II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Dezember 1998

über die Maßnahme, die Irland zugunsten von Arbeitgebern durch die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen für Seeleute auf bestimmten Kategorien von Schiffen, die nicht in einem Mitgliedstaat registriert sein müssen, plant

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 4278)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(1999/651/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

gestützt auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr [1],

nach Aufforderung der anderen Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Bestimmungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. **Verfahren**

Mit Schreiben vom 15. Mai 1997, das bei der Kommission am 20. Mai 1997 registriert wurde, notifizierte Irland der Kommission die Beihilfe N 322/97. Mit Schreiben vom 30. Juni und 8. September 1997 forderte die Kommission weitere Auskünfte an. Ein zweiseitiges Gespräch fand am 9. Juli 1997 statt. Mit Schreiben, die bei der Kommission am 31. Juli, 27. Oktober, 7., 13., 19. und 27. November 1997 sowie 2., 4., 8. und 10. Dezember 1997 registriert wurden, übermittelte Irland der Kommission weitere Auskünfte.

Mit Schreiben vom 20. Januar 1998 teilte die Kommission Irland ihren Beschluß mit,

— die Beihilfe bezüglich Schiffen der Kategorie 1 zu genehmigen;

— keine Einwände zu erheben gegen die Erstattung von Rentenversicherungsbeiträgen an selbständige Beitragszahler und früher selbständige freiwillig Versicherte, die am 6. April 1998 mindestens 56 Jahre alt waren, da dies keine Beihilfe darstellt;

— bezüglich der Beihilfe für Schiffe der Kategorie 2 (Maßnahme der Kategorie 2) gemäß den „Social Welfare (Consolidated Contributions and Insurability) (Amendment Nr. 2) (Refunds) Regulations 1997" das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Der Beschluß der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [2] veröffentlicht. Die Kommission forderte alle anderen Beteiligten zur Äußerung zu der Maßnahme auf.

Mit Schreiben vom 23. Februar 1998, das bei der Kommission am 24. Februar 1998 registriert wurde, übermittelte Irland der Kommission Bemerkungen zu dem obengenannten Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2. Zu späteren Zeitpunkten fanden mehrere zweiseitige Gespräche zwischen Vertretern der Kommission und den irischen Behörden statt.

Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Mitgliedstaaten oder anderen Beteiligten erhalten.

[1] ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5.

[2] ABl. C 103 vom 4.4.1998, S. 15.

2. **Ausführliche Beschreibung der Beihilfemaßnahme**

a) *Die Maßnahme für die Kategorie 2*

Dieser Teil der Beihilferegelung N 322/97, bezüglich dessen die Kommission das Verfahren eröffnet hat, sieht vor, daß den Arbeitgebern bis zu 100 % der für die Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft an Bord von Handelsschiffen, die von einem nicht in Irland ansässigen Vercharterer ohne Mannschaft vermietet werden („Schiffe der Kategorie 2"), geleisteten Sozialversicherungsbeiträge erstattet werden.

Schiffe der Kategorie 2, die in Irland gechartert und von dort aus verwaltet werden, brauchen im Rahmen der vorgenannten Maßnahme nicht die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen. Zur Information sei ergänzt, daß Schiffe der Kategorie 1 Schiffe sind, die zu mindestens 51 % einer oder mehreren in Irland ansässigen Personen gehören und in Irland eingetragen sein müssen.

b) *Mittelansatz und Dauer*

Das Beihilfebudget für die Maßnahme der Kategorie 2 wurde als ein Gesamtbetrag zusammen mit dem Budget für die Maßnahme für die Kategorie 1 (die durch die obengenannte Entscheidung der Kommission genehmigt wurde) notifiziert. Das für beide Maßnahmen vorgesehene Gesamtbudget beläuft sich auf 8 Mio. IEP, die in jährlichen Beträgen von 2 Mio. IEP über einen Zeitraum von vier Jahren ab dem 6. April 1996 bis zum 5. April 2000 gezahlt werden sollen. Da es nach Angaben Irlands zum Zeitpunkt der Notifizierung nur ein Schiff der Kategorie 2 gab, auf das die Maßnahme der Kategorie 2 anwendbar wäre, und in naher Zukunft keine weiteren Schiffe dazukommen sollen, entfiele nur ein kleiner Teil des Gesamtbudgets auf die Maßnahme der Kategorie 2.

Die Mittel für diese Maßnahme werden aus zuvor erhobenen Steuerzahlungen aufgebracht.

c) *Begünstigte*

Die durch die Beihilfe Begünstigten und Empfänger der erstatteten irischen Sozialversicherungsbeiträge sind Arbeitgeber, die Seeleute an Bord der genannten Handelsschiffe der Kategorie 2 beschäftigen.

d) *Zweck*

Nach Angaben Irlands ist die Einführung der Regelung zur Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen und deren Anwendung auf die genannten Schiffe ein wichtiger Bestandteil der Strategie für den irischen Schiffahrtssektor, die folgende Ziele verfolgt:

— Tonnage auf dem irischen Schiffahrtsregister zu halten und neue Tonnage hinzuzugewinnen;

— den wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen irischen Schiffseigner- und Schiffsbetreiberinteressen und dem Staat zu stärken und

— die den EU-Qualitätsnormen entsprechende Schiffahrt zu fördern.

e) *Mögliche Auswirkungen der Beihilfe*

Durch die Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge, die die Arbeitgeber für die Beschäftigung von in Irland steuerpflichtigen Seeleuten an Bord von Schiffen der Kategorie 2 entrichten, beabsichtigt Irland, irische Schiffahrtsunternehmen zu unterstützen.

f) *Gründe für die Einleitung des Verfahrens*

Da die Maßnahme der Kategorie 2 nicht voraussetzt, daß begünstigte Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind (d. h. die Flagge eines Mitgliedstaats führen), wie es die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vorschreiben, hatte die Kommission ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt. In ihrem Schreiben vom 20. Januar 1998 hat die Kommission daher beschlossen, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag bezüglich der oben dargelegten Maßnahme der Kategorie 2 einzuleiten.

3. **Bemerkungen Irlands**

Irland hat in seiner Antwort auf die Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 insbesondere zwei Punkte angeführt:

— den Fall des Schiffs der Kategorie 2 „Normandy" und

— das Argument, daß die Maßnahme der Kategorie 2 unter Abschnitt 3.1 der Leitlinien, nicht Abschnitt 3.2, falle.

a) *Schiffe der Kategorie 2*

Hinsichtlich des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag bezüglich Schiffen, für die die Maßnahme der Kategorie 2 gilt, hat Irland mitgeteilt, daß für die Maßnahme der Kategorie 2 nur ein Schiff in Frage kommt, die Normandy, die zur Zeit durch einen Kurzchartervertrag von Januar 1998 bis Oktober 1999 an Irish Continental Group plc., Ferryport, Dublin, verchartert ist.

In ihren Äußerungen gegenüber der Kommission führt Irland ferner aus, daß nach seiner Auffassung der Chartervertrag für die „Normandy" mit dem Geist der Leitlinien vereinbar ist, obwohl dieses Schiff die Flagge der Bahamas führt.

Die Argumente für diese Aussage sind im folgenden zusammengefaßt:

i) Ein in der EU (in Schweden) registriertes Unternehmen ist im Endeffekt Eigentümer des Schiffs.

ii) Die Besatzung des Schiffs besteht ausschließlich aus EU-Staatsangehörigen (überwiegend Iren und Briten), 150 Seeleute in der Nebensaison und 250 in der Hochsaison.

iii) Das Schiff wird durch ein EU-Unternehmen, Irish Ferries, von Dublin und Rosslare sowie für den britischen Verkehr von Liverpool aus vermarktet und verwaltet. Diese Tätigkeiten sichern zahlreiche Arbeitsplätze von EU-Staatsangehörigen in Dublin und Rosslare und in damit in Zusammenhang stehenden Unternehmen auf dem Kontinent.

iv) Das Schiff bedient eine Randstrecke zwischen dem irischen Rosslare und dem europäischen Festland, die für den Tourismus innerhalb der EU und für die Handelsbeziehungen von Bedeutung ist. Diese seit 1973 betriebene Verbindung war durch wirtschaftliche Zwänge und durch die Einführung neuer Sicherheitsvorschriften gefährdet, die den weiteren Betrieb des bis dahin auf dieser Strecke eingesetzten Schiffs ausschlossen.

Die Wirtschaftlichkeit der Strecke ist weiterhin fraglich. Irish Fernes hat die Normandy dennoch für einen Zeitraum von 21 Monaten gechartert, um die Verbindung weiter zu betreiben und die künftige Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Irland unterstützt die Aufrechterhaltung des Betriebs auf dieser Strecke aus strategischen Gründen (als Alternative zur Landstrecke über das Vereinigte Königreich) und auch als Beitrag zur allgemeinen Politik, den Kurzstreckenseeverkehr innerhalb der EU zu fördern.

v) Das jetzige Charterverhältnis ist eine bis Oktober 1999 befristete Übergangsmaßnahme. Im Hinblick auf die Beschaffung eines Ersatzschiffs für die Rosslare-Strecke hat Irish Ferries Angebote für den Kauf von zwei Schiffen abgegeben, die das Unternehmen unter irischer Flagge betreiben wollte. Die Angebote waren jedoch nicht erfolgreich. Das einzige Schiff mit ausreichender Kabinenkapazität für die Strecke, das beschafft werden konnte, war die Normandy.

Nach Ablauf des Chartervertrags 1999 wird Irish Ferries die Möglichkeit haben, mit den Eigentümern des Schiffs über die Flaggenführung zu verhandeln. Falls sich die Wirtschaftlichkeit der Strecke erweisen sollte, könnte Irish Ferries in der Lage sein, ein Schiff zur Bedienung dieser Strecke zu erwerben, das dann unter irischer Flagge fahren könnte. Die jetzige Situation sollte daher als vorübergehender Zustand angesehen werden, der nur bis Oktober 1999 anhalten wird.

vi) Das Schiff gehört zu einer Flotte von Schiffen, die das Unternehmen zwischen Irland, dem Vereinigten Königreich und Frankreich einsetzt. Alle anderen Schiffe der Flotte sind im irischen Schiffahrtsregister eingetragen.

Was darüber hinaus Schiffe der Kategorie 2 im allgemeinen angeht, hat Irland darauf hingewiesen, daß es sich bei Schiffen der Kategorie 2 um Schiffe handelt, für die nachweislich alle Anforderungen der Merchant Shipping Acts 1894 bis 1996 (die die Anforderungen an die Eintragung von Schiffen in das irische Schiffahrtsregister festlegen) erfüllt sind, als wären sie gemäß diesem Teil der irischen Rechtsvorschriften eingetragen.

Irland führt daher aus, daß das Schiff der Kategorie 2 Normandy nach irischem Recht für die Zwecke staatlicher Beihilfen wie ein in Irland eingetragenes Schiff behandelt wird.

b) *Die Anwendbarkeit der Leitlinien auf die Maßnahme der Kategorie 2*

Bezüglich des anwendbaren Abschnitts der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr argumentiert Irland, daß die Erhebung von Sozialversicherungsbeiträgen von Arbeitgebern für Beschäftigte des Unternehmens als eine Art der Unternehmensbesteuerung anzusehen ist, anders als persönliche Abgaben wie Sozialversicherungsbeiträge und Einkommensteuern von Arbeitnehmern.

Nach Auffassung Irlands ist die in Abschnitt 3.1 der Leitlinien über die „steuerliche Behandlung der Reedereien" implizite Flexibilität im vorliegenden Fall anwendbar, in dem der Beitrag des Arbeitgebers (lohnbezogene Sozialversicherungsbeiträge) auf die Lohnsumme der Seeleute des Unternehmens erhoben wird.

Nach Auffassung Irlands spricht einiges dafür, daß die flexiblere Regelung, die sich aus Abschnitt 3.1 ergibt, insbesondere auf Zugeständnisse im Bereich der beschäftigungsbezogenen Besteuerung von Schiffahrtsunternehmen Anwendung finden sollte. Der Hauptzusatznutzen der Tätigkeit von EU-Schiffahrtsunternehmen kann häufig in der Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft bestehen; eine Verringerung der Beschäftigungskosten durch solche Zugeständnisse ist das wirksamste und zielsicherste zur Verfügung stehende Mittel, um diesen Zweck zu erfüllen.

Zwar dient die fragliche Beihilfe nicht der Rückholung des Managements im Zusammenhang mit der Verwaltung und anderen Diensten, da diese bereits innerhalb der EU erfolgen, doch wird sie dazu beitragen, die Position des Unternehmens durch eine solide Basis innerhalb der EU zu stärken und diese Basis aufrechtzuerhalten und auszubauen, wodurch die Notwendigkeit einer Rückholung zu einem späteren Zeitpunkt vermieden wird.

4. **Beurteilung der Maßnahme**

a) *Rechtliche Grundlage der Beurteilung*

Die Regeln für die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt sind in Artikel 92 und 93 EG-Vertrag festgelegt.

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr geben Hinweise bezüglich der Vereinbarkeit von Beihilfemaßnahmen zugunsten der Seeverkehrswirtschaft mit Artikel 92 EG-Vertrag.

b) *Vereinbarkeit der Maßnahme*

i) Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

Nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen."

Die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen für Seeleute führt dazu, daß der Staat geringere Einnahmen erzielt, so daß dies als Beihilfegewährung aus staatlichen Mitteln anzusehen ist. Da die Maßnahme der Kategorie 2 nur der Seeverkehrswirtschaft zugute kommt, ist sie als wirtschaftszweigspezifisch anzusehen. Da außerdem der Seeverkehr ein Wirtschaftszweig mit einem ausgeprägten internationalen und innergemeinschaftlichen Bezug ist, droht eine staatliche Beihilfe an diesen Wirtschaftszweig den Wettbewerb zu verfälschen und die Seeverkehrstätigkeit in anderen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Daraus ergibt sich, daß die obengenannte Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen ist.

ii) Abschnitt 3.2 der Leitlinien

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr sehen in Abschnitt 3.2 vor, daß Beihilfen in Form einer Verringerung der Belastung durch Sozialversicherungsbeiträge bezüglich der Sozialversicherungsbeiträge für Seeleute aus der Gemeinschaft erlaubt werden sollten, sofern diese Seeleute auf Schiffen beschäftigt sind, die in einem Mitgliedstaat registriert sind. Die Leitlinien erlauben solche Beihilfen bis zum Höchstumfang einer vollständigen Beitragserstattung. Auf Grund dieser Vorschrift leitete die Kommission das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag bezüglich der Maßnahme der Kategorie 2 ein, da Schiffe der Kategorie 2 nicht in einem Mitgliedstaat registriert sein müssen.

iii) Anwendbarkeit von Abschnitt 3.2 der Leitlinien

Als Zusammenfassung der Äußerungen im Rahmen des genannten Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 führt Irland aus, daß die Erhebung von Arbeitgebersozialversicherungsbeiträgen auf die Lohnsumme von Unternehmen als eine Art der Unternehmensbesteuerung anzusehen ist, die sich von persönlichen Abgaben wie Arbeitnehmersozialversicherungsbeiträgen und der Einkommensteuer gänzlich unterscheidet. Nach Auffassung Irlands ist auch die Flexibilität, die sich aus Abschnitt 3.1 der Leitlinien hinsichtlich der steuerlichen Behandlung von Reedereien ergibt (wonach unter bestimmten Umständen ausnahmsweise von der sonst zwingenden Voraussetzung des Führens einer EU-Flagge abgesehen werden kann), im vorliegenden Fall anwendbar, in dem die Arbeitgebersozialversicherungsbeiträge auf die Lohnsumme der vom Unternehmen beschäftigten Seeleute erhoben werden.

In bezug auf dieses Argument ist darauf hinzuweisen, daß Abschnitt 3 der Leitlinien ausdrücklich „Steuerliche und soziale Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit" behandelt. Er untergliedert sich in Abschnitt 3.1, „Steuerliche Behandlung der Reedereien", und Abschnitt 3.2, „Beschäftigungsbezogene Kosten".

Abschnitt 3.1 betrifft die Vereinbarkeit bestimmter staatlicher Beihilfemaßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt, z. B. solche Maßnahmen, die sich auf eine Tonnagesteuer oder beschleunigte Abschreibung von Investitionen beziehen. Nur solche Maßnahmen dürfen nach den Leitlinien ausnahmsweise auf die gesamte von einer Reederei der Gemeinschaft betriebene Flotte angewendet werden, sofern eine Reihe von Kriterien erfüllt ist.

Abschnitt 3.2 betrifft demgegenüber die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfemaßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt, die sich auf verschiedene Arten beschäftigungsbezogener Kosten beziehen und wie folgt bestimmt sind:

— geringere Sozialversicherungssätze für Seeleute aus der Gemeinschaft auf Schiffen, die in einem Mitgliedstaat registriert sind;

— geringere Einkommensteuersätze für Seeleute aus der Gemeinschaft auf Schiffen, die in einem Mitgliedstaat registriert sind.

Die Tatsache, daß die Verringerung der beschäftigungsbezogenen Kosten durch geringere Sozialversicherungssätze und geringere Einkommensteuersätze in einem besonderen, eigenständigen Abschnitt der Leitlinien behandelt wird, zeigt die Absicht der Kommission, diese Fragen von Abschnitt 3.1 zu trennen, in dem andere Maßnahmen, z. B. die Tonnagesteuer, behandelt werden.

Daraus ergibt sich, daß bezüglich der Anwendung der Leitlinien solche Regelungen, die die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen für Seeleute vorsehen, nicht als steuerlicher Anreiz im Sinne von Abschnitt 3.1, sondern als beschäftigungsbezogene Maßnahme im Sinne von Abschnitt 3.2 anzusehen sind.

Daß Schiffe der Kategorie 2 auf dieselbe Weise irischem Recht unterliegen, als wären sie in Irland registriert, wie Irland ausführt, reicht zur Erfüllung der Bedingungen von Abschnitt 3.2 der Leitlinien nicht aus, nach der begünstigte Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sein müssen. Auch wenn die Erstattung auf Seeleute aus der Gemeinschaft (Schiffsführer und Seeleute, die in Irland sozialversicherungspflichtig sind) beschränkt werden soll, wie dies in der genehmigten Maßnahme für Schiffe der Kategorie 1 vorgesehen und in Abschnitt 3.2 der Leitlinien vorgeschrieben ist, ist die obengenannte Voraussetzung, daß die Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sein müssen, nicht erfüllt.

In den Leitlinien wurde die geringe Besteuerung in bestimmten Drittländern als Hauptbeweggrund dafür genannt, daß Reedereien ihre Schiffe zunehmend ausflaggen, und es wurden die verschiedenen negativen Folgen dieses Trends analysiert. Um dem Einhalt zu gebieten und die Lage zu verbessern, erlauben es die Leitlinien den Mitgliedstaaten, steuerliche und soziale Abhilfemaßnahmen zu treffen, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe unter ihrer Flagge verbessert wird. Die Kommission war bei der Aufstellung dieser Leitlinien der Auffassung, daß Maßnahmen zur Verringerung der Beschäftigungskosten von Seeleuten, beispielsweise Maßnahmen wie im vorliegenden Fall, nur auf Seeleute Anwendung finden sollten, die auf in Mitgliedstaaten registrierten Schiffen beschäftigt sind. Ein Abweichen von diesem Grundsatz würde den Reedereien keinen ausreichenden Anreiz für das Führen der Flagge eines Mitgliedstaats bieten und könnte als staatliche Beihilfe zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von gemeinschaftsfremden Schiffahrtsunternehmen angesehen werden.

Die Maßnahme der Kategorie 2 in der von Irland vorgeschlagenen Form, bei der keine Verpflichtung zum Führen der Flagge eines Mitgliedstaats gegeben ist, ist daher als nicht mit den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vereinbar anzusehen.

iv) Der Fall der Normandy

Nach Angaben Irlands ist die Normandy zur Zeit das einzige Schiff der Kategorie 2, das für die vorgeschlagene Maßnahme der Kategorie 2 in Frage kommt. In mehreren zweiseitigen Gesprächen nach Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 haben die irischen Behörden angegeben, daß eine Vereinbarung zwischen dem Schiffseigner und dem Betreiber getroffen werden könnte, wonach das Schiff umgeflaggt werden und unter irischer Flagge fahren könnte. Eine derartige Vereinbarung ist jedoch nicht erfolgt, und es wurden keine Zusagen bezüglich eines solchen Vorgehens gegenüber der Kommission abgegeben.

5. **Schlußfolgerungen**

Es ist zu schließen, daß die Beihilferegelung bezüglich Schiffen der Kategorie 2 als mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar anzusehen ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Irland geplante staatliche Beihilfe zugunsten von Arbeitgebern bezüglich der Beschäftigung von Seeleuten auf Handelsschiffen, die Gegenstand eines Chartervertrags ohne Mannschaft eines nicht in Irland ansässigen Vercharterers sind, ist mit Artikel 92 EG-Vertrag unvereinbar.

Die Beihilfe darf daher nicht gewährt werden.

Artikel 2

Irland unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung von den Maßnahmen, die es getroffen hat, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an Irland gerichtet.

Brüssel, den 9. Dezember 1998

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission