РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 25 юли 2012 година

относно дело за държавна помощ SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Диференцирани данъчни ставки върху пътуване с въздушен транспорт, приведени в действие от Ирландия

(нотифицирано под номер C(2012) 5037)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/199/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби [1] и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) През 2009 г. Комисията получи жалба във връзка с държавна помощ от въздушен превозвач (наричан по-нататък „жалбоподател“) по отношение на редица аспекти на данък за облагане на пътуване с въздушен транспорт, приведен в действие от Ирландия, включително диференцирани данъчни ставки, приложими за полети до дестинации, намиращи се на разстояние най-много 300 км от летище Дъблин, за които се твърди, че поставят Aer Arann в благоприятно положение.

(2) С писмо от 13 юли 2011 г. Комисията информира Ирландия, че е взела решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на диференцираните данъчни ставки, прилагани съгласно ирландския данък върху пътуване с въздушен транспорт. Комисията поиска от ирландските органи да изпратят копие от решението до бенефициерите.

(3) На 9 август 2011 г. и на 5 септември 2011 г. въздушният превозвач Ryanair Ltd. (наричан по-нататък „Ryanair“) изпрати писма по отношение на решението на Комисията да открие процедурата. Комисията отговори на тези писма на 5 октомври 2011 г. На 17 октомври 2011 г. Ryanair изпрати друго писмо.

(4) След удължаване на срока за отговор ирландските органи представиха наблюденията си по решението на Комисията на 15 септември 2011 г.

(5) На 18 октомври 2011 г. решението на Комисията да открие процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* [2]. Комисията покани заинтересованите страни да представят наблюденията си по мярката.

(6) На 17 ноември 2011 г. Ryanair изпрати отговора си на поканата. С писмо от 28 ноември 2011 г. Комисията попита Ryanair дали писмото на Ryanair съдържа поверителна информация и дали тя може да бъде разкрита на ирландските органи. С писмо от 30 ноември 2011 г. Ryanair потвърди, че писмото от 17 ноември 2011 г. може да бъде изпратено до ирландските органи.

(7) С писмо от 12 декември 2011 г. Комисията изпрати мнението на Ryanair до ирландските органи, които предоставиха своите мнения по него на 13 януари 2012 г.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

(8) Считано от 30 март 2009 г. ирландските органи въведоха акциз върху въздушния транспорт на пътници. Националното правно основание за акциза е дял 55 от Закона за финансите (№ 2) от 2008 г., чрез който се въвежда акциз, наречен „данък върху пътуването с въздушен транспорт“, който въздушните превозвачи са задължени да плащат по отношение на „*всяко отпътуване на пътник със самолет от летище*“, намиращо се в Ирландия [3]. Данъкът е дължим от момента, в който пътник отпътува от летище със самолет, който може да превози над 20 пътници и не се използва за държавни или военни цели. Въпреки че данъкът, *in fine*, трябва да бъде прехвърлен на пътниците посредством цената на билета, именно въздушните превозвачи са облагани с него и са задължени да го плащат [4].

[1] ОВ C 306, 18.10.2011 г., стр. 10.

[2] Вж. бележка под линия 1.

[3] Самолетите, превозващи по-малко от 20 пътници, и самолети, използвани за държавни или военни цели, се изключват от обхвата на данъка. Същото се прилага за отпътуване от летища с по-малко от 10 000 пътници на година.

[4] Всеки въздушен превозвач, задължен да плаща данъка, трябва да се регистрира в Службата по приходите и в срок от 20 дни или в срок, който Службата по приходите определи, трябва да предостави на Службата по приходите декларация, посочваща броя на отпътуванията на пътници през предходния месец.

(9) В момента на въвеждането си данъкът беше определен въз основа на разстоянието между летището, в което е започнало пътуването, и летището, в което то е завършило, в размер на i) 2 EUR в случай на пътуване от летище до дестинация, намираща се на разстояние най-много 300 км от летище Дъблин, и ii) 10 EUR във всички други случаи.

(10) След разследване от Комисията по отношение на евентуално нарушение на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността ([5]) и на член 56 от Договора относно свободното предоставяне на услуги, считано от 1 март 2011 г. ставките бяха променени, така че за всички отпътувания се прилага единна данъчна ставка в размер на 3 EUR, независимо от пропътуваното разстояние. ([6])

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

(11) Комисията откри официалната процедура по разследване по отношение на по-ниската данъчна ставка, която се прилага за някои трасета през периода от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г., тъй като смята, че тя вероятно представлява държавна помощ, и има съмнения относно съвместимостта с вътрешния пазар.

(12) В оценката си дали мярката е селективна в съответствие с установената съдебна практика ([7]) Комисията първо анализира съответната референтна данъчна система и след това анализира дали мярката представлява дерогация от тази система и ако е така, дали Ирландия е показала, че дерогацията следва по характер и логика данъчната система.

(13) Тя стигна до заключението, че в конкретния случай референтната система е облагането с данъци на пътници във въздушен транспорт, които отпътуват от летище, намиращо се в Ирландия.

(14) Комисията отбеляза, че данъчната система за пътуване с въздушен транспорт предвижда една обща или нормална ставка, приложима за почти всички полети, и една намалена ставка за полети до дестинации, намиращи се на разстояние най-много 300 км от летище Дъблин. Тя установи, че нормалната ставка представлява референтната система, а намалената ставка, приложима за ясно разграничена категория полети, изглежда изключение от референтната система.

(15) Комисията изрази съмнения дали намалената ставка е оправдана въз основа на разстоянието от точката на отпътуване и крайната дестинация на пътуването.

(16) Първо, ставката не е приложима въз основа на действителната продължителност на пътуването, а въз основа на разстоянието между летище Дъблин и дестинацията.

(17) Второ, структурата и обективният характер на данъка не изглеждат да са свързани с разстоянието на полета, а с факта, че се отпътува от ирландско летище. Връзката с данъчния орган, данъчното събитие (отпътуването от ирландско летище) и отрицателните външни последици за ирландското общество (шум и замърсяване на въздуха) са съвсем същите за всички пътници, които отпътуват от ирландско летище, независимо от дестинацията на полета и на пропътуваното разстояние. Съответните въздушни превозвачи се намират в едно и също правно и обстоятелствено положение като останалите относно тази цел.

(18) Трето, данъчната система не се характеризира с ясно изразено диференциране на данъчното равнище по отношение на разстоянието на полетите, а определя само две ставки: една за полети на много къси разстояния и друга за всички останали полети. Този критерий изглежда облагодетелства полетите в рамките на Ирландия и до някои западни части на Обединеното кралство и следователно представлява разграничение между националните полети и тези в Съюза. В конкретния случай ирландските органи изтъкнаха, че по-висока такса за дестинации, за които се прилага по-ниската ставка, би била непропорционална по отношение на цената. Комисията установи, че цената на билетите за вътрешни дестинации не е задължително по-ниска от тази на полетите до други дестинации в Съюза. По този начин по-ниската данъчна ставка не изглеждаше обоснована от характера и логиката на данъчната система на пътуването с въздушен транспорт и следователно изглеждаше селективна мярка.

(19) Тъй като всички останали критерии в член 107, параграф 1 от Договора също бяха изпълнени, мярката изглежда представлява държавна помощ за въздушните превозвачи, обслужвали трасетата, възползващи се от намалената ставка.

(20) Помощта не изглеждаше да попада в обхвата на никои насоки за съвместимост на държавна помощ, издадени от Комисията. Тъй като изглежда представляваше оперативна помощ, въвеждаща дискриминиращо разграничение между полетите в Съюза, тя не можеше да се смята за пряко съвместима помощ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Освен това помощта не попадна в рамките на нито едно друго изключение, посочено в член 107, параграф 2 или 3 от Договора.

([5]) ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

([6]) В контекста на процедурата за нарушение Комисията предостави официалното си уведомление с писмо от 18 март 2010 г., в което нейната позиция е, че чрез диференцирането на данъчните ставки за пътуване с въздушен транспорт Ирландия не е изпълнила задълженията си съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 и член 56 от Договора. След официално уведомително писмо ирландските органи измениха данъчната система.

([7]) Вж. например решенията по дело C-88/2003 *Португалия* срещу *Комисията* [2006] Recueil, стр. I-7115, точка 56 и по дело C-487/2006 P *British Aggregates* срещу *Комисията* [2008] Recueil, стр. I-10505, точки 81—83.

(21) Следователно Комисията изрази съмнения относно съвместимостта с вътрешния пазар на мярката за помощ и в съответствие с член 4, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ([8]) реши да открие официалната процедура по разследване, като покани Ирландия и други заинтересовани страни да представят мненията си.

4. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(22) В отговор на известието в *Официален вестник* ([9]) Комисията получи мнения от ирландските органи и от Ryanair.

4.1. **Мнения на ирландските органи**

4.1.1. *Данъкът е данък върху потребителите*

(23) Ирландските органи посочват, че характерът на данъка върху пътуването с въздушен транспорт е по същество данък върху клиента. За улесняване на прилагането ирландските органи са задължили всеки въздушен превозвач да плати в Службата по приходите съответната сума на пътник, отпътуващ от ирландско летище и превозван от този превозвач. Въздушните превозвачи обаче могат да прехвърлят данъка и да го събират от пътниците си.

(24) Освен това данъкът върху въздушния транспорт обикновено се посочва в цената на билета и/или в общите условия на превозвачите като данък или такса, заедно с други данъци и такси. Съответно данъкът не предоставя предимство на никой въздушен превозвач, тъй като е само още една такса, данък или налог, който се събира ефективно от потребителя.

4.1.2. *Липса на предимство за конкретни превозвачи*

(25) Ирландските органи твърдят, че предоставянето на предимство на конкретни превозвачи е предпоставка данъкът върху пътуването с въздушен транспорт да попадне в определението на член 107, параграф 1 от Договора. Според ирландските органи, при положение че данъкът върху пътуването с въздушен транспорт е по същество данък върху потреблението, независимо дали се прилага в размер на 10 EUR или на 2 EUR, е трудно да се разбере как данъкът предоставя предимство на конкретни превозвачи.

(26) Няма спор, че всички въздушни превозвачи, независимо дали са задължени да налагат данъчна ставка в размер на 10 EUR или на 2 EUR, са равнопоставени. Въпросът, който възниква, е дали се предоставя предимство на въздушните превозвачи, които колективно трябва да налагат данъчна ставка в размер само на 2 EUR. Според ирландските органи единственият реалистичен сценарий, при който данъкът за пътуване с въздушен транспорт може да представлява помощ, е ако въздушните превозвачи, обслужващи трасета до дестинации на разстояние най-много 300 км от летище Дъблин, са задължени да събират данък за пътуване с въздушен транспорт в размер на 10 EUR, но могат да запазят разликата между ставката в размер на 10 EUR и тази в размер на 2 EUR. Това обаче не е така. В това отношение е важно да се посочи, че при създаването на въпросния данък ирландските органи не са имали предвид конкретен въздушен превозвач или бизнес модел.

4.1.3. *Няма предимство за ирландските въздушни превозвачи*

(27) Първо, следва да се отбележи, че Ирландия вече не разполага с национален въздушен превозва *per se*, предвид факта, че държавата е прехвърлила дела си в дружеството Aer Lingus, което първоначално беше националният държавен въздушен превозвач, така че сега разполага с миноритарно дялово участие.

(28) Ако данъкът имаше ефект върху ирландските въздушни превозвачи, този ефект щеше да е много различен за всеки от въздушните превозвачи. Ирландските органи твърдят, че трасетата в Съюза, които подлежат на по-високата ставка в размер на 10 EUR, се обслужват в голямата си част от същите ирландски въздушни оператори. В съответния период трите въздушни превозвачи притежават около [93-97] (*) % от пазара на полети, за които се прилага по-ниската ставка, но те доминират и на пазара на пътуване с въздушен транспорт в Съюза, като притежават [82-87] (*) % от всички такива полети в Съюза.

(29) По-специално ирландските органи изтъкват, че изтъкнатото от Ryanair неблагоприятно положение очевидно е несъстоятелно, тъй като Ryanair отговаря за приблизително [56-63] (*) % от пътниците, превозвани по трасетата, за които се прилага по-ниската ставка (вж. таблица 1).

Таблица 1

Пазарни дялове на ирландските въздушни превозвачи за трасета, тръгващи от ирландски летища

Пазарни дялове		
	Най-много 300 км	Над 300 км ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0,5-2,5] (*) %
ОБЩО	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Единствено в рамките на Съюза.

Източник: Информация, предоставена от Ирландия въз основа на цифри, предоставени от трите ирландски въздушни превозвачи и данни от Централната статистическа служба.

([8]) ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

([9]) Вж. бележка под линия 1.

(*) Поради търговска тайна се използва диапазон.

(30) Таблица 1 показва, че единственият превозвач, който може да бъде определен за национален превозвач предвид миноритарния дял на държавата (Aer Lingus), има много по-голям дял от полетите, за които се прилага по-високата ставка ([35-40] (*) %), отколкото от полетите, за които се прилага по-ниската ставка ([16-23] (*) %). Следователно ако по-ниската данъчна ставка имаше ефект върху въздушните превозвачи, Aer Lingus щеше да е в значително неблагоприятно положение.

(31) По отношение на Aer Arann, за който жалбоподателят също твърди, че се ползва от предполагаемата помощ, ирландските органи твърдят, че през периода 2007—2010 г. той преминава през значително намаление на оборота и на броя пътници. След въвеждането на данъка Aer Arann отчита загуби в размер на 18 млн. EUR. Следователно изглежда, че превозвачът е най-печеливш преди въвеждането на данъка. Ирландските органи изтъкват също, че има само едно вътрешно трасе, по което жалбоподателят и Aer Arann са конкуренти, и че по това трасе [37-42] (*) % от полетите се обслужват от жалбоподателя. За полети до чуждестранни дестинации, които се ползват от по-ниската ставка (западни части на Обединеното кралство), жалбоподателят обслужва над [37-42] (*) % от редовните полети, докато Aer Arann и Aer Lingus имат по-ниски дялове.

(32) Освен това, неирландските въздушни превозвачи винаги са имали свободата да обслужват полети, за които се прилага по-ниската ставка. В този контекст не съществува свобода на действие за държавата. Ирландските органи изтъкват, че ако имаше предимство в обслужването на полети, за които се прилага по-ниската ставка, чуждестранни (неирландски) превозвачи щяха да изберат да обслужват тези полети. Липсата на чуждестранни въздушни превозвачи, обслужващи тези полети, сочи, че от по-ниската ставка не произтича предимство.

4.1.4. *По-ниската ставка е въведена с цел да се избегне данъчна ставка, която не е пропорционална по отношение на цената на билета*

(33) Ирландските органи подчертават, че целта на диференцирането на ставките е да се въведе елемент на пропорционалност в равнището на данъците по отношение на разстоянието, тъй като цените обикновено са по-ниски за по-близки дестинации. Въпреки че се приема, че не съществува идеално съотношение между разстояние и цена, стана ясно, че съотношението е достатъчно, за да обоснове двустепенното разделяне на данъка. Ирландските органи смятат, че механизъм, предоставящ по-точно диференциране въз основа на разстоянието, щеше да направи системата изключително сложна и административно утежняваща.

4.1.5. *Няма нарушаване на конкуренцията*

(34) Ирландските органи изтъкват, че по-ниската данъчна ставка няма за резултат нарушаване на конкуренцията и не повлиява върху търговията. Първо, тъй като данъкът е по характер данък върху потреблението, той няма видим ефект върху въздушните превозвачи. Второ, при диференцираните данъчни ставки не се прави разлика между ирландския пазар и пазара на други държави членки. От полетите, за които се прилага по-ниската ставка, мнозинството са невътрешни (68 % в сравнение с 32 % за изцяло вътрешните полети). Трето, въздушните превозвачи извършват дейност на пазар, отворен за конкуренция, което означава, че пазарът е отворен за новодошли участници, за които по-ниската ставка се прилага при същите условия, както и за останалите въздушните превозвачи. Ако по-ниската ставка предоставяше предимство на някои превозвачи, неирландските въздушните превозвачи вероятно щяха да изберат да обслужват трасетата, за които се прилага по-ниската ставка. Липсата на новодошли участници показва, че по-ниската ставка не предоставя предимство на някои въздушни превозвачи.

4.1.6. *Всяка помощ би била помощ de minimis или би имала незначителен ефект върху съответните въздушни превозвачи*

(35) Ирландските органи твърдят, че дори и по-ниската данъчна ставка да се разглеждаше като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тя следва да се обяви за съвместима с вътрешния пазар, тъй като би била или помощ *de minimis*, или при всички случаи би имала незначителен ефект върху съответните въздушни превозвачи.

4.2. **Мнения от трети страни**

4.2.1. *Ryanair*

(36) По отношение на характера на държавната помощ на по-ниската данъчна ставка Ryanair се съгласява с предварителната гледна точка, изразена от Комисията в решението ѝ от 13 май 2011 г., че по-ниската данъчна ставка предоставя предимство на някои въздушни превозвачи и представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. При все това Ryanair не се съгласява с гледната точка на Комисията, че i) по-високата ставка от 10 EUR трябва да се смята за „нормалната“ ставка и че ii) дружеството Ryanair е получило предимство посредством мярката.

(37) По отношение на установяването на „нормална“ или „стандартна“ ставка по данъчната система Ryanair твърди, че гледната точка на Комисията, че по-високата ставка в размер на 10 EUR е нормалната ставка и че всички превозвачи, за които се прилага по-ниската ставка в размер на 2 EUR, са получили предимство, е необоснована. Според Ryanair няма причина, поради която по-високата, а не по-ниската ставка, да следва да се разглежда като нормалната ставка. Нещо повече, тъй като двустепенната ставка е заменена с единна ставка, новата ставка вероятно ще е съчетание от първоначалните ставки. Следователно новата ставка би била разумният целеви показател за оценяване на всяка възможна вреда или предимства, произтичащи от двустепенната система.

(38) Ryanair твърди още, че двустепенният данък върху пътуването с въздушен транспорт не предоставя предимство на Ryanair. При разглеждането на мярка, която може да представлява държавна помощ, Комисията трябва да вземе под внимание общите ефекти от нея върху

възможния бенефициер и по-специално да приспадне всички специфични такси, които представляват тежест върху предимството, предоставено от предполагаемата помощ. През периода, в който се прилага двустепенната данъчна система, дружеството Ryanair е изплатило данъците, посочени в таблица 2.

Таблица 2

Превозвани пътници и платен данък през периода от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г.

Категория дестинация от летище Дъблин	Пътници, подлежащи на данък	Платен данък	Дял
Най-много 300 км в страната (ставка 2 EUR)	[…] (*)	[…] (*) EUR	[0,5-2,5] (*) %
Най-много 300 км извън страната (ставка 2 EUR)	[…] (*)	[…] (*) EUR	[1,5-4,5] (*) %
Над 300 км в рамките на ЕС	[…] (*)	[…] (*) EUR	[93-98] (*) %
Над 300 км извън ЕС	[…] (*)	[…] (*) EUR	[0,3-2,5] (*) %
ОБЩО	[…] (*)	[…] (*) EUR	100 %

(39) Тъй като Ryanair смята, че новата единна ставка от 3 EUR следва да се смята за нормалната ставка, Ryanair следва да е платил сума в размер на […] (*) ([10]) EUR данък за пътуване с въздушен транспорт за периода от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г. Това е с […] (*) EUR по-малко от действително платената сума (вж. таблица 2). По този начин дружеството Ryanair изтъква, че не се е ползвало от предимство от по-ниската ставка, а по-скоро е понесло неблагоприятно положение.

4.3. **Наблюдения на Ирландия по коментарите от трети страни**

(40) На 13 януари 2012 г. ирландските органи предоставиха гледната си точка по мненията на Ryanair: *първо*, те не са съгласни с описанието на Ryanair на данъка, тъй като според тях данъкът е по същество данък върху потреблението и по-ниската данъчна ставка не предоставя предимство на въздушните превозвачи. *Второ*, те не могат да разберат как Ryanair може да бъде страната, която е засегната най-пряко и най-отрицателно от по-ниската ставка, особено след като на дружеството се падат [56-63] (*) % от пътниците, превозвани с полетите, които са предмет на по-ниската ставка. *Трето*, няма основание за твърдението, че по-ниската ставка е създадена, за да подкрепя Aer Arann. Ирландските органи не са имали конкретен превозвач предвид при създаването на данъка върху пътуванията с въздушен транспорт. *Четвърто*, няма логика в аргумента на Ryanair, че по-високата ставка в размер на 10 EUR не трябва да се смята за основната ставка на данъка върху пътуванията с въздушен транспорт. Съгласно двустепенната данъчна система по-високата ставка се прилага за между 85 % и 90 % от всички отпътувания. Ирландските органи заявиха отново, че са позволили дерогация от стандартната ставка в размер на 10 EUR, за да въведат елемент на пропорционалност в равнището на данъка по отношение на разстоянието.

([10]) 3 EUR, умножени по […] (*) пътници.

5. **ОЦЕНКА**

5.1. **Наличие на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора**

(41) По силата на член 107, параграф 1 от Договора „*всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар*“.

Селективност

(42) За да попадне в приложното поле на член 107, параграф 1 от Договора, дадена мярка трябва да бъде селективна ([11]). Когато установява дали мярка е селективна, Комисията трябва да оцени дали мярката поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“ спрямо други, които биха се оказали с оглед на преследваните от споменатия режим цели в сходно обстоятелствено и правно положение. ([12]) Съгласно установената съдебна практика ([13]) данъчна мярка е *prima facie* селективна, ако представлява отклонение от обичайното прилагане на общата данъчна рамка.

(43) Първо, Комисията следователно трябва да идентифицира съответната референтна данъчна система. По отношение на данъчното облагане Комисията отбелязва, че по принцип определянето на система на данъчно облагане попада в изключителната компетентност на държавите членки. При разработването на системата си на данъчно облагане ирландските органи са избрали да определят за данъчно събитие в данъка върху пътуване с въздушен транспорт отпътуването на пътник със самолет от летище, намиращо се в Ирландия. Следователно референтната система е данъчното облагане на пътниците във въздушния транспорт, отпътуващи със самолет от летище, намиращо се в Ирландия. Целта на тази система е да генерира постъпления в държавния бюджет. Заключението, че референтната система е данъчното облагане на пътниците във въздушния транспорт, отпътуващи от летище, намиращо се в Ирландия, беше потвърдено от ирландските органи в отговора им на наблюденията на третата страна.

([11]) Вж. дело C-66/02 *Италия* срещу *Комисията* [2005] Recueil, стр. I-10901, точка 94.

([12]) Вж. например дела C-143/99 *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* [2001] Recueil, стр. I-8365, точка 41, C-308/01 *GIL Insurance and Others* [2004] Recueil, стр. I-4777, точка 68 и C-172/03 *Heiser* [2005] Recueil, стр. I-1627, точка 40, C-88/03 *Португалия* [2006] Recueil, стр. I-7115, точка 54 и C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri* срещу *Regione Sardegna* [2009] Сборник, стр. I10821, точка 61.

([13]) Вж. например решенията по Дело T-210/02 *RENV British Aggregates Association* срещу *Комисията*, [2006] ECR II-2789, параграф 107 и дела C-88/03 *Португалия*, параграф 56 и C-487/06 P *British Aggregates* [2008], параграфи 81 — 83.

(44) Второ, в съответствие с установената съдебна практика ([14]) Комисията трябва да определи дали въпросната данъчна мярка представлява дерогация от идентифицираната референтна система.

(45) Ryanair изтъква, че по-ниската ставка в размер на 2 EUR или като алтернатива единната ставка в размер на 3 EUR, въведена на 1 март 2011 г., следва да се разглежда като нормалната ставка в системата на данъка върху пътуването с въздушен транспорт. При все това с изключение на някои дестинации в западните части на Обединеното кралство, по-ниската ставка се прилага само за вътрешни дестинации и според ирландските органи само за 10-15 % от всички полети, които подлежат на облагане с данъка. Следователно тя не може да се разглежда като нормална данъчна ставка. По отношение на ставката в размер на 3 EUR, тя не е била в сила в момента, с който е свързано настоящото решение, и следователно не може да се разглежда за нормалната ставка в системата на данъка върху пътуването с въздушен транспорт по това време. По тези причини Комисията смята, че по-високата ставка в размер на 10 EUR е нормалната ставка в референтната система, докато намалената ставка в размер на 2 EUR, приложима за ясно ограничена категория полети, е изключение от референтната система.

(46) Трето, Комисията трябва да разгледа дали такива изключения са обосновани от „характера или общата схема на системата“ ([15]) в държавата членка. Ако това е така, се смята, че мярката не предоставя селективно предимство и съответно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. В този контекст следва да се отбележи, че съгласно съдебната практика ([16]) относими са основните и водещи принципи на референтната система, а не тези в конкретната мярка.

(47) Според ирландските органи по-ниската ставка е въведена, за да се внесе елемент на пропорционалност в равнището на данъка по отношение на разстоянието на полета. Комисията смята, че това разсъждение не е свързано с основните и водещи принципи на самия данък, а по-скоро с тези на самата дерогация. Структурата и обективният характер на данъка не са свързани с разстоянието на полета, а с факта на отпътуване от ирландско летище. Връзката с данъчния орган, данъчното събитие (отпътуването от ирландско летище) и отрицателните външни последици за ирландското общество от пътниците, отпътуващи от ирландско летище (например шум и замърсяване), са напълно същите, независимо от дестинацията на полета и на пропътуваното разстояние. Следователно засегнатите въздушни превозвачи са едни спрямо други в едно и също правно и обстоятелствено положение по отношение на целта.

(48) В допълнение данъчната система не се характеризира с ясно изразено диференциране на данъчното равнище по отношение на действителната дължина на полетите. Първо, данъчната ставка не се прилага въз основа на действителната дължина на полета, а въз основа на разстоянието между летище Дъблин и дестинацията, независимо къде се е осъществило действителното отпътуване. Второ, данъчната система определя само две ставки: една за полети на много кратки разстояния от летище Дъблин и друга за всички останали полети.

(49) Освен това дори причината за дерогацията да следва характера и логиката на данъчната система за пътуване с въздушен транспорт, Съдът е заявил, че дадено предимство трябва да е съгласувано не само с присъщите особености на разглежданата данъчна система, но и що се отнася до привеждането в действие на тази система ([17]). Както е посочено в съображение 47, данъчната система *de facto* не гарантира пропорционални ставки по отношение на действителната дължина на полета, тъй като приложимата ставка се определя въз основа на разстоянието между летище Дъблин и дестинацията, независимо от това къде се е осъществило действителното отпътуване и тъй като се прилагат само две ставки: една за полети на много кратки разстояния от летище Дъблин и друга за всички останали полети. Цената на билетите до вътрешните дестинации не е задължително по-ниска от тази на полетите до други дестинации в Съюза. Така мярката не е успяла да постигне целта си за гарантиране на пропорционалност при данъчното облагане по отношение на разстоянието на полета. В този случай нито ирландските органи, нито трета страна е изтъкнала, че ефектът от дерогацията е, че равнището на данъка *de facto* е пропорционално на разстоянието. Напротив, ирландските органи признават, че няма идеално съотношение между разстоянието и данъчната ставка.

(50) Следователно Комисията не вижда причина да промени предварителната си гледна точка, че по-ниската ставка не следва логиката и общата схема на данъчната система за облагане на пътуването с въздушен транспорт. Съответно Комисията смята, че мярката е селективна и не се обосновава от характера и логиката на системата.

Предимство

(51) Разходите за данъци обикновено се поемат от предприятието.

([14]) Вж. бележка под линия12 по-горе.

([15]) Вж. например дело C-173/73 *Италия* срещу *Комисията* [1974] Recueil-709, както и точка 13 и сл. от Известие на Комисията за прилагане на правилата за държавна помощ по отношение на мерките за пряко данъчно облагане на дружества, ОВ C 384, 10.12.1998 г., стр. 3.

([16]) Вж например решения по съединени дела C-78/08 и C-80/08 *Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate* срещу *Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, в ликвидация* срещу *Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate и Ministero delle Finanze* срещу *Michele Franchetto*, все още несъобщени, по-специално точка 69, както и дело T-210/02, точка 107.

([17]) Вж. например решението по съединени дела C78-C-80/08, точка 73.

(52) Прилагането на данъка върху пътуването с въздушен транспорт може да засегне приходите на въздушните превозвачи, които трябва да плащат този данък, чрез увеличаване на цените на билетите, които могат да предложат на клиентите си, или намаляване на маржа при всеки билет, който продават, когато въздушните превозвачи решат да не прехвърлят данъка на клиентите. В това отношение Съдът е установил, че *„тъй като летищните данъци пряко и автоматично повлияват върху цената на пътуването, разликите в данъците, платими от пътниците, ще се отразят автоматично на транспортните разходи и по този начин […] достъпът до вътрешни полети ще бъде поставен в благоприятно положение в сравнение с полетите в Общността“* ([18]).

(53) Следователно намалената ставка за някои видове полети има по-малък ефект, отколкото нормалната ставка върху въздушните превозвачи, които предлагат този вид полети. Тези въздушни превозвачи са освободени от разхода, който по принцип трябва да поемат, и следователно прехвърлят на клиентите си и самите те понасят по-ниски разходи.

(54) Съответно Комисията установява, че по-ниската данъчна ставка предоставя предимство на въздушните оператори, обслужващи трасетата, за които се прилага тази ставка. По-ниските разходи, които те трябва да прехвърлят на клиентите си или да понесат пряко, представляват финансови ресурси, които тези въздушни оператори могат да спестят, и следователно са подобрили икономическото им положение спрямо други въздушни превозвачи, които се конкурират на пазара на въздушния транспорт. Предимството съответства на разликата между по-ниската ставка в размер на 2 EUR и нормалната данъчна ставка в размер на 10 EUR за периода от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г. Комисията отбелязва, че полетите, за които се прилага по-ниската ставка, са обслужвани основно от силно свързани с Ирландия въздушни превозвачи (Aer Lingus, Aer Arann и Ryanair са основани в Ирландия и седалищата им все още се намират там). Следователно намалената ставка *de facto* е предоставила предимство на ирландските въздушни превозвачи в сравнение с други превозвачи от Съюза.

(55) Комисията не може да приеме аргумента на Ryanair, че предимството е ограничено до разликата между по-ниската ставка и ставката в размер на 3 EUR, въведена на 1 март 2011 г. Тази ставка не е приложена по същото време, както по-ниската ставка и ако предимството се определя в система с една по-висока ставка и една по-ниска, прилагането на целеви показател, определен някъде между тези ставки, не обхваща цялото предоставено предимство.

(56) Ryanair изтъква също, че дружеството се е възползвало по-малко от по-ниската ставка, отколкото Aer Arann например, тъй като повечето му полети са до дестинации, за които се прилага по-високата ставка. При все това предимството, произтичащо от прилагането на по-ниската данъчна ставка в размер на 2 EUR, е разликата между тази ставка и стандартната ставка в размер на 10 EUR. Когато прилага по-ниската ставка за някои полети, дружеството Ryanair, както и всички останали въздушни превозвачи, обслужващи полети, за които се прилага тази ставка, се е ползвало от предимство, съответстващо на разликата между двете ставки.

(57) Ирландските органи изтъкват, че данъкът е предназначен да се прехвърли на пътниците и следователно не съществува предимство за въздушните оператори. В този контекст Комисията отбелязва, че намаляването на нормалната ставка на даден данък може да предостави селективно предимство на въздушен превозвач, който е задължен да плати намалената ставка, дори и в ситуации, в които съществува правно задължение въпросният данък да се прехвърли на клиентите ([19]). Комисията отбелязва също, че в конкретния случай, не е имало механизъм, който да гарантира, че данъкът действително се прехвърля, а е оставено на въздушния оператор да реши дали и как данъкът ще се прехвърли на пътниците. В жалбата си жалбоподателят всъщност е изтъкнал обратното, а именно, че не е могъл да прехвърли разходите за данъка върху клиентите си, тъй като това би имало непропорционален ефект върху цените на билетите. Следователно Комисията не е съгласна с ирландските органи, че няма предимство за въздушните оператори: онези, които са можели да използват по-ниската данъчна ставка за някои полети, са имали по-ниски разходи за предаване на клиентите си, отколкото останалите. Това е и в съответствие с практиката на Комисията по отношение на мерките за помощ, произтичащи от акциз ([20]), съгласно която е установено, че облекчения от тези акцизи предоставят предимство на въздушния превозвач, който трябва да плати данъка, независимо от факта, че този субект може да избере да прехвърли разхода на клиентите си.

(58) Съответно Комисията установява, че по-ниската данъчна ставка е предоставила предимство на някои въздушни превозвачи. Предимството съответства на разликата между по-ниската ставка в размер на 2 EUR и нормалната данъчна ставка в размер на 10 EUR за периода от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г. Полетите, за които се прилага по-ниската ставка, са обслужвани основно от силно свързани с Ирландия въздушни превозвачи (Aer Lingus, Aer Arann и Ryanair). Следователно намалената ставка е предоставила предимство на ирландски въздушни превозвачи в сравнение с други превозвачи от Съюза.

([18]) Вж. например дело C-92/01 *Georgios Stylianakis* срещу *Elliniko Dimosio* [2003] Recueil, стр. I-1291, точка 28 и дело C-70/99 *Комисията* срещу *Португалия* [2001] Recueil, стр. I-4845, точка 20.

([19]) Вж. например дело C-143/99, по-специално точки 5, 54 и 55.

([20]) Вж. Решение на Комисията C(2007) 754 относно дело за държавна помощ № 892/2006 – FI – Изменение на схема за диференцирано данъчно облагане върху енергетиката, ОВ C 109, 15.5.2007 г., стр. 1; Решение на Комисията C(2007) 2416/2 относно дело № 775/2006 – DE – Намалени данъчни ставки за преработвателната промишленост, селското стопанство и горите и др. ОВ C 152, 6.7.2007 г., стр. 3; Решение на Комисията C(2005) 1815/3 относно дело № 190/A/2005 – UK – Изменение на данъка върху изменението на климата, ОВ C 146, 22.6.2006 г., стр. 8; и Решение на Комисията C(2009) 8093/2 относно дело № 327/2008 – DK – Nox намаляване на данъците за големи замърсители и дружества, намаляващи замърсяването, и намаление на данъците за използването на биогаз и биомаса, ОВ C 166, 25.6.2010 г., стр. 1.

Държавни ресурси и възможност за приписване

(59) Фактът, че ирландските органи са позволили да се приложи данъчна ставка, по-ниска от нормалната, има за резултат загуба на данъчни постъпления за държавата и следователно представлява финансиране с държавни ресурси. Тъй като решението за по-ниската ставка е взето от държавните органи, мярката се приписва на държавата.

Ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки

(60) В сравнение с конкурентите си въздушните превозвачи, ползвали по-ниската ставка, са били облекчени от загуби, които иначе е трябвало да поемат или да прехвърлят на клиентите си. Следователно по-ниската ставка на данъка върху пътуване с въздушен транспорт е подобрила икономическото им положение спрямо други предприятия, които се конкурират на пазара за въздушен транспорт, като по този начин е нарушила или рискува да наруши конкуренцията.

(61) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, последната трябва да се разглежда като засегната от тази помощ ([21]). Достатъчно е получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на пазари, отворени за конкуренция ([22]). Секторът на въздушния транспорт се характеризира от силна конкуренция между превозвачите от различни държави членки, по-специално след влизането в сила на третия етап на либерализацията на въздушния транспорт („трети пакет“) на 1 януари 1993 г., именно Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи ([23]), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността ([24]) и Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз ([25]). Следователно намалената ставка е можела да наруши търговията между държавите членки, тъй като е укрепила позицията на някои въздушни превозвачи, конкуриращи се на напълно либерализиран пазар на равнището на Съюза.

(62) Тъй като всички критерии в член 107, параграф 1 от Договора са изпълнени, мярката представлява държавна помощ за всички въздушни превозвачи, обслужвали полети, които са се ползвали от намалената ставка.

5.2. **Законност**

(63) Като не са изпратили уведомление за мярката преди нейното привеждане в действие, ирландските органи не са изпълнили задълженията си съгласно член 108, параграф 3 от Договора. Следователно мярката за помощ представлява неправомерна държавна помощ.

5.3. **Съвместимост на помощта с Договора**

(64) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора помощи могат да се смятат за съвместими с вътрешния пазар, ако имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Тъй като помощта представлява оперативна помощ, която е намалила част от текущите разходи на някои въздушни превозвачи, според съдебната практика на Съда тя е принципно несъвместима с вътрешния пазар ([26]). Помощта не попада в обхвата на нито едни насоки за съвместимост на държавна помощ, дадени от Комисията в този контекст. По-специално, тя не се обхваща от Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища ([27]), тъй като не е свързана със започването на никакви трасета. Ирландските органи не са изтъкнали или предоставили никаква информация, показваща, че помощта може да се смята за съвместима по силата на Насоките на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда ([28]). Точно обратното, те са заявили ясно, че целта на данъка е да генерира постъпления, а не да защитава околната среда. Фактът, че въпросният данък няма ясна и пропорционална връзка с намаляването на енергийното потребление, замърсяването или емисиите на газове, с равнищата на шум и др. подкрепя това разсъждение. Следователно Комисията не смята, че помощта е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

(65) Въпросната помощ не попада в никое от изключенията, посочени в член 107, параграфи 2 или 3 от Договора.

(66) Освен това, дори и помощта да беше съвместима с някое от заключенията, посочени в член 107, параграфи 2 или 3 от Договора, което не е така, Съдът е установил, че процедурата съгласно членове 107 и 108 от Договора не трябва никога да има резултат, противоречащ на конкретни разпоредби от Договора. Съдът също е посочил, че тези аспекти на помощта, които нарушават конкретни разпоредби на Договора, различни от членове 107 и 108, може да са така неразривно свързани с обекта на помощта, че да е невъзможно да бъдат оценени отделно. ([29]) Конкретно в този случай, както е описано в съображение 10, диференцираните ставки са били обект на разследване на Комисията, което установява, че

([21]) Вж. по-специално дело 730/79 *Philip Morris* срещу *Комисията* [1980] Recueil, стр. 2671, точка 11, дело C-53/00 *Ferring* [2001] Recueil, стр. I-9067, точка 21 и дело C-372/97 *Италия* срещу *Комисия* [2004] Recueil, стр. I-3679, точка 44.

([22]) Дело T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* срещу *Комисията* [1998] Recueil, стр. II-717.

([23]) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

([24]) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8.

([25]) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 15.

([26]) Дело T-459/93 *Siemens SA* срещу *Комисията*, [1995] Recueil, стр. II-1675, точка 48. Вж. още решение по дело T-396/08 *Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt* срещу *Комисията* [2010] Recueil (обжалвано), точки 46—48, дело C-156/98 *Германия* срещу *Комисията* [1980] Recueil, стр. I-6857, точка 30 и съдебната практика, посочена там.

([27]) ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

([28]) ОВ C 82, 1.4.2008 г., стр. 1.

([29]) Вж. например решенията по дела C-225/91 *Matra* срещу *Комисията* [1993] Recueil, стр. I-3203, точка 41 и T-156/98 *RJB Mining* срещу *Комисията* [2001] Recueil, стр. II-337, точка112 и съдебната практика, посочена там.

са в нарушение на Регламент (ЕО) № 1008/2008 и на член 56 от Договора относно свободното предоставяне на услуги, тъй като диференцирането е наложило тежки условия за предоставянето на въздухоплавателни услуги в Съюза, отколкото условията, наложени за националните услуги. Съдът е посочил изрично в решения по дела относно летищни данъци, че разпоредбите от Договора за свободното предлагане на услуги са приложими и в сектора на транспорта ([30]). В този случай държавната помощ произтича от самото диференциране на данъчните ставки. Тъй като данъкът и помощта представляват два елемента от една и съща данъчна мярка, те са неразривно свързани ([31]) и следователно държавната помощ не може да бъде отпусната, без да се наруши принципа на свободното предоставяне на услуги. Следователно помощта не може да се обяви за съвместима с Договора в никой случай, тъй като неминуемо ще наруши разпоредбите от Регламент (ЕО) № 1008/2008 и член 56 от Договора.

(67) Следователно Комисията заключава, че помощта не може да се смята за съвместима с Договора.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(68) Комисията смята, че по-ниската ставка от данъка върху пътуването с въздушен транспорт до дестинация, намираща се на разстояние най-много 300 км от летище Дъблин, предвидена в дял 55 (2) от Закона за финансите (№ 2) и по-специално член 2, буква б) от него за периода от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Ирландия неправомерно е привела в действие държавната помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.

(69) Държавната помощ не е в съответствие с никоя дерогация, предвидена в член 107, параграф 2 и 3 от Договора. Тъй като не могат да се предвидят други причини за съвместимост на дадената мярка, тя е несъвместима с вътрешния пазар.

(70) Държавната помощ възлиза на разликата между по-ниската ставка от данъка върху пътуването с въздушен транспорт и стандартната ставка в размер на 10 EUR (т.е. 8 EUR на пътник), удържана на всеки пътник. Това засяга всички полети, осъществени от самолети, в които могат да пътуват над 20 пътници и които не се използват за държавни или военни цели, отпътуващи от летище с над 10 000 пътници годишно до дестинация, намираща се на разстояние най-малко 300 км от летище Дъблин. Бенефициерите са Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann и други въздушни превозвачи, които Ирландия трябва да идентифицира.

(71) В съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999, когато са взети отрицателни решения относно случаи на неправомерна помощ, Комисията трябва да изиска от съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя. От Ирландия следва да се изиска да възстанови несъвместимата помощ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ във вид на по-ниска ставка за данък върху пътуване с въздушен транспорт за всички полети, осъществени от самолети, които могат да превозват над 20 пътници и които не се използват за държавни или военни цели, отпътуващи от летище с над 10 000 пътници годишно до дестинация, намираща се на разстояние най-много 300 км от летище Дъблин от 30 март 2009 г. до 1 март 2011 г. в приложение на дял 55 от Закона за финансите (№ 2) от 2008 г., приведена в действие неправомерно от Ирландия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Индивидуалната помощ, която е отпусната по схемата, посочена в член 1, не представлява помощ, ако отговаря на условията, определени с регламент, приет в съответствие с член 2 от Регламент (ЕО) № 994/98 на Съвета ([32]).

Член 3

Индивидуална помощ, отпусната по схемата, посочена в член 1, която към момента на предоставянето ѝ е отговаряла на условията, определени с регламент, приет в съответствие с член 1 от Регламент (ЕО) № 994/98, или определени с решение на Комисията за одобрение на схема за помощ, е съвместима с вътрешния пазар до максималните интензитети на помощта, приложими за този вид помощ.

Член 4

1. Ирландия възстановява от бенефициерите несъвместимата помощ, предоставена по схемата, посочена в член 1.

2. Сумите, подлежащи на възстановяване, включват лихви, изчислени от датата, на която помощта е предоставена на бенефициерите, до датата на действителното им възстановяване.

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([33]).

([30]) Вж. дела C-92/01 *Georgios Stylianakis* срещу *Elliniko Dimosio*, точка 23 и C-70/99 *Комисията* срещу *Португалия* [2001] Recueil, стр. I-4845, точки 27 и 28, както и дело C-49/89 *Corsica Ferries France* срещу *Direction Générale des Douanes Françaises* [1989] Recueil, стр. 4441, точка 10.

([31]) Дело C-526/04, *Laboratoires Boiron срещу ACOSS* [2006] Recueil, стр. I-7529, точка 45.

([32]) ОВ L 142, 14.5.1998 г., стр. 1.

([33]) ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1

Член 5

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, е незабавно и ефективно.

2. Ирландия осигурява изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

Член 6

1. В срок от два месеца от уведомяването за настоящото решение Ирландия предоставя следната информация:

а) списък на бенефициерите, които са получили помощ по схемата, посочена в член 1, и общия размер на помощта, получена от всеки от тях;

б) общата сума (главница и лихви), която следва да бъде възстановена от всеки бенефициер;

в) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;

г) документи, доказващи, че от получателите е изискано да възстановят помощта.

2. Ирландия уведомява редовно Комисията за напредъка в прилагането на националните мерки, които са предприети с цел изпълнение на настоящото решение, до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 1. При поискване от страна на Комисията Ирландия незабавно предоставя информация за вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя и подробна информация относно сумите на помощта и лихвите, които вече са възстановени от бенефициерите.

Член 7

Адресат на настоящото решение е Ирландия.

Съставено в Брюксел на 25 юли 2012 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател