

⁽³⁹⁾ Zie bijvoorbeeld besluit betreffende steunmaatregel N 713/97 — Griekenland — Brug autosnelweg Rion-Antirion, punt 38, besluit betreffende steunmaatregel N 60/2006 — Nederland — Project Mainportontwikkeling Rotterdam, punt 40, en besluit betreffende steunmaatregel N 478/2004 — Ierland — Coras Iompair Éireann (CIE), overweging 26 (met verdere verwijzingen).

⁽⁴⁰⁾ Zie overweging 109.

- (187) Met betrekking tot de toepassing van de vierde voorwaarde van het Altmark-arrest op de subsidies voor de financiering van infrastructuur, werden Bus Éireann noch Dublin Bus belast met de uitvoering van de openbare-dienstverplichtingen in kwestie door middel van een open, transparante en niet-discriminerende aanbestedings-procedure.
- (188) Derhalve moet de Commissie het tweede alternatief onderzoeken dat is opgenomen in de vierde Altmark-voorwaarde, waarin wordt bepaald dat de compensatie moet worden vastgesteld op basis van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde en met voldoende middelen uitgeruste onderneming.
- (189) De Commissie heeft geen indicatie dat dit soort analyse heeft plaatsgevonden. De Commissie concludeert derhalve dat niet aan de vierde Altmark-voorwaarde is voldaan en dat derhalve niet aan de Altmark-voorwaarden is voldaan, aangezien de vier criteria cumulatief zijn.
- (190) Bovendien merkt de Commissie op dat de met subsidies gefinancierde infrastructuur die wordt gebruikt door Bus Éireann, tot voordeel strekt van zowel de commerciële diensten van de onderneming als de diensten als gevolg van openbaredienstverplichtingen. Het lijkt daarom onwaarschijnlijk dat in het geval van Bus Éireann is voldaan aan de eerste Altmark-voorwaarde, aangezien de financiering niet uitsluitend betrekking heeft op de begunstigde onderneming die daadwerkelijk belast is met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen.
- (191) De Commissie concludeert derhalve dat de subsidies voor de financiering van speciale infrastructuur een selectief economisch voordeel verlenen aan Dublin Bus en Bus Éireann.

9.1.2.3. De regeling leerlingenvervoer

- (192) Met betrekking tot de regeling leerlingenvervoer zal de Commissie beoordelen of de regeling voldoet aan de voorwaarden van het Altmark-arrest ⁽⁴¹⁾.
- (193) De financiële regelingen voor de regeling leerlingenvervoer zijn vastgesteld in een financiële overeenkomst uit 1968 en vervolgens bijgewerkt in 1975 ⁽⁴²⁾, zij het met een plafond voor de „indirecte kosten” vanaf 2011 ⁽⁴³⁾.
- (194) Met betrekking tot de toepassing van de vierde voorwaarde van het Altmark-arrest ⁽⁴⁴⁾ op de regeling leerlingenvervoer werd Bus Éireann niet belast met de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen in kwestie door middel van een open, transparante en niet-discriminerende aanbestedingsprocedure.
- (195) Daarom moet de Commissie het tweede alternatief onderzoeken dat is opgenomen in de vierde Altmark-voorwaarde, waarin wordt bepaald dat de compensatie moet worden vastgesteld op basis van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde en met voldoende middelen uitgeruste onderneming.
- (196) De Commissie heeft geen indicatie dat dit soort analyse heeft plaatsgevonden. Bovendien acht de Commissie het onwaarschijnlijk dat compensatie die tot op heden wordt betaald, maar die is gebaseerd op financiële regelingen die bijna veertig jaar geleden zijn vastgesteld, de basis kan vormen van een analyse van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde en met voldoende middelen uitgeruste onderneming.
- (197) Bijgevolg concludeert de Commissie dat niet aan de vierde Altmark-voorwaarde is voldaan en is zij van mening dat derhalve niet aan de Altmark-voorwaarden is voldaan, aangezien de vier criteria cumulatief zijn.
- (198) Dankzij de regeling leerlingenvervoer wordt Bus Éireann bevrijd van uitgaven die de onderneming normaal gesproken bij de uitvoering van die activiteit wel zou moeten dragen en die zij onder normale omstandigheden niet zou hebben kunnen verkrijgen. De Commissie concludeert daarom dat de financiering van de regeling leerlingenvervoer Bus Éireann een selectief economisch voordeel verstrekt.

9.1.2.4. Financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap

- (199) Met betrekking tot het bestaan van een voordeel dat voortvloeit uit de financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap heeft de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure opgemerkt dat de openbare financiering van dit soort opleiding normaal gesproken door ondernemingen moet worden gefinancierd, aangezien ondernemingen hiermee worden bevrijd van kosten die zij anders hadden moeten dragen bij de uitvoering van hun activiteiten. De Commissie neemt er echter nota van dat dit soort opleiding een sociaal karakter kan hebben en de mobiliteit van personen met een handicap kan verbeteren.

⁽⁴¹⁾ Zie overweging 175.

⁽⁴²⁾ Zie overweging 68.

⁽⁴³⁾ Zie overweging 70.

⁽⁴⁴⁾ Zie overweging 175.

- (200) Ierland betoogt dat de financiering van een opleiding inzake de omgang met personen met een handicap geen staatssteun is in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag en dat deze de mededinging niet vervalst of dreigt te vervalsen en evenmin het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Ierland onderbouwt deze argumenten echter niet.
- (201) Ierland wijst er verder op dat de financiering van opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap sinds 2006 beschikbaar is voor particuliere exploitanten onder dezelfde voorwaarden die golden voor Dublin Bus en Bus Éireann⁽⁴⁵⁾. In dit opzicht merkt de Commissie op dat de financiering voor opleidingen inzake de omgang met personen met een handicap die in dit besluit wordt onderzocht, plaatsvond in de periode 2001-2003, zoals weergegeven in Tabel 5, en dat de financiering op dat moment niet beschikbaar was voor alle exploitanten.
- (202) De Commissie concludeert derhalve dat met de financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap een selectief economisch voordeel werd verleend aan Dublin Bus en Bus Éireann, aangezien de ondernemingen door deze financiering worden bevrijd van kosten die zij anders hadden moeten dragen bij de uitvoering van hun activiteiten.

9.1.3. Vervalsing van de mededinging en beïnvloeding van het handelsverkeer tussen lidstaten

- (203) Verder moet worden nagegaan of het economisch voordeel dat met staatsmiddelen is bekostigd, de mededinging kan vervalsen en zo het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden.
- (204) In dit verband wordt in het Altmark-arrest⁽⁴⁶⁾ het volgende opgemerkt:
- „[H]et [is] geenszins uitgesloten dat een overheidssubsidie die wordt verleend aan een onderneming welke enkel plaatselijke of regionale vervoersdiensten verricht en geen vervoersdiensten levert buiten de Staat van vestiging, niettemin gevolgen kan hebben voor het handelsverkeer tussen lidstaten⁽⁴⁷⁾.”
- (205) Wanneer een lidstaat een overheidssubsidie verleent aan een onderneming, kan de verrichting van vervoersdiensten door die onderneming worden behouden of uitgebreid met als gevolg dat in andere lidstaten gevestigde ondernemingen minder kans hebben om vervoersdiensten aan te bieden op de markt in die lidstaat⁽⁴⁸⁾.
- (206) In dit geval is die conclusie niet slechts hypothetisch, aangezien verschillende lidstaten, zoals in het bijzonder blijkt uit de opmerkingen van de Commissie, sinds 1995 bepaalde vervoersmarkten hebben opengesteld voor mededinging voor ondernemingen die zijn gevestigd in andere lidstaten, zodat een aantal ondernemingen reeds hun stedelijke, voorstedelijke of regionale vervoersdiensten aanbiedt in andere lidstaten dan hun lidstaat van vestiging.
- (207) Tot slot bestaat er, overeenkomstig de rechtspraak van het Hof, geen drempel of percentage waaronder kan worden aangenomen dat het handelsverkeer tussen de lidstaten niet wordt beïnvloed. De betrekkelijk geringe omvang van een steun of de betrekkelijk geringe omvang van de betrokken onderneming sluit niet a priori de mogelijkheid uit dat het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig wordt beïnvloed.⁽⁴⁹⁾
- (208) De tweede voorwaarde voor de toepassing van artikel 107, lid 1, van het Verdrag, namelijk dat de steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig moet kunnen beïnvloeden, is daarom niet afhankelijk van het lokale of regionale karakter van de verleende vervoersdiensten of de omvang van de desbetreffende activiteiten.
- (209) De Commissie is derhalve van mening dat de overheidsfinanciering in kwestie in het huidige geval het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden en de mededinging op de interne markt vervalst of dreigt te vervalsen.

9.1.4. Conclusie over het bestaan van staatssteun

- (210) Gezien de voorgaande opmerkingen is de Commissie van mening dat alle maatregelen in kwestie staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.

⁽⁴⁵⁾ Zie overweging 83.

⁽⁴⁶⁾ Zaak C-280/00, Altmark Trans, reeds aangehaald, punt 82.

⁽⁴⁷⁾ Zaak C-280/00, Altmark Trans, reeds aangehaald, punt 77 e.v.

⁽⁴⁸⁾ Zie in dit verband arrest van 13 juli 1988, zaak 102/87, Frankrijk/Commissie, Jurisprudentie 1988, blz. 4067, rechtsoverweging 19; arrest van 21 maart 1991, zaak C-305/89, Italië/Commissie, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 26, en arrest van 14 september 1994, gevoegde zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje/Commissie, Jurispr. 1994, blz. I-4103, punt 40.

⁽⁴⁹⁾ Zie arrest van 21 maart 1990, zaak C-142/87, België/Commissie („Tubemeuse”), Jurispr. 1990, blz. I-959, punt 43; zie ook gevoegde zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje/Commissie, reeds aangehaald, punt 42.

9.2. Kwalificatie van de maatregelen als bestaande steun

- (211) Ierland stelt dat alle maatregelen in kwestie bestaande steun vormen in de zin van artikel 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 659/1999. De Commissie onderzoekt deze stelling in het volgende deel.

9.2.1. Algemene opmerkingen

- (212) In artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999 wordt nieuwe steun gedefinieerd als „alle steun, dat wil zeggen steunregelingen en individuele steun die geen bestaande steun is, met inbegrip van wijzigingen in bestaande steun”.
- (213) In artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999 wordt onder bestaande steun verstaan „steun die als bestaande steun wordt beschouwd, omdat kan worden vastgesteld dat hij op het moment van inwerkingtreding geen steun vormde, maar vervolgens steun is geworden vanwege de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt, zonder dat de betrokken lidstaat er wijzigingen in heeft aangebracht”. Verder is in datzelfde artikel 1, onder b), punt v), bepaald dat „maatregelen die vanwege de liberalisering van een activiteit door het Gemeenschapsrecht steun zijn geworden, na de voor de liberalisering voorgeschreven datum niet als bestaande steun [worden] beschouwd”.
- (214) In het besluit tot inleiding van de procedure merkte de Commissie op dat op het moment van inwerkingtreding van de vervoerswetten en het eerste nationale ontwikkelingsplan (1993-1999) de markt voor openbaarvervoersdiensten (waaronder stedelijk, voorstedelijk en regionaal vervoer over de weg) in de hele Unie niet voor mededinging openstond. Op dat moment vormden die maatregelen dus geen staatssteun, aangezien ze de mededinging niet konden vervalsen omdat de desbetreffende markten niet openstonden voor mededinging.
- (215) Sinds het Altmark-arrest heeft de Commissie, in haar latere beschikkingspraktijk ⁽⁵⁰⁾, geaccepteerd dat de markt voor openbaarvervoersdiensten sinds 1995 feitelijk openstond voor mededinging in delen van de interne markt. Zoals is opgemerkt in het Altmark-arrest, was de markt voor vervoersdiensten niet opengesteld na een liberalisering van een activiteit overeenkomstig het Unierecht, maar eerder als gevolg van onafhankelijke en spontane besluiten van enkele lidstaten. Vanaf 3 december 2009 werd de markt voor openbaar passagiersvervoer echter voor mededinging opengesteld overeenkomstig het Unierecht als gevolg van de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 1370/2007.
- (216) Overeenkomstig de rechtspraak ⁽⁵¹⁾ kan, wanneer de steunmaatregel het gevolg is van reeds van kracht zijnde wettelijke bepalingen die niet worden gewijzigd, niet aan de hand van de omvang van de steun en met name van de hoogte van het steunbedrag op enig tijdstip in het bestaan van de onderneming worden beoordeeld of er sprake is van een nieuwe dan wel van een wijziging van een bestaande steunmaatregel. Met andere woorden, om vast te stellen of een steunmaatregel is gewijzigd, is het van doorslaggevend belang om te onderzoeken of de desbetreffende bepalingen zijn gewijzigd.
- (217) Bovendien wordt de oorspronkelijke regeling uitsluitend veranderd in een nieuwe steunregeling wanneer de wijziging de kern van de oorspronkelijke regeling raakt. ⁽⁵²⁾ Alleen substantiële wijzigingen wijzigen bestaande steun in nieuwe steun. ⁽⁵³⁾
- (218) Op basis van deze beginselen zal de Commissie voor elke maatregel in kwestie onderzoeken of deze kan worden beschouwd als bestaande steun, zoals Ierland betoogt.

9.2.2. Jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten

- (219) In het besluit tot inleiding van de procedure kwam de Commissie tot de voorlopige conclusie dat de invoering van de jaarlijkse convenanten vanaf 2003 het compensatiemechanisme wijzigde voor de twee busondernemingen, zodat de compensatiebetalingen voor openbaardiensverplichtingen die aanvankelijk waren gebaseerd op de vervoerswetten, vanaf 2003 konden worden beschouwd als nieuwe steun in de zin van artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

⁽⁵⁰⁾ Besluit 2011/501/EU van de Commissie van 23 februari 2011 betreffende de door Duitsland toegekende staatssteun in zaak C 58/06 (ex NN 98/05) ten gunste van Bahnen der Stadt Monheim (BSM) en Rheinische Bahngesellschaft (RBG) in het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (PBL 210 van 17.8.2011, blz. 1).

⁽⁵¹⁾ Arrest van 9 augustus 1994, zaak C-44/93, Namur-Les Assurances du Crédit SA/Nationale DelcredereDienst en Belgische Staat, Jurispr. 1994, blz. I-3829, punt 28.

⁽⁵²⁾ Arrest van 9 oktober 1984, gevoegde zaken 91/83 en 127/83, Heineken Brouwerijen BV/Inspecteurs der Vennootschapsbelasting te Amsterdam en Utrecht, Jurisprudentie 1984, blz. 3435, rechtsoverwegingen 21 en 22; zie ook arrest van 30 april 2002, gevoegde zaken T-195/01 en T-207/01, Government of Gibraltar/Commissie, Jurispr. 2002, blz. II-2309, punten 109 t/m 114.

⁽⁵³⁾ Arrest van 28 november 2008, gevoegde zaken T-254/00, T-270/00 en T-277/00, Hotel Cipriani SpA e.a./Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3269, punt 362.

(220) Ierland heeft later echter in reactie op het besluit tot inleiding van de procedure aangetoond dat de jaarlijkse convenanten de steun niet wijzigden in termen van de jaarlijkse betalingen van de exploitatiecompensatie aan de twee busondernemingen en dat ze slechts een administratieve wijziging vormden om de aan CIÉ verleende steun beter te kunnen beheren. Volgens Ierland wordt alle steun die wordt verleend in de vorm van jaarlijkse betalingen van exploitatiecompensatie gebruikt om de wettelijke verplichtingen voor het uitvoeren van diensten als gevolg van de openbaredienstverplichting, zoals vastgesteld in de vervoerswetten, te financieren.

(221) In dit verband wees Ierland op het gebrek aan rechtsgevolg onder Iers recht van de convenanten. Dit werd aangetoond onder verwijzing naar een arrest van het Ierse Supreme Court ⁽⁵⁴⁾, waarin werd verklaard [onderstreping toegevoegd]:

„Er bestaat [...] geen enkele reden om het [wettelijke] instrument of een deel daarvan te beschouwen als zijnde „onderworpen aan” het convenant. Dat is geen kwestie van opbouw, maar een beginsel. [...] geen enkel document dat geen wetgevend karakter heeft, kan op welke wijze dan ook van invloed zijn op de bepalingen van een dergelijk instrument. Het is van groot belang dat een leek op eenvoudige wijze onderscheid kan maken tussen documenten met rechtskracht en alle andere documenten.”.

(222) Daartegenover staat dat, volgens de door Ierland verstrekte inlichtingen, in de convenanten van 2003 en 2007 voor Dublin Bus en Bus Éireann respectievelijk het volgende is opgenomen:

„Dit convenant betreffende de dienstniveaus en -doelstellingen heeft geen rechtsgevolg en is niet bindend voor Bus Átha Cliath [Dublin Bus] noch voor het ministerie van Vervoer.”;

„Dit convenant betreffende de dienstniveaus en -doelstellingen heeft geen rechtsgevolg en is niet bindend voor Bus Éireann noch voor het ministerie van Vervoer.”.

(223) In het convenant uit 2003 voor Bus Éireann is verder nog opgenomen:

„Het convenant is gebaseerd op de bestaande regelgeving en op de bestaande wettelijke taken van Bus Éireann, zoals gespecificeerd in de relevante wetgeving zoals deze op 10 juli 2003 van toepassing is.”.

(224) Op basis van deze inlichtingen is de Commissie van mening dat de algemene taken van Bus Éireann en Dublin Bus om een openbare dienst te verlenen, zoals gedefinieerd in artikel 8, leden 2 en 3, van de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 niet zijn gewijzigd met de introductie van de convenanten. De Commissie merkt verder op dat de jaarlijkse exploitatiecompensatie onder de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 viel, waar in artikel 8, lid 10, is bepaald: „De Raad [CIÉ] en de ondernemingen nemen de sociale rol van de Raad en de noodzaak om openbaarvervoersdiensten zo veel mogelijk geïntegreerd te houden op passende wijze in acht, gelet op de beschikbare financiële middelen ⁽⁵⁵⁾”.

(225) Op 1 december 2009 traden nieuwe openbaredienstcontracten in werking die waren gesloten tussen de National Transport Authority, enerzijds, en Bus Éireann en Dublin Bus, anderzijds, en waarbij de wettelijke regeling die voordien van toepassing was op de jaarlijkse exploitatiesubsidies voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten, werd beëindigd.

(226) Aangezien uit het voorgaande blijkt dat er geen substantiële wijziging heeft plaatsgevonden van de wettelijke regeling waarin werd voorzien in de jaarlijkse exploitatiecompensatie die werd betaald aan Bus Éireann en Dublin Bus tot de inwerkingtreding van deze openbaredienstcontracten, moet alle jaarlijkse exploitatiecompensatie die aan deze ondernemingen is betaald tot 30 november 2009 worden beschouwd als bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

9.2.3. Financiering van nieuwe bussen en financiering van infrastructuur

(227) In het besluit tot inleiding van de procedure kwam de Commissie tot de voorlopige conclusie dat de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 het nationaal ontwikkelingsplan 1993-1999 hadden gewijzigd en dat de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 derhalve moeten worden beschouwd als nieuwe steun in de zin van artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

⁽⁵⁴⁾ Curley v. The Governor of Arbour Hill Prison [2005] 3 I.R. 308, blz. 317.

⁽⁵⁵⁾ Zie overweging 21.

- (228) Ierland heeft later echter in reactie op het besluit tot inleiding van de procedure aangetoond dat de nationale ontwikkelingsplannen beleidsdocumenten op hoog niveau vóór vaststelling van de begroting zijn, waarin de investeringsstrategieën en -prioriteiten van de regering worden vermeld, zodat kan worden aangenomen dat de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 geen rechtsgevolg hebben en derhalve geen substantiële wijziging zijn van een bestaande steunregeling.
- (229) Dit werd aangetoond onder verwijzing naar een arrest van het Ierse High Court ⁽⁵⁶⁾, waarin werd verklaard:
- „Het [nationaal ontwikkelingsplan] is in feite een financieel plan of kader waarin wordt uiteengezet wat de regering beschouwt als investeringsprioriteiten voor de komende zeven jaar en hoe middelen kunnen worden geïnvesteerd onder verdeling tussen verschillende investeringsprioriteiten. [...] Het is in feite een financieel of begrotingsplan en zelfs als, zoals in het onderhavige geval, een project van nationaal belang wordt genoemd in het [nationaal ontwikkelingsplan], is dit voor administratieve doeleinden als indicatief voor het soort project dat wordt gefinancierd uit een specifieke financiële „enveloppe”. [...] Naar mijn mening is de enkele bepaling zoals voorzien in het [nationaal ontwikkelingsplan] indicatief voor de manier waarop een activiteit kan worden gefinancierd. Het is op geen enkele wijze bedoeld als kader voor het besluit of de besluiten die moeten worden genomen door de bevoegde autoriteit of autoriteiten met betrekking tot het werkelijke voorstel of project dat aldus wordt gefinancierd.”
- (230) Het niet-bindende karakter van de plannen blijkt verder ook uit de plannen zelf. In het nationaal ontwikkelingsplan 2000-2006 is opgenomen dat het „de brede consensus weergeeft in het raadplegingsproces voor de toekomstige ontwikkelingsbehoeften van het land” ⁽⁵⁷⁾, terwijl het nationaal ontwikkelingsplan 2007-2013 „de routekaart voor de toekomst van Ierland uiteenzet” ⁽⁵⁸⁾ en „de economische en sociale investeringsprioriteiten opsomt die nodig zijn om de visie van een betere kwaliteit van leven voor iedereen te realiseren” ⁽⁵⁹⁾.
- (231) Tot slot heeft Ierland toegelicht dat middelen die zijn bestemd voor betaling overeenkomstig de nationale ontwikkelingsplannen, worden gecontroleerd door het parlement voordat ze elk jaar worden goedgekeurd in de begroting.
- (232) Op basis van deze beschrijving lijkt het erop dat het investeringsbeleid dat is uiteengezet in de nationale ontwikkelingsplannen beleidsverklaringen zijn, zodat middelen niet kunnen worden gebruikt, tenzij de betaling ervan voldoet aan de wettelijk vastgelegde bepalingen, in dit geval de vervoerswetten.
- (233) De Commissie is van mening dat de financiering van nieuwe bussen en de financiering van infrastructuur onder de toepassing vallen van de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986, waar in artikel 8, lid 10, is bepaald: „De Raad [CIÉ] en de ondernemingen nemen de sociale rol van de Raad en de noodzaak om openbaarvervoersdiensten zo veel mogelijk geïntegreerd te houden op passende wijze in acht, gelet op de beschikbare financiële middelen.” De algemene taken voor het verlenen van een openbare dienst worden gedefinieerd in artikel 8, leden 2 en 3, van dezelfde wet, zoals beschreven in overweging 21.
- (234) De Commissie is derhalve van mening dat de nationale ontwikkelingsplannen 2000-2006 en 2007-2013 geen substantiële wijzigingen vormen van de regeling die is vastgesteld in de vervoerswetten voor het financieren van nieuwe bussen en infrastructuur. Deze maatregelen vormen dus bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.
- (235) De Commissie neemt er nota van dat het nationaal ontwikkelingsplan 2007-2013 in 2011 is stopgezet en vervangen door het infrastructuur- en kapitaalinvesteringsplan 2012-2016. Dit was na de datum waarop Verordening (EG) nr. 1370/2007 in werking is getreden.
- (236) Op 1 december 2009 traden de artikelen 45 en 49 van de Dublin Transport Authority Act 2008 in werking, waarbij een eind kwam aan de wettelijke regeling die voorheen van toepassing was op de financiering van bussen en infrastructuur.

⁽⁵⁶⁾ Kavanagh v. Ireland, niet gepubliceerd, 31 juli 2007 Irish High Court (blz. 16-17, 51).

⁽⁵⁷⁾ Nationaal ontwikkelingsplan 2000-2006, blz. 5.

⁽⁵⁸⁾ Nationaal ontwikkelingsplan 2007-2013, blz. 15.

⁽⁵⁹⁾ Ibidem, blz. 15.

- (237) Aangezien uit het voorgaande blijkt dat er geen substantiële wijziging heeft plaatsgevonden van de wettelijke regeling waarin werd voorzien in de financiering van nieuwe bussen en infrastructuur die tot de inwerkingtreding van die wet werd betaald aan Bus Éireann en Dublin Bus, moet alle financiering van nieuwe bussen en infrastructuur die tot 30 november 2009 aan deze ondernemingen is betaald, worden beschouwd als bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

9.2.4. De regeling leerlingenvervoer

- (238) Met betrekking tot de stelling van Ierland dat de regeling leerlingenvervoer bestaande steun vormt, roept de Commissie in herinnering dat de regeling sinds 1967 wordt uitgevoerd door CIÉ en, sinds de Transport (Re-organisation of CIÉ) Act 1986 ⁽⁶⁰⁾, door het overeenkomstig artikel 6, lid 1, van die wet opgerichte Bus Éireann, samen met andere dochterondernemingen van CIÉ. De taken van Bus Éireann in de zin van de bepaling „passagiersdiensten over de weg binnen de staat en tussen de staat en plaatsen buiten de staat”, die tevens diensten voor leerlingenvervoer zouden omvatten, worden uitgebreider beschreven in overweging 21.
- (239) De oorspronkelijke financiële regelingen voor de regeling zijn opgenomen in een financiële overeenkomst uit 1968 ⁽⁶¹⁾, waarin wordt beschreven welke kosten bij de aanvang van de regeling in aanmerking komen voor vergoeding. De Ierse autoriteiten hebben echter bevestigd dat de huidige financiële regelingen zijn gebaseerd op een bijgewerkte overeenkomst uit 1975 ⁽⁶²⁾. In een brief aan de Commissie van 23 november 2012 hield Ierland vol dat „[h]et financiële document uit 1975 nog steeds het belangrijkste document is met betrekking tot de financiële regelingen tussen het Ministerie [van Onderwijs en Vaardigheden] en Bus Éireann”.
- (240) De Commissie merkt op dat in de bijgewerkte financiële overeenkomst uit 1975 het doel wordt beschreven in de preambule: „De bijgevoegde verklaringen en ontwerpkeningen beschrijven de overeengekomen financiële regelingen voor de berekening en presentatie van de kosten aan CIÉ voor het verlenen, controleren en beheren namens het ministerie van Onderwijs, van het naar school brengen en weer naar huis brengen van leerlingen die in aanmerking komen voor gratis vervoer in overeenstemming met de regels en verordeningen van de regeling kosteloos vervoer die wordt georganiseerd en geëxploiteerd door CIÉ, namens het ministerie van Onderwijs. Deze regelingen vormen een update van en vervangen het overzicht van de financiële regelingen van 1 augustus 1968.”.
- (241) In dat document worden in detail de rekeningen beschreven voor diensten voor leerlingenvervoer die CIÉ moet verlenen aan het ministerie van Onderwijs om de betaling te ontvangen. De beschrijving omvat definities van wat in rekening kan worden gebracht bij het ministerie van Onderwijs, voornamelijk onder de categorieën „directe kosten” en „indirecte kosten”, met verschillende aanpassingen, waaronder „afschrijving”, „belang”, „inkomsten van betalende passagiers” en „heffing voor kinderen die gratis worden vervoerd [op geregelde diensten]”. De algemene doelstelling is de berekening van een totaal „nettobedrag dat in rekening kan worden gebracht bij het ministerie van Onderwijs” ⁽⁶³⁾.
- (242) Er bestaan geen aanwijzingen dat er substantiële wijzigingen zijn doorgevoerd in de regeling leerlingenvervoer sinds de bijwerking van de financiële overeenkomst uit 1975 die van toepassing is op de financiële regelingen. Daarnaast merkt de Commissie op dat niet kan worden aangenomen dat de markt voor diensten voor leerlingenvervoer als gevolg van de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 1370/2007 is opengesteld, aangezien de vervoersdiensten die op grond van de regeling worden verleend, niet op niet-discriminerende en voortdurende basis worden verleend aan het grote publiek. ⁽⁶⁴⁾ De Commissie is derhalve van mening dat de regeling leerlingenvervoer bestaande steun vormt in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

9.2.5. Financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap

- (243) Ierland blijft bij het standpunt dat de financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap bestaande steun vormt.
- (244) De Commissie merkt echter op dat de regeling voor het eerst is ingevoerd in 2001 en dat er geen aanwijzingen zijn dat de regeling is gebaseerd op een eerdere regeling. Ierland kan derhalve geen beroep doen op de vrijstelling voor bestaande steun, zoals vastgelegd in artikel 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 659/1999, aangezien de steun niet reeds werd verleend in 1995.

⁽⁶⁰⁾ Zie overweging 21.

⁽⁶¹⁾ CIÉ Free Transport Schemes for Primary and Post Primary School Children — Summary of Accounting Arrangements — 1 augustus 1968.

⁽⁶²⁾ Free Transport Scheme for Primary and Post-Primary School Children — Summary of Accounting Arrangements — januari 1975.

⁽⁶³⁾ Ibidem, bijlage 1.

⁽⁶⁴⁾ Zie artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 1370/2007 voor de definitie van „openbaar personenvervoer” dat valt onder die verordening.

- (245) Aangezien Ierland geen andere argumenten naar voren heeft gebracht als onderbouwing dat de financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap bestaande steun vormt, concludeert de Commissie dat de maatregel moet worden beschouwd als nieuwe steun in de zin van artikel 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 659/1999. Het komt derhalve toe aan de Commissie om de verenigbaarheid van die maatregel met de interne markt te beoordelen (zie deel 9.4).

9.3. Dienstige maatregelen: regeling leerlingenvervoer

- (246) De jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten en de financiering van nieuwe bussen en infrastructuur vormen bestaande steun die is beëindigd. De regeling leerlingenvervoer daarentegen is een bestaande steunregeling die Ierland nog steeds uitvoert, en het essentiële kader waarbinnen de regeling wordt uitgevoerd, is nog steeds van kracht.
- (247) Om die reden is de Commissie, na het vaststellen van dit besluit, voornemens een dialoog aan te gaan met Ierland, in overeenstemming met artikel 17, lid 2, van Verordening (EG) nr. 659/1999 om overeenstemming te bereiken over dienstige maatregelen om te verzekeren dat de regeling leerlingenvervoer bij de toekomstige uitvoering verenigbaar is met de interne markt.

9.4. Verenigbaarheid van de steun: steun voor de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap

- (248) Aangezien de jaarlijkse exploitatiecompensatie voor stedelijke, voorstedelijke en regionale busdiensten en de financiering van nieuwe bussen en infrastructuur bestaande steun vormen die is beëindigd, is het niet noodzakelijk om de verenigbaarheid van deze maatregelen met de interne markt te beoordelen. Aangezien de regeling leerlingenvervoer daarentegen een bestaande steunregeling is die Ierland nog steeds uitvoert, wil de Commissie in het kader van de in de vorige overweging genoemde dialoog Ierland informeren over de reden waarom zij van mening is dat de regeling onverenigbaar is met de interne markt.
- (249) De door Ierland aan Bus Éireann en Dublin Bus verleende steun voor de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap vormt nieuwe steun, zodat de Commissie de verenigbaarheid ervan met de regels betreffende staatssteun moet onderzoeken. Het is vaste rechtspraak dat de regels, beginselen en criteria voor de beoordeling van de verenigbaarheid van steunmaatregelen die gelden op de datum waarop de Commissie haar besluit vaststelt, in beginsel kunnen worden geacht beter te zijn afgestemd op de mededingingsverhoudingen ⁽⁶⁵⁾. Een beoordeling van de verenigbaarheid van de maatregel moet daarom worden uitgevoerd op basis van de regels die van toepassing zijn op het moment dat de Commissie haar besluit neemt met betrekking tot de vraag of de steun moet worden teruggevorderd omdat deze onverenigbaar is met de interne markt ⁽⁶⁶⁾: in dit geval zijn de toepasselijke regels vastgelegd in Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie ⁽⁶⁷⁾.
- (250) Ten tijde van het verlenen van de subsidie was op de verenigbaarheid van opleidingssteun echter Verordening (EG) nr. 68/2001 van toepassing, waarin werd voorzien in een vrijstelling van de aanmeldingsverplichting die is vastgesteld in artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan alle voorwaarden van die verordening werd voldaan ⁽⁶⁸⁾. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 68/2001 is dergelijke opleidingssteun verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag. Daarom moet worden onderzocht of de financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap voldoet aan alle voorwaarden van Verordening (EG) nr. 68/2001.
- (251) Voor de vrijstelling van de aanmeldingsverplichting zoals voorzien in Verordening (EG) nr. 68/2001 moeten zowel individuele steunmaatregelen als steunregelingen een uitdrukkelijke verwijzing naar die verordening bevatten, door vermelding van de titel en de vindplaats ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽⁶⁹⁾.
- (252) Er zijn geen aanwijzingen dat de financiering door Ierland aan Bus Éireann en Dublin Bus voor opleiding inzake de omgang met personen met een handicap (hierna kortweg „financiering van de opleiding” genoemd) het voorwerp heeft gevormd van een dergelijke bekendmaking. Ierland heeft ook niet vermeld dat de financiering van de opleiding verenigbaar was met Verordening (EG) nr. 68/2001.
- (253) Daarom is de Commissie, zonder de overige verenigbaarheidsvoorwaarden van Verordening (EG) nr. 68/2001 te onderzoeken, van mening dat de financiering van de opleiding niet voldoet aan de voorwaarden om op grond van deze verordening te worden vrijgesteld van de verplichting tot aanmelding. Uit deze conclusie volgt dat de financiering van de opleiding moet worden onderzocht overeenkomstig Verordening (EU) nr. 651/2014, die op 1 juli 2014 in werking is getreden.
- (254) In artikel 58, lid 1, van Verordening (EU) nr. 651/2014 is vastgesteld dat de verordening van toepassing is op individuele steun die vóór de inwerkingtreding van de verordening is verleend, indien de steun voldoet aan de in die verordening vastgestelde voorwaarden, met uitzondering van artikel 9.

⁽⁶⁵⁾ Arrest van 11 december 2008, zaak C-334/07 P, Commissie/Freistaat Sachsen, Jurispr. 2008, blz. I-9465, punt 51.

⁽⁶⁶⁾ Arrest van 9 juni 2011, gevoegde zaken C-465/09 P tot en met C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya e.a./Commissie, Jurispr. 2011, blz. I-83*, punten 125 en 128. Meest recente zaak, arrest van 12 november 2013, zaak T-570/08 RENV, Deutsche Post AG/Commissie, ECLI:EU:T:2013:589, punt 167.

⁽⁶⁷⁾ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

⁽⁶⁸⁾ Artikel 3 van Verordening (EG) nr. 68/2001.

⁽⁶⁹⁾ Artikel 3, lid 1, en artikel 3, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 68/2001.

- (255) De Commissie is van mening dat de financiering van de opleiding „individuele steun” vormt in de zin van artikel 2, lid 14, van Verordening (EU) nr. 651/2014 en geen „steunregeling” in de zin van artikel 2, lid 15, van diezelfde verordening, aangezien de steun ten tijde van de verlening ervan (in 2001-2003) meer op ad-hocbasis werd verleend en pas veel later (in 2006) werd geformaliseerd zodat deze op een steunregeling leek ⁽⁷⁰⁾.
- (256) In artikel 31, lid 4, van Verordening (EU) nr. 651/2014 wordt de maximaal toegestane steunintensiteit voor opleidingssteun zoals in dit geval vastgesteld op 50 % van de in aanmerking komende kosten. De financiering van de opleiding heeft echter een hogere steunintensiteit, zodat aan deze voorwaarde niet is voldaan.
- (257) In artikel 58, lid 2, van Verordening (EU) nr. 651/2014 is vastgesteld dat „[s]teun die niet van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag is vrijgesteld op grond van deze verordening of van andere voordien van kracht zijnde verordeningen die waren vastgesteld op grond van artikel 1 van Verordening (EG) nr. 994/98, door de Commissie [wordt] beoordeeld aan de hand van de toepasselijke kaderregelingen, richtsnoeren, mededelingen en bekendmakingen.”.
- (258) De Commissie zal daarom beoordelen of de maatregel in kwestie verenigbaar zou kunnen zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie ⁽⁷¹⁾, aangezien deze verordening voorheen van toepassing was totdat deze werd ingetrokken door Verordening (EU) nr. 651/2014. Overeenkomstig artikel 39, lid 1, van Verordening (EG) nr. 800/2008 is opleidingssteun verenigbaar met de interne markt en vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting, mits aan de in de leden 2, 3 en 4 van dat artikel vastgestelde voorwaarden is voldaan.
- (259) Artikel 39, lid 2, van Verordening (EG) nr. 800/2008 vermeldt:
- „De steunintensiteit bedraagt niet meer dan: a) 25 % van de in aanmerking komende kosten voor specifieke opleiding, en b) 60 % van de in aanmerking komende kosten voor algemene opleiding. [...]”
- (260) In het besluit tot inleiding van de procedure was de Commissie van mening dat de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap moest worden ingedeeld als „algemene opleiding” in de zin van Verordening (EG) nr. 68/2001.
- (261) Overeenkomstig artikel 38, lid 2, van Verordening (EG) nr. 800/2008 wordt onder „algemene opleiding” verstaan:
- „[...] een opleiding die bestaat in onderricht dat niet uitsluitend of hoofdzakelijk op de huidige of toekomstige functie van de werknemer in de begunstigde onderneming is gericht, maar door middel waarvan bekwaamheden worden verkregen die in ruime mate naar andere ondernemingen of werkgebieden overdraagbaar zijn, zodat de inzetbaarheid van de werknemer wordt verbeterd. Een opleiding wordt als „algemeen” aangemerkt wanneer zij bijvoorbeeld:
- a) wordt georganiseerd door verschillende onafhankelijke ondernemingen gezamenlijk of wanneer zij aan werknemers van verschillende ondernemingen ten goede kan komen;
- b) wordt erkend, gecertificeerd of gehomologeerd door een overheidsorgaan of -lichaam of door een ander lichaam of orgaan waaraan een lidstaat of de Gemeenschap de bevoegdheid daartoe heeft toegekend.”
- (262) De Commissie merkt op dat de opleidingssubsidies eerst alleen aan Bus Éireann en Dublin Bus werden verstrekt, maar vanaf 2006 ⁽⁷²⁾ ook aan medewerkers van andere bus- en vervoersondernemingen, zodat kan worden aangenomen dat de opleiding „aan werknemers van verschillende ondernemingen ten goede kan komen”.
- (263) De Commissie is derhalve van mening dat de huidige opleidingssteunmaatregel moet worden beschouwd als een „algemene opleiding” in de zin van artikel 38, lid 2, van Verordening (EG) nr. 800/2008.
- (264) In artikel 39, lid 2, van Verordening (EU) nr. 800/2008 wordt de drempel voor de steunintensiteit voor „algemene opleiding” op 60 % van de in aanmerking komende kosten gesteld.
- (265) In Tabel 5 is te zien dat de subsidie aan CIÉ 985 592 EUR bedraagt, tegenover kosten voor een bedrag van 661 560 EUR die door CIÉ worden gedragen. Dit leidt tot een steunintensiteit van 59,8 % en is dus lager dan de in overweging 264 genoemde maximaal toegestane 60 %.

⁽⁷⁰⁾ Zie de overwegingen 79 t/m 83.

⁽⁷¹⁾ Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard („de algemene groepsvrijstellingsverordening”) (PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3).

⁽⁷²⁾ Zie overweging 83.

- (266) De verstrekke steunintensiteit is dus lager dan de in die bepaling vastgestelde drempel, zodat aan dit criterium van Verordening (EG) nr. 800/2008 is voldaan.
- (267) In artikel 39, lid 4, van Verordening (EG) nr. 800/2008 worden de soorten kosten gedefinieerd die in aanmerking komen voor opleidingssteunprojecten. Volgens Ierland hebben de door CIÉ gedragen kosten van 661 560 EUR, zoals vermeld in tabel 5, betrekking op de personeelskosten van CIÉ. Deze kostencategorie komt in aanmerking op grond van artikel 39, lid 4, van die verordening. Aan deze voorwaarde is dus voldaan.
- (268) Met betrekking tot de verschillende andere artikelen in die verordening merkt de Commissie op dat aan het transparantievereiste van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 800/2008 is voldaan, aangezien de maatregel in kwestie betrekking heeft op subsidies in de zin van artikel 5, lid 1.
- (269) Met betrekking tot artikel 7 van Verordening (EG) nr. 800/2008 betreffende cumulering beschikt de Commissie niet over aanwijzingen dat de maatregel in kwestie werd gefinancierd uit een andere bron. Aan deze voorwaarde is dus voldaan.
- (270) Met betrekking tot artikel 8 van Verordening (EG) nr. 800/2008 betreffende het stimulerende effect lijkt het onwaarschijnlijk dat de maatregel in kwestie zou zijn uitgevoerd zonder staatssteun. Aan deze voorwaarde is dus voldaan.
- (271) De Commissie concludeert daarom dat de steun voor de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap die door Ierland aan Bus Éireann en Dublin Bus is verleend, verenigbaar is met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, van het Verdrag, krachtens Verordening (EG) nr. 800/2008.

10. CONCLUSIE

- (272) De jaarlijkse exploitatiecompensatie, de subsidies voor nieuwe bussen, de subsidies voor infrastructuur en de regeling leerlingenvervoer vormen bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.
- (273) De financiering van de opleiding inzake de omgang met personen met een handicap is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De staatssteun die Ierland tot en met 30 november 2009 in de vorm van jaarlijkse exploitatiecompensatie ten uitvoer heeft gelegd, ten bedrage van 654,9 miljoen EUR, vormt bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

Artikel 2

De staatssteun die Ierland tot en met 30 november 2009 in de vorm van financiering van nieuwe bussen ten uitvoer heeft gelegd, ten bedrage van 236,8 miljoen EUR, vormt bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

Artikel 3

De staatssteun die Ierland van 12 december 2000 tot en met 30 november 2009 in de vorm van financiering van infrastructuur ten uitvoer heeft gelegd, ten bedrage van 64,5 miljoen EUR, vormt bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

Artikel 4

De staatssteun die Ierland krachtens de regeling leerlingenvervoer ten uitvoer heeft gelegd, vormt bestaande steun in de zin van artikel 1, onder b), punt v), van Verordening (EG) nr. 659/1999.

Artikel 5

De staatssteun die Ierland voor opleiding inzake de omgang met personen met een handicap ten uitvoer heeft gelegd, ten bedrage van 985 592 EUR, is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.

Dit besluit is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 15 oktober 2014.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2015/636 VAN DE COMMISSIE**van 22 april 2015****tot beëindiging van de onderzoeksprocedure betreffende de door het afzonderlijk douanegebied Taiwan, Penghu, Kinmen en Matsu („Chinees Taipei”) ingestelde maatregelen die betrekking hebben op de octrooibeschermt van opneembare compact discs**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 3286/94 van de Raad van 22 december 1994 tot vaststelling van communautaire procedures op het gebied van de gemeenschappelijke handelspolitiek met het oog op de handhaving van de rechten die de Gemeenschap ontleent aan internationale regelingen voor het handelsverkeer, in het bijzonder die welke onder auspiciën van de Wereldhandelsorganisatie werden vastgesteld ⁽¹⁾, en met name artikel 11, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

A. PROCEDURE

- (1) Op 15 januari 2007 heeft Koninklijke Philips Electronics nv („Philips” of „de klager”) een klacht ingediend op grond van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 3286/94 („de verordening inzake handelsbelemmeringen”).
- (2) De klager heeft aangevoerd dat het afzonderlijk douanegebied Taiwan, Penghu, Kinmen en Matsu („Chinees Taipei”):
 - a) inbreuk heeft gemaakt op artikel 28 van de WTO-overeenkomst inzake de handelsaspecten van de intellectuele eigendom („TRIPs-overeenkomst”) door aan een in Chinees Taipei gevestigde onderneming, Gigastorage Corporation („Gigastorage”), „dwanglicenties” te verlenen ten aanzien van vijf octrooien van de klager inzake technologie voor opneembare compact discs („cd-r's”), en dat de inbreuk op artikel 28 niet kon worden gerechtvaardigd krachtens artikel 31 van de TRIPs-overeenkomst;
 - b) inbreuk heeft gemaakt op de procedurele eisen van artikel 31 van de TRIPs-overeenkomst.
- (3) De klager heeft aangevoerd dat deze schendingen belemmeringen voor het handelsverkeer vormden in de zin van artikel 2, lid 1, van de verordening inzake handelsbelemmeringen en dat deze belemmeringen voor het handelsverkeer nadelige gevolgen voor het handelsverkeer hadden in de zin van artikel 2, lid 4, van die verordening. Nog volgens de klager was het in het belang van de Gemeenschap de octrooirechten in kwestie te beschermen.
- (4) Daarom heeft de Commissie na raadpleging van het bij de verordening ingestelde Raadgevend Comité besloten dat er voldoende bewijsmateriaal was voor een onderzoeksprocedure naar de juridische en feitelijke aspecten van de zaak. De Commissie heeft derhalve op 1 maart 2007 een onderzoeksprocedure ingeleid.

B. BEVINDINGEN VAN DE ONDERZOEKSPROCEDURE

- (5) In januari 2008 is in het onderzoek geconcludeerd dat de bepalingen inzake dwanglicenties van de Octrooiwet van Chinees Taipei, de artikelen 76 en 77, in strijd waren met artikel 28 van de TRIPs-overeenkomst en aanleiding gaven tot algemene bezorgdheid over de bescherming van intellectuele-eigendomsrechten. Er is geconcludeerd dat artikel 76 van de Octrooiwet van Chinees Taipei niet strookte met de overeenkomstig artikel 28 van de TRIPs-overeenkomst voorziene bescherming van door een octrooi verleende exclusieve rechten, aangezien het de verlening van een dwanglicentie toestond onder omstandigheden waarin er slechts sprake was van de onmogelijkheid om het binnen een redelijke termijn over de voorwaarden eens te worden. De Commissie heeft geconcludeerd dat de inbreuk op artikel 28 niet kon worden gerechtvaardigd krachtens artikel 31 van de TRIPs-overeenkomst. De Commissie heeft tevens geconcludeerd dat artikel 31, onder b), c) en f), van de TRIPs-overeenkomst niet in acht werd genomen. Er is geconcludeerd dat de autoriteiten van Chinees Taipei de „redelijke handelsvoorwaarden” van de TRIPs-overeenkomst en van de Octrooiwet van Chinees Taipei onjuist hebben uitgelegd, en dat bijgevolg de besluiten van de autoriteiten van Chinees Taipei in strijd waren met artikel 31, onder b), van de TRIPs-overeenkomst. Er is ook geconcludeerd dat Chinees Taipei inbreuk heeft gemaakt op artikel 31, onder c), van de TRIPs-overeenkomst door geen beperkingen in te stellen op het gebruik van dwanglicenties. Uit het onderzoek is eveneens de schending van artikel 31, onder f), van de TRIPs-overeenkomst gebleken

⁽¹⁾ PBL 349 van 31.12.1994, blz. 71.

aangezien de voorwaarde dat het gebruik van licenties voornamelijk voor de voorziening van de binnenlandse markt moet worden toegestaan, niet in acht werd genomen; Gigastorage voerde vooral uit.

- (6) Vastgesteld werd dat deze maatregelen een belemmering voor het handelsverkeer vormden in de zin van artikel 2, lid 1, van de verordening inzake handelsbelemmeringen. De Commissie stelde vast dat deze belemmeringen voor het handelsverkeer nadelige gevolgen voor het handelsverkeer hadden voor de klager en nadelige gevolgen voor het handelsverkeer dreigden te veroorzaken die van invloed zouden zijn voor elke ondernemer uit de EU die octrooibeschermt in Chinees Taipei aanvraagt. De Commissie was daarom van mening dat de op de Octrooiwet van Chinees Taipei gebaseerde beslissingen van de autoriteiten van Chinees Taipei nadelige gevolgen voor het handelsverkeer in de zin van artikel 2, lid 4, van de verordening inzake handelsbelemmeringen hebben gehad. De Commissie heeft ook geconcludeerd dat het in het belang van de Gemeenschap was de maatregelen in kwestie te betwisten.
- (7) De Commissie heeft daarom bepaald dat de autoriteiten van Chinees Taipei de Octrooiwet van Chinees Taipei moeten wijzigen en erop moeten toezien dat de precedentwerking van de maatregelen wordt beperkt, onder meer door de dwanglicenties volledig in te trekken.

C. ONTWIKKELINGEN NA HET EINDE VAN HET ONDERZOEK

- (8) Na het onderzoek hebben de autoriteiten van Chinees Taipei een aantal wijzigingen aangebracht aan hun nationale Octrooiwet en de uitvoeringsbepalingen, die op 1 januari 2013 van kracht zijn geworden bij de inwerkingtreding van de nieuwe Octrooiwet. Wat de intrekking van de dwanglicenties betreft, zijn de specifieke problemen die de klager heeft ondervonden in 2007, tot tevredenheid van beide partijen opgelost. Deze verbintenissen worden door de klager bevredigend geacht.

D. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

- (9) Gezien bovenstaande analyse wordt geoordeeld dat de onderzoeksprocedure tot een bevredigende situatie heeft geleid ten aanzien van de belemmeringen voor de handel zoals die in de klacht van Philips worden genoemd. De onderzoeksprocedure moet daarom overeenkomstig artikel 11, lid 1, van de verordening inzake handelsbelemmeringen worden beëindigd.
- (10) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake handelsbelemmeringen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De onderzoeksprocedure betreffende de door Chinees Taipei ingestelde maatregelen die betrekking hebben op de octrooibeschermt van opneembare compact discs, wordt hierbij beëindigd.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 22 april 2015.

Voor de Commissie
Cecilia MALMSTRÖM
Lid van de Commissie

RECTIFICATIES

Rectificatie van Verordening (EG) nr. 44/2009 van de Raad van 18 december 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1338/2001 tot vaststelling van maatregelen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de euro tegen valsemunterij

(Publicatieblad van de Europese Unie L 17 van 22 januari 2009)

Bladzijde 3, artikel 1, punt 4, onder b), nieuw artikel 6, lid 1, voetnoot (*):

in plaats van: „(*) Zie het kader voor de detectie van vervalsingen en voor de sortering op fitness door kredietinstellingen en andere professionele geldverwerkers, beschikbaar op de website van de ECB op: <http://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/other/recyclingeurobanknotes2005nl.pdf>;

te lezen: „(*) Zie het kader voor de detectie van vervalsingen en voor de sortering op fitness door kredietinstellingen en andere professionele geldverwerkers, beschikbaar op de website van de ECB op: <http://www.ecb.europa.eu/euro/cashprof/html/index.nl.html>;

Bladzijde 3, artikel 1, punt 4, onder c), nieuw artikel 6, lid 1 bis, voetnoot (**):

in plaats van: „(**) De lijst wordt bekendgemaakt door de ECB en is beschikbaar op: <http://www.ecb.int/euro/cashhand/devices/results/html/index.fr.html>;

te lezen: „(**) De lijst wordt bekendgemaakt door de ECB en is beschikbaar op: <http://www.ecb.europa.eu/euro/cashprof/html/index.nl.html>”.

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL