KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 25. juli 2012

om statsstøttesag SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Differentieret afgiftssats for flybilletter gennemført af Irland

(meddelt under nummer C(2012) 5037)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/199/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1] og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) I 2009 modtog Kommissionen en klage over statsstøtte fra en luftfartsoperatør (i det følgende "klager") vedrørende forskellige aspekter af en afgiftssats for flybilletter gennemført af Irland, herunder differentierede satser for fly til destinationer beliggende i en afstand af højst 300 km fra Dublin lufthavn, som angiveligt begunstigede Aer Arann.

(2) Ved brev af 13. juli 2011 meddelte Kommissionen Irland, at den havde besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 108, stk. 2, vedrørende de differentierede afgiftssatser anvendt under den irske flytransportafgift. Kommissionen bad de irske myndigheder sende en kopi af afgørelsen til modtagerne.

(3) Den 9. august 2011 og den 5. september 2011 fremsendte luftfartsoperatøren Ryanair Ltd. (i det følgende "Ryanair") breve vedrørende Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren. Kommissionen besvarede disse breve den 5. oktober 2011. Den 17. oktober 2011 sendte Ryanair endnu et brev.

(4) Efter at have fået forlænget svarfristen sendte de irske myndigheder deres bemærkninger til Kommissionens afgørelse den 15. september 2011.

(5) Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 18. oktober 2011 [2]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til støtteforanstaltningen.

(6) Den 17. november 2011 fremsendte Ryanair sit svar på denne opfordring. Ved brev af 28. november 2011 spurgte Kommissionen, om Ryanair havde fremsendt fortrolige oplysninger, som ikke kunne videregives til de irske myndigheder. Ved brev af 30. november 2011 bekræftede Ryanair, at brevet af 17. november 2011 kunne videregives til de irske myndigheder.

(7) Ved brev af 12. december 2011 sendte Kommissionen Ryanairs bemærkninger til de irske myndigheder, som fremsendte deres kommentarer den 13. januar 2012.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

(8) De irske myndigheder indførte med virkning fra den 30. marts 2009 en afgift på flybilletter. Det nationale retsgrundlag for afgiften er artikel 55 i den irske Finance (No. 2) Act 2008, hvorved der indføres en punktafgift betegnet "afgift på flybilletter", som luftfartsoperatører har pligt til at betale for "enhver passagers afrejse med et fly fra en lufthavn" beliggende i Irland [3]. Afgiften skal betales, når en passager påbegynder en rejse fra en lufthavn med et fly, der kan befordre over 20 passagerer og ikke bruges til statslige eller militære formål. Hensigten var, at afgiften i sidste instans skulle væltes over på passagererne via billetprisen, men at det var luftfartsoperatørerne, der skulle opkræve og betale afgiften [4].

[1] EUT C 306 af 18.10.2011, s. 10.

[2] Se fodnote 1.

[3] Fly, der kan befordre under 20 passagerer, og fly brugt til statslige eller militære formål er ikke omfattet af denne afgift. Det samme gælder for afgange fra lufthavne med under 10 000 passagerer årligt.

[4] Ethvert luftfartsselskab, der skal betale afgiften, skal registreres hos Revenue service (skattevæsenet), og skal inden for senest 20 dage eller enhver anden frist fastlagt af Revenue service tilstille Revenue service en opgørelse over antallet af passagerafrejser i den foregående måned.

(9) Da afgiften blev indført, blev den beregnet på grundlag af afstanden mellem den lufthavn, hvor flyvningen påbegyndtes, og den lufthavn, hvor den sluttede, og den androg i) 2 EUR for flyvninger fra en lufthavn, der højst lå 300 km fra Dublin lufthavn, og ii) 10 EUR i alle andre tilfælde.

(10) Efter Kommissionens undersøgelse af en eventuel overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet ([5]) og traktatens artikel 56 om fri udveksling af tjenesteydelser blev afgiftssatserne ændret pr. 1. marts 2011, således at der nu gælder en fælles sats på 3 EUR for alle flyvninger uanset længde. ([6])

3. BEGRUNDELSE FOR AT INDLEDE DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

(11) Kommissionen indledte den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende den lavere afgiftssats, der var gældende for visse ruter i perioden fra 30. marts 2009 til 1. marts 2011, da den fandt, at den så ud til at udgøre statsstøtte, og nærede tvivl vedrørende dens forenelighed med det indre marked.

(12) I sin vurdering af, om foranstaltningen var selektiv, identificerede Kommissionen først det relevante referenceafgiftssystem i overensstemmelse med retspraksis ([7]) og analyserede derefter, om den udgjorde en undtagelse fra dette system, og i bekræftende fald om Irland havde påvist, at denne undtagelse var begrundet i det pågældende afgiftssystems karakter eller logik.

(13) Den konkluderede, at referencesystemet i den foreliggende sag er beskatning af passagerer, som flyver fra en lufthavn beliggende i Irland.

(14) Kommissionen bemærkede, at flybilletafgiftssystemet omfattede en generel eller almindelig sats for næsten alle fly og en reduceret sats for flyvninger til en lufthavn, der højst lå 300 km fra Dublin lufthavn. Den mente, at den almindelige sats udgjorde referencesystemet, mens den reducerede sats, der blev anvendt på en klart afgrænset kategori af flyvninger, forekom at være en undtagelse fra referencesystemet.

(15) Kommissionen nærede tvivl om, hvorvidt den reducerede sats var baseret på afstanden mellem det sted, hvor flyvningen blev påbegyndt, og dens destination.

(16) For det første blev den ikke beregnet på grundlag af flyvningens faktiske længde, men på grundlag af afstanden mellem Dublin lufthavn og destinationen.

(17) For det andet så det ikke ud til, at afgiftens karakter og formål vedrørte flyvningens afstand, men det forhold, at den blev påbegyndt fra en irsk lufthavn. Forbindelsen mellem skattemyndigheden, afgiftspligtens indtræden (afgang fra en irsk lufthavn) og de negative eksterne følger for det irske samfund (støj og luftforurening) var nøjagtig de samme for alle passagerer, der rejste fra en irsk lufthavn, uanset flyets destination og den tilbagelagte afstand. De berørte luftfartsoperatører var i samme juridiske og faktiske situation med hensyn til dette formål.

(18) For det tredje var afgiftssystemet ikke karakteriseret ved, at differentieringen var baseret på afgiftsniveauet i relation til flyvningernes afstand, idet der kun var to faste satser: en for meget korte flyvninger og en for alle andre. Dette kriterium så ud til at begunstige flyvninger inden for Irlands grænser og til visse vestlige dele af Det Forenede Kongerige og skabte følgelig en forskelsbehandling mellem indenrigsflyvninger og flyvninger mellem Irland og resten af EU. I den foreliggende sag anførte de irske myndigheder, at en højere afgift på destinationer, der var omfattet af den lave sats, ville være uforholdsmæssigt høj i forhold til prisen. Kommissionen konstaterede, at prisen på flybilletter til indenrigsdestinationer ikke nødvendigvis er lavere end på billetter til andre destinationer i EU. Den lavere sats så således ikke ud til at være begrundet i karakteren af og logikken bag flybilletafgiftssystemet og forekom derfor at være en selektiv foranstaltning.

(19) Eftersom alle andre kriterier i traktatens artikel 107, stk. 1, så ud til at være opfyldt, forekom foranstaltningen at udgøre statsstøtte til de luftfartsoperatører, der foretog de flyvninger, som var omfattet af den reducerede sats.

(20) Støtten så ikke ud til at henhøre under anvendelsesområdet for nogen af de rammebestemmelser vedrørende statsstøttes forenelighed, som Kommissionen har udstedt. Da den så ud til at udgøre driftsstøtte, som virkede diskriminerende over for flyvninger inden for EU, kunne den ikke betragtes som direkte forenelig i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c). Desuden var støtten ikke omfattet af andre af undtagelserne i traktatens artikel 107, stk. 2 eller 3.

([5]) EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

([6]) I forbindelse med overtrædelsesproceduren fremsendte Kommissionen åbningsskrivelsen den 18. marts 2010. Her anfører Kommissionen, at Irland ved at differentiere afgiftssatsen ikke opfyldte sine forpligtelser efter forordning (EF) nr. 1008/2008 og traktatens artikel 56. Efter modtagelsen af åbningsskrivelsen ændrede de irske myndigheder afgiftssystemet.

([7]) Jf. f.eks. sag C-88/2003 *Portugal* mod *Kommissionen* [2006] Sml. 7115 I, præmis 56, og sag C-487/2006 P *British Aggregates* mod *Kommissionen*, Sml. 2008 I, s. 10505, præmis 81-83.

(21) Kommissionen nærede følgelig tvivl med hensyn til støtteforanstaltningens forenelighed med det indre marked og besluttede i henhold til artikel 4, stk. 4, i forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([8]) at indlede den formelle undersøgelsesprocedure og opfordrede derfor Irland og andre interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(22) Som svar på meddelelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* ([9]) modtog Kommissionen bemærkninger fra de irske myndigheder og Ryanair.

4.1. Bemærkninger fra de irske myndigheder

4.1.1. *Afgiften er en forbrugerafgift*

(23) De irske myndigheder anfører, at flybilletafgiften grundlæggende er en forbrugerafgift. For at gøre det lettere at anvende afgiften forpligtede de irske myndigheder hvert luftfartsselskab til at betale skatteväsenet det relevante beløb pr. passager, som påbegynder en flyvning fra en irsk lufthavn og befordres af det pågældende selskab. Luftfartsoperatørerne har dog ret til at lægge afgiften over på passagerne, så det er dem, der betaler den.

(24) Desuden fremgår flybilletafgiften normalt af billetprisen og/eller i operatørernes almindelige betingelser som en (punkt)afgift sammen med andre skatter og afgifter. Følgelig begunstiger afgiften ikke bestemte luftfartsoperatører, da der blot er tale om endnu en (punkt)afgift eller skat, som reelt pålægges forbrugeren.

4.1.2. *Ingen begunstigelse af bestemte operatører*

(25) De irske myndigheder anfører, at begunstigelse af bestemte operatører er en forudsætning for, at flybilletafgiften kan være omfattet af definitionen i traktatens artikel 107, stk. 1. Eftersom flybilletafgiften hovedsagelig er en forbrugerafgift, uanset om satsen er 10 eller 2 EUR, kan det ifølge de irske myndigheder være vanskeligt at se, hvordan afgiften begunstiger bestemte operatører.

(26) Det bestrides ikke, at alle operatører, uanset om de skal opkræve 10 eller 2 EUR, behandles på samme måde. Spørgsmålet er, om der er tale om en kollektiv begunstigelse af de luftfartsoperatører, som kun skal opkræve satsen på 2 EUR. Ifølge de irske myndigheder er det eneste realistiske scenarie for, at flybilletafgiften kan udgøre støtte, hvis de selskaber, der flyver på ruter til destinationer, der ligger højst 300 km fra Dublin lufthavn, skulle opkræve afgiften til satsen på 10 EUR, men fik lov til at beholde differencen mellem de to satser på hhv. 10 og 2 EUR. Dette var imidlertid ikke tilfældet. I den sammenhæng er det vigtigt at bemærke, at de irske myndigheder, da de udviklede den pågældende afgift, ikke havde en bestemt operatør eller forretningsmodel i tankerne.

4.1.3. *Der er ingen begunstigelse af irske luftfartsoperatører*

(27) For det første bør det bemærkes, at Irland ikke længere har nogen nationale luftfartsoperatører som sådan, da staten har afhændet en del af sin kapitalinteresse i Aer Lingus, som oprindelig var et nationalt luftfartsselskab og nu er mindretalsaktionær.

(28) Hvis afgiften havde nogen virkning for irske luftfartsoperatører, ville denne variere meget fra selskab til selskab. De irske myndigheder påpeger, at ruterne inden for EU, der var omfattet af den højere sats på 10 EUR, i alt væsentligt blev befløjet af de samme irske luftfartsselskaber. I den relevante periode tegnede tre luftfartsoperatører sig for omkring [93-97] (*) % af markedet for flyafgange, der var omfattet af den lavere sats, men de var også fremtrædende på markedet for flyvninger inden for EU, hvor de sad på [82-87] (*) % af markedet.

(29) De irske myndigheder fremhævede især, at der tydeligvis ikke var noget belæg for Ryanairs påstand om forfordeling, eftersom Ryanair tegner sig for ca. [56-63] (*) % af alle passagerer på ruterne med den lavere sats (jf. tabel 1).

Tabel 1

Irske luftfartsoperatørers andel af ruter ud af irske lufthavne.

Markedsandele		
	Højst 300 km	Over 300 km ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0.5-2.5] (*) %
I ALT	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Udelukkende inden for EU.
Kilde: Oplysninger fra Irland er baseret på tal fra de tre irske luftfartsoperatører og data fra det centrale statistikkontor.

([8]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.
([9]) Se fodnote 1.

(*) På grund af forretningshemmelighed er der anført et interval.

(30) Tabel 1 viser, at den operatør, som eventuelt ville kunne klassificeres som en national operatør på grund af statens mindretalsinteresse (Aer Lingus), havde mange flere afgange med den højere sats ([35-40] (*) %) end med den lavere sats ([16-23] (*) %). Hvis den lavere sats derfor havde nogen virkning for luftfartsselskaber, ville det i høj grad være gået ud over Aer Lingus.

(31) For så vidt angår Aer Arann, som i henhold til klageren også begunstiges af den påståede støtte, bemærker de irske myndigheder, at selskabet i perioden 2007-2010 oplevede en betydelig nedgang i både omsætning og passagertal. Efter indførelsen af afgiften havde Aer Arann angiveligt mistet 18 mio. EUR. Det ser derfor ud til, at luftfartsselskabet klarede sig bedst før afgiftens indførelse. De irske myndigheder anfører også, at klageren og Aer Arann kun konkurrerede på én indenrigsrute, og at klageren tegnede sig for i nærheden af [37-42] (*) % af afgangene på denne rute. For afgange til destinationer i udlandet, der var omfattet af den lavere sats (vestlige lufthavne i Det Forenede Kongerige), tegnede klageren sig for over [37-42] (*) % af ruteforbindelserne, mens Aer Arann og Aer Lingus havde mindre andele.

(32) Desuden har ikke-irske luftfartsoperatører altid kunnet operere flyvninger omfattet af den lavere sats. I denne sammenhæng kan staten ikke foretage et skøn. De irske myndigheder anfører, at udenlandske (ikke-irske) operatører, hvis der var en fordel ved at operere flyvninger omfattet af den lavere sats, ville have valgt at foretage disse flyvninger. Fraværet af udenlandske flyselskaber, der foretager disse flyvninger, tyder på, at den lavere sats ikke medførte nogen begunstigelse.

4.1.4. *Den lavere sats blev indført for at undgå at anvende en afgiftssats, der ikke stod i forhold til billetprisen*

(33) De irske myndigheder understreger, at formålet med differentieringen af satser var at indføre et element af proportionalitet i den afstandsrelaterede afgift, eftersom prisen normalt er lavere til nærmere beliggende destinationer. Selvom det erkendes, at der ikke er en perfekt sammenhæng mellem afstand og pris, er det indtrykket, at sammenhængen var tilstrækkelig til at begrunde en opdeling af afgiften i to satser. Det er de irske myndigheders holdning, at en mekanisme, der giver en mere præcis differentiering på grundlag af afstand, ville have gjort systemet uforholdsmæssigt kompliceret og administrativt belastende.

4.1.5. *Ingen konkurrencefordrejning*

(34) De irske myndigheder påstår, at den lavere sats ikke medførte nogen konkurrencefordrejning og ikke havde nogen indvirkning på samhandelen. Eftersom afgiften havde karakter af forbrugerafgift, havde den ingen følelig indvirkning på luftfartsoperatørerne. For det andet var der med hensyn til de differentierede satser ingen forskel mellem det irske marked og andre medlemsstaters marked. Langt de fleste af de flyvninger, som var omfattet af den lavere sats, var udenrigs (68 % sammenholdt med 32 % for rent nationale flyvninger). For det tredje er luftfartsoperatørerne aktive på et marked, der er åbent for konkurrence, hvilket betyder, at markedet var åbent for nytilkomne, som var omfattet af den lavere afgiftssats på samme vilkår som andre luftfartsoperatører. Hvis den lavere sats havde begunstiget bestemte operatører, ville ikke-irske luftfartsoperatører antagelig have valgt at beflyve ruter med den lavere sats. At der ikke var nytilkomne, tyder på, at den lavere sats ikke begunstigede bestemte luftfartsoperatører.

4.1.6. *Eventuel støtte ville være de minimis-støtte elle have en ubetydelig indvirkning på de involverede luftfartsoperatører*

(35) De irske myndigheder påstår, at den lavere sats, hvis den skulle anses som statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, skulle erklæres forenelig med det indre marked, da den enten ville være de minimis-støtte eller under alle omstændigheder have en ubetydelig indvirkning på de involverede luftfartsoperatører.

4.2. **Bemærkninger fra tredjeparter**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Med hensyn til om den lavere sats udgør statsstøtte, tilslutter Ryanair sig Kommissionens indledende holdning, der fremgår af dens beslutning af 13. maj 2011, nemlig at den lavere sats begunstigede bestemte luftfartsoperatører og udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1. Ryanair er dog ikke enig med Kommissionen i, at i) den højere sats på 10 EUR skal betragtes som den "almindelige" sats, og at ii) Ryanair blev begunstiget af foranstaltningen.

(37) Med hensyn til indførelsen af den "almindelige" sats eller "standardsatsen" under afgiftssystemet påstår Ryanair, at Kommissionens holdning, nemlig at den højere sats på 10 EUR er den almindelige sats, og at alle operatører, som skal betale den lavere sats på 2 EUR, er blevet begunstiget, er arbitrær. Ifølge Ryanair er der ingen grund til, at det er den højere og ikke den lavere sats, der skal opfattes som den almindelige. Eftersom systemet med to forskellige satser desuden er blevet erstattet af en ordning med en enkelt sats, vil den nye sats sandsynligvis være en blanding af de to oprindelige satser. Den nye sats vil derfor være den rimelige benchmark til at vurdere eventuelle ulemper eller fordele, der skyldes systemet med to forskellige satser.

(38) Ryanair påstår derudover, at den todelte flybilletafgift ikke begunstigede Ryanair. Kommissionen skal i vurderingen af, om en foranstaltning udgør statsstøtte, tage hensyn til dennes samlede indvirkning på den potentielle

begunstigede og navnlig udlede eventuelle afgifter, der belaster den fordel, som den påståede støtte har medført. I løbet af den periode, hvor det todelte afgiftssystem fandt anvendelse, betalte Ryan de afgifter, der fremgår af tabel 2.

Tabel 2

Befordrede passagerer og betalte afgifter i perioden 30. marts 2009-1. marts 2011.

Destinationskategori fra Dublin lufthavn	Passagerer omfattet af afgift	Betalt afgift	Andel
Højst 300 km inden for Irland (2 EUR)	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,5-2,5] (*) %
Højst 300 km uden for Irland (2 EUR)	[…] (*)	EUR […] (*)	[1,5-4,5] (*) %
Over 300 km inden for EU	[…] (*)	EUR […] (*)	[93-98] (*) %
Over 300 km uden for EU	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,3-2,5] (*) %
I ALT	[…] (*)	EUR […] (*)	100 %

(39) Eftersom Ryanair mener, at den nye enhedssats på 3 EUR bør betragtes som den almindelige sats, skulle Ryanair i perioden 30. marts 2009-1. marts 2011 have betalt […] EUR (*) ([10]) i flybilletafgift. Det er […] (*) EUR mindre end det faktisk betalte beløb (se tabel 2). Ryanair fremfører derfor, at selskabet ikke blev begunstiget af den lavere afgift, men nærmere havde været ugunstigt stillet.

4.3. **Irlands betragtninger vedrørende interesserede parters bemærkninger**

(40) Den 13. januar 2012 gjorde de irske myndigheder rede for deres holdning til Ryanairs bemærkninger: *For det første* er de uenige i Ryanairs beskrivelse af afgiften, da denne efter deres mening grundlæggende er en forbrugerafgift, og den lavere afgift begunstigede ikke luftfartsselskaberne. *For det andet* kan de ikke se, hvordan Ryanair kunne være den part, der blev mest direkte og negativt påvirket af den lavere sats, eftersom selskabet tegner sig for [56-63] (*) % af de passagerer, der blev befordret med fly, som var omfattet af den lavere sats. *For det tredje* er der ikke noget belæg for påstanden om, at sigtet med den lavere sats var at støtte Aer Arann. De irske myndigheder havde ikke en specifik operatør i tankerne, da de udviklede flybilletafgiften. *For det fjerde* er der ikke logik i Ryanair's argument om, at den højere sats på 10 EUR ikke skal betragtes som den almindelige sats for flybilletafgiften. I henhold til systemet med to forskellige afgiftssatser fandt den højere sats anvendelse på mellem 85 og 90 % af alle afgange. De irske myndigheder gentog, at de havde tilladt en undtagelse fra standardsatsen på 10 EUR for at indføre et element af proportionalitet i den afstandsrelaterede afgift.

([10]) 3 EUR ganget med […] (*) passagerer.

5. **VURDERING**

5.1. **Støtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1**

(41) I henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, er "*statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne*."

Selektivitet

(42) For at være omfattet af traktatens artikel 107, stk. 1, skal en foranstaltning være selektiv ([11]). Når Kommissionen skal fastslå, om en foranstaltning er selektiv, skal den vurdere, om den begunstiger "visse virksomheder eller visse produktioner" sammenholdt med andre, som befinder sig i en retlig og faktisk sammenlignelig situation, for så vidt angår det tilsigtede formål med foranstaltningen. ([12]) Ifølge etableret retspraksis ([13]) er en afgiftsforanstaltning a priori selektiv, hvis den udgør en undtagelse fra den almindelige anvendelse af de overordnede afgiftsmæssige rammer.

(43) Kommissionen skal derfor først identificere det relevante referenceafgiftssystem. Med hensyn til beskatning bemærker Kommissionen, at udformningen af et afgiftssystem i princippet henhører under medlemsstaternes kompetenceområde. De irske myndigheder har i udviklingen af deres beskatningssystem valgt at definere tidspunktet for indtrædelsen af pligten til at betale afgift som en passagers afrejse med et fly fra en lufthavn beliggende i Irland. Referencesystemet er derfor beskatning af flypassagerer, der afrejser med et fly fra en lufthavn i Irland. Formålet med systemet er at skabe indtægter til statsbudgettet. Den konklusion, at referencesystemet er beskatning af passagerer, der afrejser fra en lufthavn i Irland, blev bekræftet af de irske myndigheder i deres svar på interesserede parters bemærkninger.

([11]) Se sag C-66/02 *Italien* mod *Kommissionen*, Sml. 2005-I, s. 10901, præmis 94.

([12]) Se f.eks. sag C-143/99 *Adria-Wien Pipeline og Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Sml. 2001-I, s. 8365, præmis 41, C-308/01 *GIL Insurance et al.*, Sml. 2004-I, s. 4777, præmis 68, og C-172/03 *Heiser*, Sml. 2005-I, s. 1627, præmis 40, C-88/03 *Portugal*, Sml. 2006-I, s. 7115, præmis 54, og C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri* mod *Regione Sardegna*, Sml. 2009-I, s. 10821, præmis 61.

([13]) Se f.eks. dom i sag Case T-210/02 *RENV British Aggregates Association* mod *Kommissionen*, Sml. 2006-II, s. 2789, præmis 107, og sag C-88/03 *Portugal*, præmis 56, og C-487/06 P *British Aggregates*, Sml. 2008, præmis 81-83.

(44) I overensstemmelse med etableret retspraksis ([14]) skal Kommissionen fastslå, om den pågældende skatteforanstaltning udgør en undtagelse fra det identificerede referencesystem.

(45) Ryanair fremfører, at den lavere sats på 2 EUR eller alternativt enhedssatsen på 3 EUR, der blev indført pr. 1. marts 2011, bør betragtes som den almindelige sats i flybilletafgiftssystemet. Ud over visse destinationer i den vestlige del af Det Forenede Kongerige fandt den lavere sats dog kun anvendelse på indenrigsdestinationer og ifølge de irske myndigheder kun på omkring 10-15 % af alle flyvninger, der var omfattet af afgiften. Den kan således ikke betragtes som den almindelige afgiftssats. Med hensyn til satsen på 3 EUR var den ikke gældende på det tidspunkt, som denne afgørelse vedrører, og kan derfor ikke betragtes som den almindelige sats for flybilletafgiftssystemet på det tidspunkt. Kommissionen mener derfor, at den højere sats på 10 EUR var den almindelige sats i referencesystemet, mens den reducerede sats på 2 EUR, der gjaldt for en klart afgrænset kategori af flyvninger, var en undtagelse fra referencesystemet.

(46) For det tredje skal Kommissionen undersøge, om sådanne undtagelser er berettiget af hensyn til "systemets karakter eller forvaltning" ([15]) i medlemsstaten. Hvis det er tilfældet, anses det ikke, at foranstaltningen giver en selektiv fordel, og den udgør således ikke statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1. I den sammenhæng bør det bemærkes, at det i henhold til retspraksis ([16]) er referencesystemets grundlæggende, ledende principper, der er relevante, ikke principperne bag den pågældende foranstaltning.

(47) I henhold til de irske myndigheder blev den lavere sats indført for at tilføre et element af proportionalitet i den afstandsrelaterede afgift. Kommissionen finder ikke, at denne argumentation vedrører referencesystemets grundlæggende, ledende principper, men snarere principperne bag selve undtagelsen. Afgiftens karakter og formål var ikke relateret til flyvningens afstand, men til det forhold, at den blev indledt fra en irsk lufthavn. Forbindelsen mellem skattemyndigheden, afgiftspligtens indtræden (afgang fra en irsk lufthavn) og de negative eksterne følger for det irske samfund af, at passagerer afrejser fra en irsk lufthavn (støj og luftforurening) var nøjagtig de samme, uanset flyets destination og den tilbagelagte afstand. De berørte luftfartsoperatører var derfor i samme juridiske og faktiske situation med hensyn til dette formål.

(48) Desuden var afgiftssystemet ikke karakteriseret ved, at differentieringen var baseret på afgiftsniveauet i relation til flyvningernes afstand. For det første blev afgiftssatsen ikke beregnet på grundlag af rejsens faktiske længde, men på grundlag af afstanden mellem Dublin lufthavn og destinationen, uanset det faktiske afrejsested. For det andet omfattede afgiftssystemet kun to satser: en for meget korte flyvninger fra Dublin lufthavn og den anden for alle andre flyvninger.

(49) Og selv hvis undtagelsen var begrundet i selve afgiftssystemets karakter og logikken bag det, har Domstolen fastslået, at en begunstigelse ikke kun skal være i overensstemmelse med det pågældende afgiftssystems iboende karakteristika, men også med hensyn til den måde, det gennemføres på ([17]). Som nævnt i betragtning 47 sikrede afgiftssystemet i praksis ikke forholdsmæssige satser relateret til flyvningernes faktiske længde, eftersom den gældende sats var fastlagt på grundlag af afstanden mellem Dublin lufthavn og destinationen, uanset det faktiske afrejsested, og at der kun blev anvendt to satser, nemlig en for meget korte flyvninger fra Dublin lufthavn og den anden for alle andre flyvninger. Prisen på flybilletter til indenrigsdestinationer er ikke nødvendigvis lavere end på billetter til andre destinationer i EU. Foranstaltningen kunne således ikke opfylde sit formål, nemlig at sikre proportionalitet i afgiften i relation til flyvningens afstand. Hverken de irske myndigheder eller interesserede parter har anført, at følgen af undtagelsen var, at afgiftsniveauet rent faktisk stod i forhold til afstanden. Tværtimod erkender de irske myndigheder, at der ikke bestod en perfekt sammenhæng mellem afstand og afgiftssats.

(50) Kommissionen ser derfor ingen grund til at ændre sin indledende holdning, nemlig at den lavere sats ikke var begrundet i flybilletafgiftssystemets karakter eller logik. Følgelig finder Kommissionen, at støtteforanstaltningen er selektiv og ikke begrundet i afgiftssystemets karakter eller logik.

Begunstigelse

(51) Afgifter er omkostninger, der normalt afholdes af en virksomhed.

([14]) Se fodnote 12 ovenfor.

([15]) Se f.eks. sag C-173/73 *Italien* mod *Kommissionen*, Sml. 1974, s. 709 og punkt 13 ff. i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af statsstøttereglerne på foranstaltninger vedrørende direkte beskatning af virksomhederne, EFT C 384 af 10.12.1998, s. 3.

([16]) Se f.eks. dommene i forenede sager C-78/08 til C-80/08, Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate mod Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, under konkurs, mod Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate og Ministero delle Finanze mod Michele Franchetto, ikke trykt, navnlig præmis 69, samt sag T-210/02, præmis 107.

([17]) Se f.eks. dom i forenede sager C78-C-80/08, præmis 73.

(52) Indførelsen af en flybilletafgift kan påvirke luftfartsselskabernes indtægter, idet de skal betale afgiften og enten kan hæve prisen på de billetter, de tilbyder deres kunder, eller mindske overskuddet på hver solgt billet, hvis de beslutter ikke at vælte afgiften over på kunderne. I den henseende har Domstolen fastslået følgende: "*Lufthavnsskatter påvirker derfor rejsens pris direkte og mekanisk, hvorfor en forskel i de skatter, passagerne skal bære, overvæltes automatisk på transportomkostningen, hvilket i sagen begunstiger adgangen til indenrigsflyvninger på bekostning af andre flyvninger*" ([18]).

(53) En reduceret sats for bestemte typer af flyvninger har derfor mindre indvirkning end den almindelige sats for de luftfartsoperatører, der tilbyder den type flyvninger. Disse luftfartsoperatører fritages fra en omkostning, de normalt skulle have afholdt, og skal derfor enten vælte en mindre omkostning over på deres kunder eller selv betale denne.

(54) Følgelig mener Kommissionen, at den lavere sats begunstigede luftfartsoperatører, der befløj de ruter, som satsen fandt anvendelse på. Den lavere omkostning, som de skulle vælte over på deres kunder eller selv påtage sig, udgjorde finansielle ressourcer, som disse luftfartsoperatører kunne spare, og forbedrede derfor deres økonomiske situation i forhold til andre luftfartsoperatører, som konkurrerede på markedet for lufttransport. Fordelen svarer til forskellen mellem den lavere sats på 2 EUR og den almindelige sats på 10 EUR i perioden 30. marts 2009-1. marts 2011. Kommissionen bemærker, at de flyvninger, der var omfattet af den lavere sats, hovedsagelig blev varetaget af luftfartsoperatører med stærk tilknytning til Irland (Aer Lingus, Aer Arann og Ryanair er etableret i Irland og har stadig deres hovedkvarter der). Den reducerede sats begunstigede derfor i praksis irske luftfartsoperatører i forhold til andre EU-operatører.

(55) Kommissionen kan ikke godtage Ryanairs argument om, at fordelen var begrænset til forskellen mellem den lavere sats og satsen på 3 EUR, som blev indført pr. 1. marts 2011. Denne sats fandt ikke anvendelse på samme tid som den lavere, og hvis en fordel er defineret i et system med en lavere og en højere sats, fanger man ikke hele fordelen ved at anvende en benchmark, der ligger et sted mellem disse to satser.

(56) Ryanair anfører videre, at selskabet har fået mindre ud af den lavere sats end f.eks. Aer Arann, eftersom størstedelen af selskabets flyvninger er til destinationer, som er omfattet af den højere afgift. Begunstigelsen ved at anvende den lavere sats på 2 EUR er imidlertid forskellen mellem denne sats og standardsatsen på 10 EUR. Ved at anvende den lavere sats for bestemte flyvninger har Ryanair som alle andre luftfartsselskaber, der foretager flyvninger, som denne sats finder anvendelse på, haft en fordel, der svarer til forskellen mellem de to satser.

(57) De irske myndigheder anfører, at hensigten var, at afgiften skulle væltes over på passagererne, og at luftfartsoperatørerne derfor ikke blev begunstiget. I den sammenhæng bemærker Kommissionen, at en reduktion i forhold til en bestemt afgifts almindelige sats kan udgøre en selektiv fordel for en luftfartsoperatør, som skal betale den reducerede sats, selv i situationer, hvor der består et juridisk krav om at vælte den pågældende afgift over på kunderne ([19]). Kommissionen bemærker, at der i denne sag ikke var nogen mekanisme, som sikrede, at afgiften rent faktisk blev overvæltet på billetprisen, men at det var op til luftfartsoperatørerne at beslutte, om og hvordan de ville vælte den over på passagerne. Klageren fremførte faktisk det modsatte i sin klage, nemlig at man ikke kunne vælte afgiften over på kunderne, da dette ville have en uforholdsmæssig virkning på billetpriserne. Kommissionen er derfor ikke enig med de irske myndigheder i, at der ikke forelå nogen fordel for luftfartsoperatørerne, eftersom de, der kunne anvende den lavere sats for bestemte flyvninger, skulle vælte en lavere omkostning over på deres kunder end de andre operatører. Dette er også i tråd med Kommissionens praksis med hensyn til støtteforanstaltninger, der er baseret på en punktafgift ([20]), ifølge hvilken fritagelse fra sådanne afgifter begunstiger den luftfartsoperatør, som har pligt til at betale afgiften, uanset at den pågældende enhed kan vælge at vælte omkostningen over på sine kunder.

(58) Følgelig finder Kommissionen, at den lavere sats begunstigede bestemte luftfartsoperatører. Fordelen svarer til forskellen mellem den lavere sats på 2 EUR og den almindelige sats på 10 EUR i perioden 30. marts 2009-1. marts 2011. De flyvninger, der var omfattet af den lavere sats, blev hovedsagelig varetaget af luftfartsoperatører med stærk tilknytning til Irland (Aer Lingus, Aer Arann og Ryanair). Den reducerede sats begunstigede derfor irske luftfartsoperatører i forhold til andre EU-operatører.

([18]) Se f.eks. sag C-92/01 *Georgios Stylianakis* mod *Elliniko Dimosio*, Sml. 2003-I, s. 1291, præmis 28, og sag C-70/99 *Kommissionen* mod *Portugal*, Sml. 2001-I, s. 4845, præmis 20.

([19]) Se f.eks. sag C-143/99, navnlig præmis 5, 54 og 55.

([20]) Se Commission Decision C(2007) 754 on State aid case N 892/2006 – FI – Amendment to differentiated energy tax scheme, EUT C 109 af 15.5.2007, s. 1, Commission Decision C(2007) 2416/2 on case N 775/2006 – DE – Reduced tax rates for the manufacturing industry, agriculture and forestry, etc., EUT C 152 af 6.7.2007, s. 3, Commission Decision C(2005) 1815/3 on case N 190/A/2005 – UK – Modification of the climate change levy, EUT C 146 af 22.6.2006, s. 8 og Kommissionens afgørelse C(2009) 8093/2 i sag N 327/2008 – DK – Lempelser af NOx-afgifter for store forurenere og virksomheder, der nedbringer forureningen, og afgiftsfritagelser for biogas og biomasse, EUT C 166, 25.6.2010, s. 1.

Statsmidler og tilregnelse til staten

(59) Det forhold, at de irske myndigheder tillod en lavere sats end den almindelige, påførte staten et tab i afgiftsindtægter og blev dermed finansieret via statsmidler. Eftersom den lavere sats var blevet vedtaget af de nationale myndigheder, skal støtteforanstaltningen henregnes til staten.

Påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

(60) Sammenlignet med konkurrenterne blev de luftfartsoperatører, som anvendte den lavere sats, fritaget fra omkostninger, som de ellers skulle have afholdt eller væltet over på deres kunder. Den lavere afgiftssats forbedrede derfor deres økonomiske situation i forhold til andre virksomheder, der konkurrerer på markedet for lufttransport, og fordrejer eller risikerer således at fordreje konkurrencen.

(61) Når støtte ydet af en medlemsstat styrker en virksomheds stilling sammenlignet med andre virksomheders, der konkurrerer i det indre marked, skal disse virksomheder betragtes som påvirkede af den støtte ([21]). Det er nok, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, der er åbne for konkurrence ([22]). Lufttransportsektoren er karakteriseret ved intens konkurrence mellem operatører mellem forskellige medlemsstater, især siden den tredje fase af liberaliseringen af dette marked, dvs. den tredje lufttransportpakkes ikrafttræden den 1. januar 1993 (Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ([23]), Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet ([24]) og Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for luftfart ([25])). Den reducerede sats kunne derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, eftersom den styrkede positionen for nogle luftfartsoperatører, der konkurrerede på et marked, som var fuldt liberaliseret på EU-plan.

(62) Da alle kriterier i traktatens artikel 107, stk.1, er opfyldt, udgør støtteforanstaltningen statsstøtte for alle luftfartsoperatører, der foretager flyvninger, som er omfattet af den reducerede takst.

5.2. **Lovlighed**

(63) Ved ikke at anmelde foranstaltningen før dens gennemførelse har de irske myndigheder ikke overholdt deres forpligtelser efter traktatens artikel 108, stk. 3. Støtteforanstaltningen udgør derfor ulovlig statsstøtte.

5.3. **Støttens forenelighed med traktaten**

(64) Ifølge traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), kan støtte betragtes som forenelig med det indre marked, hvis den er beregnet til at lette udviklingen af visse økonomiske aktiviteter eller visse økonomiske områder, hvor en sådan støtte ikke påvirker handelsbetingelserne ugunstigt i et omfang, som strider mod den fælles interesse. Da støtten udgjorde driftsstøtte, fordi den reducerede nogle luftfartoperatørers løbende udgifter, er den i princippet ifølge Domstolens retspraksis uforenelig med det indre marked ([26]). Støtten henhører ikke under anvendelsesområdet for nogen af de rammebestemmelser vedrørende statsstøttes forenelighed, som Kommissionen har udstedt i denne sammenhæng. Navnlig er den ikke omfattet af EF-retningslinjerne for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne ([27]), da den ikke er forbundet med start af bestemte ruter. De irske myndigheder har ikke argumenteret eller fremlagt dokumentation for, at støtten kan betragtes som forenelig efter fællesskabsrammebestemmelserne for statsstøtte til miljøbeskyttelse ([28]). Tværtimod har de gjort det klart, at formålet med afgiften er at øge indtægterne og ikke at beskytte miljøet. At den pågældende afgift ikke har en klar eller forholdsmæssig forbindelse med en reduktion af energiforbrug, forurenings- eller gasemissioner, støj osv., underbygger denne argumentation. Kommissionen finder derfor ikke, at støtten er forenelig med det indre marked under traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).

(65) Støtten er ikke omfattet af undtagelserne i traktatens artikel 107, stk. 2 eller 3.

(66) Og selv hvis støtten var forenelig med nogle af undtagelserne i traktatens artikel 107, stk. 2) eller 3), hvilket ikke er tilfældet, har Domstolen fastslået, at proceduren under traktatens artikel 107 og 108 aldrig må føre til resultater, der er i strid med traktatens særlige bestemmelser. Domstolen har også fastslået, at de aspekter af støtten, der er i strid med traktatens særlige bestemmelser ud over artikel 107 og 108, kan være så uløseligt forbundet med støttens formål, at det ikke er muligt at bedømme isoleret. ([29]) I den foreliggende sag var de differentierede satser som beskrevet i betragtning 10 genstand for Kommissionens undersøgelse, som slog fast, at de var i strid med forordning (EF) nr. 1008/2008 og traktatens

([21]) Se især sag 730/79 *Philip Morris* mod *Kommissionen*, Sml. 1980, s. 2671, præmis 11, sag C-53/00 *Ferring*, Sml. 2001-I, s. 9067, præmis 21 og sag C-372/97 *Italien* mod *Kommissionen*, Sml. 2004-I, s. 3679, præmis 44.

([22]) Sag T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* mod *Kommissionen*, Sml. 1998-II, s. 717.

([23]) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

([24]) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.

([25]) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15.

([26]) Sag T-459/93 *Siemens SA* mod *Kommissionen*, Sml. 1995-II, s. 1675, præmis 48. Se også dom i sag T-396/08 *Freistaat Sachsen og Land Sachsen-Anhalt* mod *Kommissionen*, *Sml. 2010 (appelleret), præmis 46-48*, sag C-156/98 *Germany* mod *Kommissionen*, Sml. 1980-I, s. 6857, præmis 30 og den deri citerede retspraksis.

([27]) EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1.

([28]) EUT C 82 af 1.4.2008, s. 1.

([29]) Se f.eks. domme i sag C-225/91 *Matra* mod *Kommissionen*, Sml. 1993-I, s. 3203, præmis 41, og T-156/98 *RJB Mining* mod *Kommissionen*, Sml. 2001-II, s. 337, præmis 112, samt deri citeret retspraksis.

artikel 56 om fri udveksling af tjenesteydelser, eftersom differentieringen gjorde det dyrere at foretage flyvninger inden for EU end indenrigsflyvninger.

(67) Domstolen har udtrykkeligt fastslået i sager vedrørende lufthavnsafgifter, at traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser også gælder for transportsektoren ([30]). I denne sag udspringer statsstøtten af selve differentieringen af afgiftssatserne. Da afgiften og støtten udgør to elementer af en og samme skatteforanstaltning, kan de ikke betragtes isoleret ([31]), og statsstøtten kan derfor ikke ydes uden at overtræde princippet om fri udveksling af tjenesteydelser. Følgelig kan støtten under alle omstændigheder ikke erklæres forenelig med traktaten, fordi den uundgåeligt ville betyde en overtrædelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1008/2008 og traktatens artikel 56. Kommissionen konkluderer derfor, at støtten ikke kan betragtes som forenelig med traktaten.

6. **KONKLUSION**

(68) Kommissionen finder, at den lavere sats for afgiften på flybilletter til en destination, der højst ligger 300 km fra Dublin lufthavn, jf. artikel 55(2) i Finance (No. 2) Act og navnlig denne lovs paragraf 2(b), opkrævet i perioden fra 30. marts 2009 til 1. marts 2011 udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1. Irland har ulovligt gennemført statsstøtte og overtræder dermed traktatens artikel 108, stk. 3.

(69) Statsstøtten er ikke i overensstemmelse med undtagelserne i traktatens artikel 107, stk. 2) og 3). Da der ikke er andre begrundelser for forenelighed, som kan komme i betragtning for den foreliggende foranstaltning, er den uforenelig med det indre marked.

(70) Statsstøtten udgør forskellen mellem den lavere sats for flybilletafgiften og standardsatsen på 10 EUR (dvs. 8 EUR pr. passager), der opkræves af hver passager. Dette vedrører alle flyvninger med fly, der kan befordre over 20 passagerer og ikke bruges til statslige eller militære formål, og som flyver fra en lufthavn med over 10 000 passagerer årligt til en destination, der ligger højst 300 km fra Dublin lufthavn. Støttemodtagerne er Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann og andre luftfartsselskaber, som skal identificeres af Irland.

(71) Artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 659/1999 fastsætter, at Kommissionen i negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren. Irland skal derfor inddrive den uforenelige støtte —

VEDTAGET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Statsstøtten i form af en lavere flybilletafgift gældende for alle flyvninger, der foretages med fly, der kan befordre over 20 passagerer og ikke bruges til statslige eller militære formål, og som flyver fra en lufthavn med over 10 000 passagerer årligt til en destination, der ligger højst 300 km fra Dublin lufthavn i perioden mellem 30. marts 2099 og 1. marts 2011 i overensstemmelse med artikel 55 i Finance (No. 2) Act 2008, som er gennemført ulovligt af Irland i strid med traktatens artikel 108, stk. 3, er uforenelig med det indre marked.

Artikel 2

Individuel støtte, der er tildelt i henhold til den i artikel 1 omhandlede ordning, udgør ikke støtte, hvis den opfylder betingelserne i en forordning udstedt i medfør af artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 994/98 ([32]).

Artikel 3

Individuel støtte, der er tildelt i henhold til den i artikel 1 i denne afgørelse omhandlede ordning, og som på tildelingstidspunktet opfyldte betingelserne i en forordning udstedt i medfør af artikel 1 i forordning (EF) nr. 994/98 eller en afgørelse vedtaget af Kommissionen om godkendelse af en støtteordning, er forenelig med det indre marked, så længe den ikke overstiger den maksimale støtteintensitet, der gælder for den pågældende støttetype.

Artikel 4

1. Irland skal fra støttemodtagerne inddrive den uforenelige støtte, der er blevet tildelt under den i artikel 1 omtalte støtteordning.

2. De beløb, der skal inddrives, tilskrives rente fra den dato, hvor de blev stillet til rådighed for modtagerne, indtil de er tilbagebetalt.

3. Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004 ([33]).

([30]) Se sag C-92/01 *Georgios Stylianakis* mod *Elliniko Dimosio*, præmis 23, og C-70/99 *Kommissionen* mod *Portugal*, Sml. 2001-I, s. 4845, præmis 27 og 28, samt sag Case C-49/89 *Corsica Ferries France* mod *Direction Générale des Douanes Françaises*, Sml. 1989, s. 4441, præmis 10.

([31]) Sag C-526/04, *Laboratoires Boiron* mod *ACOSS*, Sml. 2006-I, s. 7529, præmis 45.

([32]) EFT L 142 af 14.5.1998, s. 1.

([33]) EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1.

Artikel 5

1. Tilbagesøgningen af den støtte, der er tildelt i henhold til den i artikel 1 omhandlede ordning, iværksættes omgående og effektivt.

2. Irland sikrer, at denne afgørelse efterkommes senest fire måneder efter meddelelsestidspunktet.

Artikel 6

1. Senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse indsender Irland følgende oplysninger:

(a) listen over modtagere, der har fået tildelt støtte under den i artikel 1 omhandlede ordning, og det samlede beløb, som hver modtager har fået tildelt under ordningen

(b) det samlede beløb (hovedstol og renter), som hver støttemodtager skal tilbagebetale

(c) en detaljeret beskrivelse af, hvilke foranstaltninger der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen

(d) dokumentation for, at støttemodtagerne har fået påbud om at tilbagebetale støtten.

2. Irland holder Kommissionen underrettet om udviklingen i de foranstaltninger, der på nationalt plan træffes for at efterkomme denne beslutning, indtil den støtte, der er tildelt i henhold til den i artikel 1 omhandlede ordning, er fuldt tilbagebetalt. Irland indsender på Kommissionens anmodning straks oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen. Irland giver tillige detaljerede oplysninger om de støttebeløb og renter, støttemodtagerne allerede har tilbagebetalt.

Artikel 7

Denne afgørelse er rettet til Irland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juli 2012

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand