KOMMISSIONENS BESLUT

av den 25 juli 2012

om stödärende SA.29064 (11/C, f.d. 11/NN) – Differentierade avgifter för luftfartsskatt som Irland har genomfört

[delgivet med nr C(2012) 5037]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2013/199/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Kommissionen mottog 2009 ett klagomål om statligt stöd från ett flygbolag (nedan kallad *klaganden*) rörande flera aspekter av den luftfartsskatt som införts av Irland, inbegripet de differentierade skatteavgifter som gällde flygningar med destinationer som låg högst 300 km från Dublins flygplats, vilket påstods gynna flygbolaget Aer Arann.

(2) Genom en skrivelse av den 13 juli 2011 underrättade kommissionen Irland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende de differentierade skatteavgifter som tillämpades enligt den irländska luftfartsskatten. Kommissionen bad de irländska myndigheterna att inkomma med en kopia av beslutet till stödmottagarna.

(3) Den 9 augusti 2011 och den 5 september 2011 inkom flygbolaget Ryanair Ltd. (nedan kallat *Ryanair*) med skrivelser avseende kommissionens beslut att inleda förfarandet. Kommissionen besvarade dessa skrivelser den 5 oktober 2011. Den 17 oktober 2011 inkom Ryanair med ännu en skrivelse.

(4) Efter en förlängning av tidsfristen för att besvara beslutet inkom den 15 september 2011 de irländska myndigheterna med sina synpunkter på kommissionens beslut.

(5) Den 18 oktober 2011 offentliggjordes kommissionens beslut om att inleda förfarandet i *Europeiska unionens officiella tidning* [2]. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter om stödet i fråga.

(6) Den 17 november 2011 inkom Ryanair med sitt svar på den uppmaningen. Genom en skrivelse av den 28 november 2011 frågade kommissionen Ryanair om någon av uppgifterna i Ryanairs skrivelse var konfidentiell och inte kunde avslöjas för de irländska myndigheterna. Genom en skrivelse av den 30 november bekräftade Ryanair att de uppgifter som lämnades den 17 november 2011 kunde översändas till de irländska myndigheterna.

(7) Genom en skrivelse av den 12 december 2011 översändes Ryanairs synpunkter till de irländska myndigheterna, som inkom med sina kommentarer om dessa den 13 januari 2012.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

(8) Den 30 mars 2009 införde de irländska myndigheterna en punktskatt på flygpassagerartransporter. Den nationella rättsliga grunden för skatten är avsnitt 55 i finanslag nr 2 av år 2008, genom vilket en punktskatt som det hänvisas till som den *flygreseskatt* som flygbolagen är skyldiga att betala för ”alla avresor som en passagerare gör med ett flygplan från en flygplats” som ligger i Irland [3]. Skatten förfaller till betalning vid den tidpunkt då en passagerare avreser från en flygplats med ett flygplan som har kapacitet för mer än 20 passagerare och som inte har statlig eller militär användning. Skatten är i slutändan avsedd att överföras på passagerarna genom biljettpriset, men det är flygbolaget som är skyldiga redovisa och betala den [4].

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

[2] Se fotnot 1.

[3] Flygplan med kapacitet för färre än 20 passagerare och flygplan som används för statliga eller militära ändamål omfattas inte av skattens tillämpningsområde. Samma sak gäller för avgångar från flygplatser med färre än 10 000 passagerare per år.

[4] Varje flygbolag som är skyldigt att betala skatten måste registrera sig hos skattemyndigheten och inom 20 dagar eller den tid som myndigheten fastställer tillhandahålla en deklaration som visar antalet avresor av passagerare under föregående månad.

(9) När skatten infördes togs den ut på grundval av avståndet mellan den flygplats där flygningen inleddes och den flygplats där den avslutades, och uppgick till i) 2 euro vid en flygning från en flygplats till en destination som låg högst 300 km från Dublins flygplats och ii) 10 euro i alla övriga fall.

(10) Efter en utredning av kommissionen avseende en eventuell överträdelse av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen ([5]) och artikel 56 i fördraget om friheten att tillhandahålla tjänster ändrades avgifterna från och med den 1 mars 2011 så att en fast skatteavgift på 3 euro tillämpas på alla avgångar, oavsett avstånd ([6]).

3. GRUNDER FÖR ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(11) Kommissionen inledde det formella förfarandet avseende den lägre skatteavgiften, som gällde under perioden mellan den 30 mars 2009 och den 1 mars 2011, eftersom den ansåg att skattesatsen verkade utgöra statligt stöd och hyste tvivel rörande dess förenlighet med den inre marknaden.

(12) I sin bedömning av huruvida åtgärden var selektiv avgränsade kommissionen i enlighet med fastställd rättspraxis ([7]) inledningsvis det relevanta referensskattesystemet, varefter den analyserade om åtgärden utgjorde ett undantag från det systemet och i så fall om Irland hade visat att undantaget var motiverat med hänsyn till skattesystemets systematik och karaktär.

(13) Kommissionens slutsats var i detta fall att referenssystemet är beskattningen av flygpassagerare som avreser från en flygplats som ligger i Irland.

(14) Kommissionen konstaterade att systemet för luftfartsskatt inbegrep en allmän eller normal skatteavgift som var tillämplig på nästan alla flygningar och en nedsatt avgift för flygningar till en destination som låg högst 300 km från Dublins flygplats. Den ansåg att den normala avgiften utgjorde referenssystemet, medan den nedsatta avgiften som tillämpades på en väl avgränsad kategori av flygningar verkade vara ett undantag från referenssystemet.

(15) Kommissionen hyste tvivel rörande huruvida den nedsatta avgiften var motiverad på grundval av avståndet mellan resans avreseort och dess destination.

(16) Den tillämpades för det första inte på grundval av resans faktiska längd, utan på grundval av avståndet mellan Dublins flygplats och destinationen.

(17) För det andra verkade skattens struktur och objektiva karaktär inte stå i samband med flygningens längd, utan med att den avgick från en irländsk flygplats. Sambandet med skattemyndigheten, den beskattningsgrundande händelsen (avresan från en irländsk flygplats) och de negativa externa effekterna för det irländska samhället (buller och luftföroreningar) var precis detsamma för alla passagerare som avreste från en irländsk flygplats, oberoende av flygningens destination och längd. De berörda flygbolagen befann sig i samma rättsliga och faktiska situation i det hänseendet.

(18) För det tredje kännetecknades skattesystemet inte av någon tydlig differentiering av skattenivån i förhållande till flygningens längd, utan enbart av att två olika avgifter fastställdes, dvs. en för mycket korta flygningar och en annan för alla andra flygningar. Det kriteriet verkade gynna flygningar inom Irland och flygningar till vissa delar av västra Förenade kungariket, vilket innebär att åtskillnad gjordes mellan nationella flygningar och flygningar inom unionen. De irländska myndigheterna hävdade att en högre avgift för destinationer där den lägre avgiften tillämpades skulle vara oproportionerlig i förhållande till priset. Kommissionen ansåg dock att priset på biljetter till inrikes destinationer inte nödvändigtvis är lägre än priset på flygbiljetter till andra destinationer inom unionen. Det verkade alltså inte som om den lägre skatteavgiften motiverades av luftfartsskattesystemets natur och logik, varför den framstod som en selektiv åtgärd.

(19) Eftersom alla andra kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget också verkade vara uppfyllda framstod åtgärden som statligt stöd till de flygbolag som bedrev trafik på de linjer som omfattades av den nedsatta avgiften.

(20) Stödet verkade inte omfattas av tillämpningsområdet för några riktlinjer för förenligt statligt stöd som utfärdats av kommissionen. Eftersom det framstod som ett driftsstöd där det gjordes åtskillnad mellan flygningar inom unionen kunde det inte anses vara direkt förenligt på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Dessutom omfattas stödet inte av något av de undantag som anges i artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget.

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

([6]) Inom ramen för överträdelseförfarandet lämnade kommissionen sin formella underrättelse genom en skrivelse av den 18 mars 2010, där den intog ståndpunkten att Irland genom de differentierade skattesatserna för luftfart underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt förordning (EG) nr 1008/2008 och artikel 56 i fördraget. Efter den formella underrättelsen ändrade de irländska myndigheterna skattesystemet.

([7]) Se till exempel domstolens domar av den 6 september 2006 i mål C-88/2003, Portugal mot kommissionen, REG 2006, s. I-7115, punkt 56, och i mål C-487/2006 P, British Aggregates Association mot kommissionen, REG 2008, s. I-10505, punkterna 81–83.

(21) Kommissionen hyste följaktligen tvivel rörande stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden och beslutade i enlighet med artikel 4.4 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([8]) att inleda det formella granskningsförfarandet, varvid den uppmanade Irland och övriga berörda parter att inkomma med sina synpunkter.

4. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(22) Som svar på underrättelsen i Europeiska unionens officiella tidning ([9]) mottog kommissionen kommentarer från de irländska myndigheterna och från Ryanair.

4.1 Kommentarer från Irland

4.1.1 *Skatten är en beskattning av kunderna*

(23) Enligt de irländska myndigheterna har luftfartsskatten i princip karaktären av en beskattning av kunderna. För att underlätta tillämpningen förpliktade de irländska myndigheterna varje flygbolag att till skattemyndigheten betala in det relevanta beloppet per passagerare som avreste från en irländsk flygplats med det flygbolaget. Flygbolagen får dock lägga över skatten på sina passagerare och ta ut den från dem.

(24) Dessutom är luftfartsskatten normalt angiven i biljettpriset och/eller i flygbolagens allmänna villkor som en skatt eller pålaga tillsammans med andra avgifter och skatter. Skatten innebär följaktligen ingen fördel för några flygbolag eftersom den endast utgör ännu en pålaga, skatt eller avgift som i praktiken tas ut från konsumenten.

4.1.2 *Avsaknad av fördel för vissa flygbolag*

(25) De irländska myndigheterna hävdar att vissa flygbolag måste ges en fördel för att luftfartsskatten ska kunna omfattas av artikel 107.1 i EUF-fördraget. Enligt dem kan det vara svårt att se hur luftfartsskatten innebär en fördel för vissa flygbolag i en situation där skatten väsentligen är en konsumtionsskatt, oavsett om den uppgår till 10 euro eller 2 euro.

(26) Det är ostridigt att samma förutsättningar råder för alla flygbolag, oavsett om de är skyldiga att ta ut skatteavgiften på 10 euro eller den på 2 euro. Frågan är huruvida de flygbolag som bara behöver ta ut avgiften på 2 euro gynnas kollektivt. Enligt de irländska myndigheterna är det enda realistiska scenariot där luftfartsskatten skulle kunna utgöra statligt stöd ett där de flygbolag som bedriver trafik på linjer med destinationer som ligger högst 300 km från Dublins flygplats vore skyldiga att ta ut luftfartsskatten på 10 euro, men fick behålla mellanskillnaden mellan avgiften på 10 euro och 2 euro. Så var det dock inte. Det ska i detta sammanhang påpekas att de irländska myndigheterna inte hade något särskilt flygbolag eller någon särskild affärsmodell i åtanke när de utformade den aktuella skatten.

4.1.3 *Det finns ingen fördel för irländska flygbolag*

(27) Irland har för det första inte längre några nationella lufttrafikföretag i sig, eftersom staten har omvandlat sina intressen i det ursprungligen statliga flygbolaget Aer Lingus till ett minoritetsinnehav.

(28) Om skatten hade någon effekt på irländska flygbolag skulle den ha varit mycket olikartad för vart och ett av de flygbolagen. De irländska myndigheterna påpekar att det huvudsakligen var samma irländska flygbolag som bedrev trafik på de linjer inom unionen som omfattades av den högre avgiften på 10 euro. Under den relevanta perioden hade de tre flygbolagen ungefär [93–97] (*) % av marknadsandelarna för flygningar som omfattades av den lägre avgiften, men de var även dominerande på marknaden för flygresor inom unionen, där de hade [82–87] (*) % av marknadsandelarna.

(29) De irländska myndigheterna hävdar bland annat att alla nackdelar som Ryanair gör gällande är tydligt ohållbara, eftersom Ryanair står för ungefär [56–63] (*) % av de passagerare som rest på de linjer för vilka den lägre avgiften gällde (se tabell 1).

Tabell 1

Irländska flygbolags marknadsandelar på rutter som avgår från irländska flygplatser

	Marknadsandelar	
	Högst 300 km	Över 300 km ([1])
Ryanair	[56–63] (*) %	[42–47] (*) %
Aer Lingus	[16–23] (*) %	[35–40] (*) %
Aer Arann	[10–17] (*) %	[0,5–2,5] (*) %
TOTALT	[93–97] (*) %	[82–85] (*) %

([1]) Uteslutande inom unionen.

Källa: Information lämnad av Irland på grundval av uppgifter från de tre irländska flygbolagen och uppgifter hämtade från Central Statistics Office (CSO) i Irland.

(*) På grund av en affärshemlighet används ett intervall.

([8]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

([9]) Se fotnot 1.

(30) Tabell 1 visar att det enda flygbolaget som möjligen skulle kunna klassificeras som ett nationellt flygbolag i kraft av statens minoritetsinnehav (Aer Lingus) hade en mycket större andel flygningar som omfattades av den högre avgiften ([35–40] (*) %) än flygningar som omfattades av den lägre avgiften ([16–23] (*) %). Det betyder att om den lägre skatteavgiften hade någon som helst inverkan på flygbolagen skulle Aer Lingus ha varit avsevärt missgynnat.

(31) Vad beträffar Aer Arann, som enligt klaganden också gynnas av det påstådda stödet, noterar de irländska myndigheterna att flygbolagets omsättning och passagerarantal minskade avsevärt under perioden 2007–2010. Efter skattens införande rapporterade Aer Arann förluster på miljoner euro. Det verkar därför som om flygbolaget var som mest lönsamt före skattens införande. De irländska myndigheterna påpekar även att det bara fanns en inrikeslinje där klaganden och Aer Arann var konkurrenter och att närmare [37–42] (*) % av flygningarna på den linjen bedrevs av klaganden. För flygningar till destinationer utomlands som omfattades av den lägre avgiften (västra Förenade kungariket), stod klaganden för mer än [37–42] (*) % av de reguljära flygningarna, medan andelarna för Aer Arann och Aer Lingus var mindre.

(32) Icke irländska flygbolag har dessutom alltid varit fria att bedriva trafik på linjer där den lägre skatteavgiften gällde. Staten hade inget utrymme för skönsmässig bedömning i det avseendet. De irländska myndigheterna menar att om det fanns en fördel med att bedriva trafik på de linjer där den lägre skatteavgiften gällde skulle utländska (icke irländska) flygbolag ha valt att göra det. Att det inte finns några utländska flygbolag som bedriver någon sådan trafik tyder på att den lägre avgiften inte medförde någon fördel.

4.1.4 *Den lägre avgiften infördes för att undvika tillämpningen av en skatteavgift som var oproportionerlig i förhållande till biljettpriset*

(33) De irländska myndigheterna betonar att de differentierade avgifterna syftade till att införa en viss proportionalitet i skattenivån rörande avstånd, eftersom priserna normalt är lägre för närmare destinationer. Även om det är allmänt accepterat att det inte finns något perfekt samband mellan avstånd och pris, ansåg man att sambandet var tillräckligt för att motivera en uppdelning av skatten i två nivåer. De irländska myndigheterna anser att en mekanism med en mer exakt differentiering baserad på avstånd skulle ha gjort systemet extremt komplicerat och administrativt betungande.

4.1.5 *Ingen snedvridning av konkurrensen*

(34) De irländska myndigheterna hävdar att den lägre skatteavgiften inte ledde till någon snedvridning av konkurrensen och att den inte påverkade handeln. För det första hade skatten, eftersom den hade karaktären av en konsumtionsskatt, ingen märkbar effekt på flygbolagen. För det andra innebar inte de differentierade skatteavgifterna att den irländska marknaden skilde sig från marknaden i övriga medlemsstater. Flertalet av de flygningar som omfattades av den lägre avgiften var internationella (68 % jämfört med 32 % för rena inrikesflygningar). För det tredje är flygbolagen verksamma på en marknad som är öppen för konkurrens, vilket innebär att marknaden var öppen för nya aktörer som omfattades av den lägre skatteavgiften enligt samma villkor som andra flygbolag. Om den lägre skatteavgiften hade medfört en fördel för vissa flygbolag skulle flygbolag som inte var irländska troligen ha valt att bedriva trafik på linjer där den lägre avgiften gällde. Frånvaron av nya aktörer pekar på att den lägre avgiften inte medförde någon fördel för vissa flygbolag.

4.1.6 *Allt eventuellt stöd skulle vara av mindre betydelse eller ha en försumbar effekt på de berörda flygbolagen*

(35) De irländska myndigheterna hävdar att även om den lägre skatteavgiften skulle betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, skulle den anses vara förenlig med den inre marknaden eftersom den skulle utgöra stöd av mindre betydelse och hur som helst ha en försumbar effekt på de berörda flygbolagen.

4.2 **Synpunkter från berörda parter**

4.2.1 *Ryanair*

(36) Vad beträffar den lägre skatteavgiftens karaktär av statligt stöd instämmer Ryanair med kommissionens preliminära ståndpunkt i sitt beslut av den 13 maj 2011, dvs. att den lägre skatteavgiften innebar en fördel för vissa flygbolag och utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Ryanair instämmer dock inte med kommissionens synpunkt när det gäller i) att den högre avgiften på 10 euro ska betraktas som den ”normala” avgiften, och ii) att Ryanair fick en fördel genom åtgärden.

(37) När det gäller införandet av en ”normal avgift” eller en ”standardavgift” inom skattesystemet, hävdar Ryanair att kommissionens synpunkt att den högre avgiften på 10 euro är den normala avgiften och att alla flygbolag som omfattas av den lägre avgiften på 2 euro fick en fördel är godtycklig. Enligt Ryanair finns det inget skäl till att den högre avgiften och inte den lägre skulle betraktas som den normala avgiften. Eftersom avgiften i två nivåer har ersatts med en fast avgift är den nya avgiften dessutom sannolikt en blandning av de ursprungliga avgifterna. Den nya avgiften skulle därför vara det rimliga riktmärket för att bedöma den potentiella skada eller fördel som följer av systemet med två nivåer.

(38) Ryanair hävdar vidare att luftfartsskatten i två nivåer inte medförde någon fördel för Ryanair. När kommissionen granskar en åtgärd som kan utgöra statligt stöd måste

den beakta dess övergripande effekter på den potentiella stödmottagaren och särskilt göra avdrag för eventuella särskilda avgifter som belastar den fördel som det påstådda stödet medför. Under den tid då skattesystemet i två nivåer gällde betalade Ryanair de skatter som anges i tabell 2.

Tabell 2

Transporterade passagerare och erlagd skatt under perioden från den 30 mars 2009 till den 1 mars 2011

Kategori av destinationer från Dublins flygplats	Skattepliktiga passagerare	Betald skatt	Andel
Högst 300 km inom medlemsstaten (avgift på 2 euro)	[…] (*)	[…] (*) euro	[0,5–2,5] (*) %
Högst 300 km utanför medlemsstaten (avgift på 2 euro)	[…] (*)	[…] (*) euro	[1,5–4,5] (*) %
Mer än 300 km inom EU	[…] (*)	[…] (*) euro	[93–98] (*) %
Mer än 300 km utanför EU	[…] (*)	[…] (*) euro	[0,3–2,5] (*) %
TOTALT	[…] (*)	[…] (*) euro	100 %

(39) Eftersom Ryanair anser att den nya fasta avgiften på 3 euro ska betraktas som den normala avgiften, skulle Ryanair under perioden från den 30 mars till den 1 mars 2011 anses vara skyldigt att betala ett belopp på […] (*) ([10]) euro i luftfartsskatt. Detta är […] (*) euro mindre än det belopp som faktiskt betalades (se tabell 2). Ryanair hävdar följaktligen att det inte gynnades av den lägre skatten utan tvärtom missgynnades.

4.3 **Synpunkter från Irland rörande de berörda parternas kommentarer**

(40) Den 13 januari 2012 inkom de irländska myndigheterna med sina synpunkter på Ryanairs kommentar. *För det första* ifrågasätter de Ryanairs beskrivning av skatten, eftersom den enligt dem huvudsakligen är en konsumtionsskatt och den lägre skatteavgiften inte innebar någon fördel för flygbolagen. *För det andra* förstår de inte hur Ryanair skulle kunna vara den part som mest direkt och negativt påverkas av den lägre avgiften, särskilt som Ryanair står för [56–63] (*) % av passagerarna på de flygningar som omfattas av den lägre avgiften. *För det tredje* finns det ingen grund för påståendet att den lägre skatteavgiften var utformad för att stödja Aer Arann. De irländska myndigheterna hade inget särskilt flygbolag i åtanke när luftfartsskatten utformades. *För det fjärde* är Ryanairs argument om att den högre avgiften på 10 euro inte ska betraktas som luftfartsskattens normala avgift inte logiskt. Enligt systemet med två skattenivåer gällde den högre avgiften mellan 85 % och 90 % av alla avgångar. De irländska myndigheterna upprepade att de hade räknat med en nedsättning av standardavgiften på 10 euro för att införa en viss proportionalitet i skattenivån rörande avståndet.

([10]) 3 euro multiplicerat med […] (*) passagerare.

5. **BEDÖMNING AV STÖDET**

5.1 **Förekomst av statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget**

(41) I kraft av artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

Selektivitet

(42) För att omfattas av artikel 107.1 i EUF-fördraget måste en åtgärd alltså vara selektiv ([11]). För att fastställa huruvida en åtgärd är selektiv måste kommissionen bedöma om åtgärden gynnar ”vissa företag eller viss produktion” i jämförelse med andra som, med hänsyn till målsättningen med rättsordningen, i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation ([12]). Enligt fast rättspraxis ([13]) är en skatteåtgärd i princip selektiv om den innebär en avvikelse från den normala tillämpningen av det allmänna skattesystemet.

(43) För det första måste kommissionen därför identifiera det relevanta referensskattesystemet. När det gäller beskattning noterar kommissionen att definitionen av beskattningssystemet i princip omfattas av medlemsstaternas exklusiva behörighet. Vid utformningen av beskattningssystemet valde de irländska myndigheterna att definiera luftfartsskattens beskattningsbara händelse som en passagerares avresa med ett flygplan från en flygplats som ligger i Irland. Referenssystemet är därför beskattningen av flygpassagerare som avreser med ett flygplan från en flygplats i Irland. Syftet med systemet är att öka den statliga budgetens intäkter. Slutsatsen att referenssystemet är beskattningen av flygpassagerare som avreser från en flygplats som ligger i Irland bekräftades av de irländska myndigheterna i deras svar på synpunkterna från den berörda parten.

([11]) Se domstolens dom av den 15 december 2005 i mål C-66/02, Italien mot kommissionen, REG 2005, s. I-10901, punkt 94.

([12]) Se t.ex. domstolens dom av den 8 november 2001 i mål C-143/99, Adria-Wien Pipeline GmbH och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH mot Finanziandesdirektion für Kärnten, REG 2001, s. I-8365, punkt 41; domstolens dom av den 29 april 2004 i mål C-308/01, GIL Insurance Ltd m.fl. mot Commissioners of Customs & Excise, REG 2004, s. I-4777, punkt 68; domstolens dom av den 3 mars 2005 i mål C-172/03, Wolfgang Heiser mot Finanzamt Innsbruck, REG 2005, s. I-1627, punkt 40; domstolens dom av den 5 december 1989 i mål C-88/03, Portugal mot kommissionen, REG 2006, s. I-7115, punkt 54; och domstolens dom av den 17 november 2009 i mål C-169/08, Presidente del Consiglio dei Ministri mot Regionen Sardinien, REG 2009, s. I-10821, punkt 61.

([13]) Se t.ex. tribunalens dom av den 13 september 2006 i mål T-210/02, British Aggregates Association mot kommissionen, REG 2006, s. II-2789, punkt 107, samt domstolens domar av den 5 december i mål C-88/03, Portugal mot kommissionen, REG 2006, s. I-7115, punkt 56, och av den 22 december 2008 i mål C-487/06 P, British Aggregates Association mot kommissionen, REG 2008, s. I-10505, punkterna 81-83.

(44) För det andra måste kommissionen, i linje med fastställd rättspraxis ([14]), fastställa om skatteåtgärden i fråga innebär en avvikelse från det identifierade referenssystemet.

(45) Ryanair hävdar att den lägre avgiften på 2 euro, alternativt den fasta avgiften på 3 euro som infördes den 1 mars 2011, bör betraktas som den normala avgiften i systemet för luftfartsskatt. Frånsett vissa destinationer i västra Förenade kungariket gällde den lägre avgiften dock endast inrikes destinationer och enligt de irländska myndigheterna enbart ungefär 10–15 % av alla flygningar som omfattades av skatten. Den kan alltså inte anses vara den normala skatteavgiften. Avgiften på 3 euro gällde inte vid den tidpunkt som detta beslut avser och kan därför inte betraktas som den normala avgiften i systemet för luftfartsskatt vid den tidpunkten. Kommissionen konstaterar därför att den högre avgiften på 10 euro var den normala avgiften i referenssystemet, medan den nedsatta avgiften på 2 euro som gällde för en väl avgränsad kategori av flygningar var ett undantag från referenssystemet.

(46) För det tredje måste kommissionen undersöka om sådana undantag är motiverade ”av systemets art eller funktion” ([15]) i medlemsstaten. I så fall anses åtgärden inte medföra någon selektiv fördel och den är följaktligen inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Det bör mot den bakgrunden noteras att det enligt rättspraxis ([16]) är de grundläggande och styrande principerna för referenssystemet som är relevanta, inte de som gäller för den specifika åtgärden i fråga.

(47) Enligt de irländska myndigheterna infördes den lägre avgiften för att införa en viss proportionalitet i skattenivån rörande flygningens avstånd. Kommissionen anser att det argumentet inte är relaterat till de grundläggande och vägledande principerna för skattesystemet i sig, utan snarare till de som ligger till grund för undantaget i sig. Skattens struktur och objektiva karaktär hänförde sig inte till flygningens avstånd utan till att avresan skedde från en irländsk flygplats. Sambandet med skattemyndigheten, den beskattningsbara händelsen (avresan från en irländsk flygplats) och de negativa externa effekterna för det irländska samhället på grund av att passagerare avreser från en irländsk flygplats (t.ex. buller och föroreningar) var precis desamma oberoende av flygningens destination och längd. De berörda flygbolagen befann sig därför i samma rättsliga och faktiska situation i det hänseendet.

(48) Skattesystemet kännetecknas dessutom inte av någon tydlig differentiering av skattenivån i förhållande till flygningarnas faktiska längd. För det första tillämpades skatteavgiften inte på grundval av flygningens faktiska längd, utan på grundval av avståndet mellan Dublins flygplats och destinationen, oavsett varifrån den faktiska avresan ägde rum. För det andra fastställs endast två avgifter i skattesystemet, dvs. en för mycket korta flygningar från Dublins flygplats och en annan för alla andra flygningar.

(49) Domstolen har dessutom fastställt att, även om undantaget ingår i naturen och logiken för principerna bakom systemet för luftfartsskatt, måste kravet på ett inre sammanhang vara uppfyllt inte endast i förhållande till det aktuella skattesystemets särdrag utan även vad beträffar dess genomförande ([17]). Skattesystemet innebar i enlighet med skäl 47 inte något säkerställande av proportionerliga avgifter i förhållande till flygningarnas faktiska längd eftersom den tillämpliga avgiften fastställdes på grundval av avståndet mellan Dublins flygplats och destinationen, oberoende av varifrån den faktiska avresan ägde rum, och eftersom endast två avgifter var tillämpliga, dvs. en för mycket korta flygningar från Dublins flygplats och en annan för alla andra flygningar. Biljettpriset för inrikes destinationer är inte nödvändigtvis lägre än det för flygningar till andra destinationer inom unionen. Åtgärden kunde alltså inte uppnå sitt syfte att säkerställa en proportionerlig beskattning i förhållande till flyglinjernas längd. I detta fall har varken de irländska myndigheterna eller någon berörd part hävdat att undantaget ledde till att skattenivån i praktiken stod i proportion till avståndet. De irländska myndigheterna erkänner tvärtom att det inte fanns något perfekt samband mellan avstånd och skatteavgift.

(50) Kommissionen anser därför att den inte har någon anledning att ändra sin preliminära ståndpunkt att den lägre avgiften inte ingick i luftfartsskattesystemets logik och allmänna systematik. Kommissionen anser följaktligen att åtgärden är selektiv och att den inte är motiverad av systemets natur och logik.

F ö r d e l

(51) Utgifter för skatter utgör kostnader som normalt bärs av ett företag.

([14]) Se fotnot 13.

([15]) Se t.ex. domstolens dom av den 2 juli 1974 i mål C-173/73, Italien mot kommissionen, REG 1974, s. 709, samt punkt 13 ff. i Kommissionens meddelande om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på åtgärder som omfattar direkt beskattning av företag, EGT C 384, 10.12.1998, s. 3.

([16]) Se t.ex. domstolens dom av den 8 september 2011 i de förenade målen C-78/08-C-80/08, Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate mot Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, i likvidation, mot Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate och Ministero delle Finanze mot Michele Franchetto, REG 2011, s. 000, särskilt punkt 69, samt tribunalens dom av den 13 september 2006 i mål T-210/02, British Aggregates Association mot kommissionen, REG 2006, s. II-2789, punkt 107.

([17]) Se t.ex. domstolens dom av den 8 september 2011 i de förenade målen C-78/08-C-80/08, Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate mot Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, i likvidation, mot Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate och Ministero delle Finanze mot Michele Franchetto, REG 2011, s. 000, punkt 73.

(52) Luftfartsskattens tillämpning kan påverka intäkterna för flygbolag som måste betala den skatten, genom att öka priset på de biljetter som de kan erbjuda sina kunder eller minska vinstmarginalen på varje biljett de säljer, om de inte beslutar att föra över skattekostnaden på kunderna. I detta avseende har domstolen fastställt att ”[e]ftersom flygplatsavgifterna direkt och på ett automatiskt sätt påverkar priset för resan, får en differentiering av de avgifter som passagerarna betalar automatiskt återverkningar på transportkostnaden, vilket […] gynnar inrikesflygningar och regionalflygningar i förhållande till flygningar inom gemenskapen” ([18]).

(53) En nedsatt avgift för vissa typer av flygningar har därför en mindre effekt än den normala avgiften på de flygbolag som tillhandahåller den typen av flygningar. De flygbolagen är befriade från en kostnad som de normalt skulle bära och har därför en mindre kostnad att föra över på sina kunder eller att själva ta på sig.

(54) Kommissionen anser följaktligen att den lägre skatteavgiften medförde en fördel för flygbolag som bedrev trafik på de linjer som omfattades av den avgiften. Den lägre kostnad som de behövde föra över på sina kunder eller direkt ta på sig innebar statliga medel som de flygbolagen kunde utnyttja och därmed förbättra sin ekonomiska situation gentemot andra konkurrerande flygbolag på luftfartsmarknaden. Fördelen motsvarar mellanskillnaden mellan den lägre avgiften på 2 euro och den normala skatteavgiften på 10 euro under perioden mellan den 30 mars 2009 och den 1 mars 2011. Kommissionen konstaterar att flygningarna på de linjer som omfattades av den lägre avgiften huvudsakligen bedrevs av flygbolag med ett starkt samband med Irland (Aer Lingus, Aer Arann och Ryanair bildades i Irland och har fortfarande sina huvudkontor där). Därför innebar avgiften i praktiken en fördel för irländska flygbolag jämfört med andra flygbolag i unionen.

(55) Kommissionen kan inte godta Ryanairs argument att fördelen var begränsad till mellanskillnaden mellan den lägre avgiften och den avgift på 3 euro som infördes den 1 mars 2011. Någon sådan avgift gällde inte samtidigt som den lägre avgiften och om en fördel fastställs i ett system med en lägre skatteavgift och en högre, kan ett riktmärke som fastställs mellan de avgifterna inte fånga den fördel som beviljats i dess helhet.

(56) Ryanair hävdar vidare att de har gynnats mindre av den lägre skatteavgiften än t.ex. Aer Arann, eftersom merparten av dess flygningar avser destinationer som omfattas av den högre avgiften. Den fördel som följer av tillämpningen av den lägre skatteavgiften på 2 euro utgörs dock av mellanskillnaden mellan den avgiften och standardavgiften på 10 euro. Vid tillämpningen av den lägre avgiften på vissa flygningar har Ryanair i likhet med andra flygbolag som bedriver trafik på de flygningar som omfattas av den avgiften åtnjutit en fördel motsvarande mellanskillnaden mellan de två avgifterna.

(57) De irländska myndigheterna menar att skatten var avsedd att överföras på passagerarna och det därför inte fanns någon fördel i fråga om flygbolagen. Kommissionen noterar i samband med detta att en nedsättning av den normala avgiften i fråga om en viss skatt kan utgöra en selektiv fördel för ett flygbolag som är skyldigt att betala den nedsatta avgiften även när det finns lagstadgade krav på att ta ut skatten i fråga från kunderna ([19]). Kommissionen noterar vidare att det i detta fall inte fanns någon mekanism för att säkerställa att skatten faktiskt överfördes, utan att det lämnades till flygbolaget att besluta om och hur skatten skulle överföras på passagerarna. I sitt klagomål hävdar klaganden faktiskt motsatsen, det vill säga att kostnaden för skatten inte kunde överföras till kunderna eftersom det skulle ha haft en oproportionerlig effekt på biljettpriserna. Kommissionen håller därför inte med de irländska myndigheterna om att det inte fanns någon fördel på flygbolagens nivå. De som kunde utnyttja den lägre skatteavgiften för vissa flygningar hade en lägre kostnad att överföra till sina kunder än de andra. Detta är dessutom kommissionens praxis när det gäller stödåtgärder som har sin grund i en punktskatt ([20]), enligt vilken befrielser från sådana skatter har konstaterats medföra en fördel för det flygbolag som är skyldigt att betala skatten, oberoende av om företaget i fråga väljer att överföra kostnaden på sina kunder.

(58) Kommissionen konstaterar följaktligen att den lägre skatteavgiften medförde en fördel för vissa flygbolag. Fördelen motsvarar mellanskillnaden mellan den lägre avgiften på 2 euro och den normala skatteavgiften på 10 euro under perioden mellan den 30 mars 2009 och den 1 mars 2011. Flygningar på vilka den lägre avgiften tillämpades utfördes huvudsakligen av flygbolag som hade ett starkt samband med Irland (Aer Lingus, Aer Arann och Ryanair). Den nedsatta avgiften gav därför irländska flygbolag en fördel jämfört med andra flygbolag i unionen.

([18]) Se t.ex. domstolens dom av den 6 februari 2003 i mål C-92/01, Georgios Stylianakis mot Elliniko Dimosio, REG 2003, s. I-1291, punkt 28, och domstolens dom av den 26 juni 2001 i mål C-70/99, kommissionen mot Portugal, REG 2001, s. I-4845, punkt 20.

([19]) Se t.ex. domstolens dom av den 8 november 2001 i mål C-143/99, Adria-Wien Pipeline GmbH och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH mot Finanziandesdirektion für Kärnten, REG 2001, s. I-8365, särskilt punkterna 5, 54 och 55.

([20]) Se kommissionens beslut C(2007) 754 om stöd nr N 892/2006 – Finland – Ändring av differentierat energiskattesystem, EUT C 109, 15.5.2007, s. 1; kommissionens beslut C(2007) 2416/2 om stöd nr N 775/2006 – Tyskland – Nedsatta skatteavgifter för tillverkningsindustri, jordbruk och skogsbruk, etc., EUT C 152, 6.7.2007, s. 3; kommissionens beslut C(2005) 1815/3 om stöd nr N 190/A/2005 – Förenade kungariket – Ändring av klimatförändringsskatten, EUT C 146, 22.6.2006, s. 8; och kommissionens beslut C(2009) 8093/2 om stöd nr N 327/2008 – Danmark – Nedsättning av NO_X-avgifter för verksamheter med stora utsläpp och företag som minskar utsläppen samt skattenedsättningar för biogas och biomassa, EUT C 166, 25.6.2010, s. 1.

Statliga medel och statens ansvar

(59) Det faktum att de irländska myndigheterna medgav en lägre skatteavgift än den som normalt skulle tillämpas ledde till en förlust av skatteintäkter för staten och finansierades följaktligen med statliga medel. Eftersom den lägre avgiften hade beslutats av de nationella myndigheterna kan åtgärden tillskrivas staten.

Inverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(60) Jämfört med deras konkurrenter befriades de flygbolag som kunde dra fördel av den lägre avgiften från kostnader som de i annat fall skulle ha burit eller överfört på sina kunder. Den lägre luftfartsskatten förbättrade därför deras ekonomiska situation gentemot andra konkurrerande företag på luftfartsmarknaden och snedvred eller hotade att snedvrida konkurrensen.

(61) Om ett stöd som en medlemsstat har beviljat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handel inom unionen, ska denna handel anses påverkas av detta stöd ([21]). Det är tillräckligt att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på en konkurrensutsatt marknad ([22]). Luftfartssektorn kännetecknas av intensiv konkurrens mellan operatörer från olika medlemsstater, särskilt sedan den tredje etappen i avregleringen av lufttransporter trädde i kraft (*tredje åtgärdspaketet*) den 1 januari 1993, dvs. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ([23]), rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen ([24]) och rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik ([25]). Den nedsatta avgiften kunde därför påverka handeln mellan medlemsstaterna eftersom den förstärkte ställningen för vissa flygbolag som konkurrerade på en marknad som är helt avreglerad på unionsnivå.

(62) Eftersom alla kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda utgör åtgärden statligt stöd till alla flygbolag som bedriver trafik på linjer som omfattas av den nedsatta avgiften.

5.2 **Laglighet**

(63) Genom att inte anmäla åtgärden innan dess genomförande har de irländska myndigheterna underlåtit att uppfylla sina åligganden enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget. Stödåtgärden utgör därför olagligt statligt stöd.

5.3 **Stödets förenlighet med EUF-fördraget**

(64) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, anses vara förenligt med den inre marknaden. Eftersom stödet utgjorde ett driftsstöd, som minskade vissa flygbolags löpande utgifter, är det enligt domstolens rättspraxis i princip inte förenligt med den inre marknaden ([26]). Stödet omfattas inte av tillämpningsområdet för några riktlinjer för förenligt statligt stöd som utfärdats av kommissionen. Det omfattas bl.a. inte av riktlinjerna för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ([27]), eftersom det inte är kopplat till igångsättningen av vissa linjer. De irländska myndigheterna har inte anfört eller lämnat någon information för att visa att stödet skulle kunna anses vara förenligt i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd ([28]). De har tvärtom gjort det tydligt att skatten syftar till att öka intäkterna och inte till att skydda miljön. Att skatten i fråga saknar ett tydligt eller proportionerligt samband med en minskning av energiförbrukning, föroreningar, gasutsläpp eller bullernivåer etc. ger stöd för den slutsatsen. Kommissionen anser därför inte att stödet är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(65) Stödet i fråga omfattas inte av något av de undantag som anges i artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget.

(66) Även om stödet hade varit förenligt med något av de undantag som anges i artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget, vilket det inte är, har domstolen fastställt att det förfarande som avses i artiklarna 107 och 108 inte får leda till ett resultat som strider mot specifika bestämmelser i EUF-fördraget. Domstolen har dessutom slagit fast att närmare bestämmelser om ett stöd som strider mot andra särskilda bestämmelser i fördraget än artiklarna 107 och 108 kan vara så oupplösligen förbundna med stödets mål att det inte är möjligt att bedöma dem separat ([29]). I detta fall undersöktes de differentierade avgifterna av kommissionen, som konstaterade att de stred mot förordning (EG) nr 1008/2008 och artikel 56 i

([21]) Se särskilt domstolens dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris Holland BV mot kommissionen, REG 1980, s. 2671, punkt 11; domstolens dom av den 22 november 2001 i mål C-53/00, Ferring SA mot Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), REG 2001, s. I- 9067, punkt 21; och domstolens dom av den 29 april 2004 i mål C-372/97, Italien mot kommissionen, REG 2004, s. I-3679, punkt 44.

([22]) Tribunalens beslut av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Het Vlaamse Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717.

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

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

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

([26]) Tribunalens dom av den 8 juni 1995 i mål T-459/93, Siemens SA mot kommissionen, REG 1995, s. II-1675, punkt 48. Se även tribunalens dom av den 8 juli 2010 i mål T-396/08, Freistaat Sachsen och Land Sachsen-Anhalt mot kommissionen (överklagad), REG 2010, s. II-141, punkterna 46–48; och domstolens dom av den 19 september 2000 i mål C-156/98, Tyskland mot kommissionen, REG 2000, s. I-6857, punkt 30 och den rättspraxis som där anförs.

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

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

([29]) Se t.ex. domstolens dom av den 15 juni 1993 i mål C-225/91, Matra SA mot kommissionen, REG 1993, s. I-3203, punkt 41, och tribunalens dom av den 31 januari 2001 i mål T-156/98, RJB Mining pic mot kommissionen, REG 2001, s. II-337, punkt 112 och den rättspraxis som där anförs.

fördraget om friheten att tillhandahålla tjänster, eftersom differentieringen ledde till strängare villkor för driften av luftfartstjänster inom unionen än de som åläggs inrikes tjänster. Domstolen har i mål rörande flygplatsavgifter uttryckligen fastställt att fördragets bestämmelser om frihet att tillhandahålla tjänster är tillämpliga även på transportsektorn ([30]). Här härrör det statliga stödet från differentieringen av skatteavgifter i sig. Eftersom skatten och stödet utgör två beståndsdelar i en och samma skatteåtgärd är de oupplösliga ([31]) och därför kan statligt stöd inte beviljas utan att principen om frihet att tillhandahålla tjänster överträds. Stödet kan följaktligen ändå inte anses vara förenligt med EUF-fördraget eftersom det oundvikligen skulle innebära en överträdelse av bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 och artikel 56 i EUF-fördraget.

(67) Kommissionens slutsats är följaktligen att stödet inte kan anses vara förenligt med EUF-fördraget.

6. **SLUTSATS**

(68) Kommissionen konstaterar att luftfartsskattens lägre avgift för flygningar till en destination belägen högst 300 km från Dublins flygplats enligt avsnitt 55.2 i finanslag nr 2, särskilt artikel 2 b, under perioden från den 30 mars 2009 till den 1 mars 2011 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Irland har olagligen genomfört det statliga stödet i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(69) Det statliga stödet överensstämmer inte med något av de undantag som anges i artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget. Eftersom det inte finns några skäl till förenlighet för den relevanta åtgärden är den oförenlig med den inre marknaden.

(70) Det statliga stödet uppgår till mellanskillnaden mellan luftfartsskattens lägre avgift och standardavgiften på 10 euro (dvs. 8 euro per passagerare) uttagen på varje passagerare. Detta gäller alla flygningar utförda med ett flygplan med kapacitet för mer än 20 passagerare som inte används för statliga eller militära ändamål, som avgår från en flygplats med mer än 10 000 passagerare per år till en destination som ligger högst 300 km från Dublins flygplats. Stödmottagarna är Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann och andra flygbolag som Irland ska identifiera.

([30]) Se domstolens dom av den 6 februari 2003 i mål C-92/01, Georgios Stylianakis mot Elliniko Dimosio, REG 2003, s. I-1291, punkt 23; domstolens dom av den 26 juni 2001 i mål C-70/99, kommissionen mot Portugal, REG 2001, s. I-4845, punkterna 27 och 28; och domstolens dom av den 13 december 1989 i mål C-49/89, Corsica Ferries France mot Direction Générale des Douanes Françaises, REG 1989, s. I-4441, punkt 10.

([31]) Domstolens dom av den 7 september 2006 i mål C-526/04, Laboratoires Boiron SA mot Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), REG 2006, s. I-7529, punkt 45.

(71) I enlighet med artikel 14.1 i förordning (EG) nr 659/1999 ska kommissionen, vid negativa beslut i fall av olagligt stöd, besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagarna. Irland ska därför återkräva det oförenliga stödet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd i form av en lägre avgift för luftfartsskatt, tillämplig på alla flygningar utförda av flygplan med kapacitet för mer än 20 passagerare och som inte använts för statliga eller militära ändamål, avgående från en flygplats med fler än 10 000 passagerare per år till en destination som ligger högst 300 km från Dublins flygplats mellan den 30 mars 2009 och den 1 mars 2011, med tillämpning av avsnitt 55 i finanslag nr 2 av år 2008, som Irland olagligen har genomfört i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

Individuellt stöd som har beviljats enligt den stödordning som avses i artikel 1 utgör inte stöd om det uppfyller villkoren i en förordning som har antagits i enlighet med artikel 2 i rådets förordning (EG) nr 994/98 ([32]).

Artikel 3

Individuellt stöd som har beviljats enligt den stödordning som avses i artikel 1 och som, vid den tidpunkt det beviljades, uppfyllde de villkor som anges i en förordning antagen i enlighet med artikel 1 i förordning (EG) nr 994/98 eller i ett kommissionsbeslut om godkännande av en annan stödordning, är förenligt med den inre marknaden upp till högsta tillämpliga stödnivå för detta slags stöd.

Artikel 4

1. Irland ska från stödmottagarna återkräva det oförenliga stöd som har beviljats enligt den stödordning som avses i artikel 1.

2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från och med den dag då stödet ställdes till stödmottagarnas förfogande till och med den dag det har återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som sammansatt ränta enligt kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([33]).

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

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

Artikel 5

1. Återkravet av det stöd som har beviljats enligt den stödordning som avses i artikel 1 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. Irland ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader efter den dag då detta beslut har delgivits.

Artikel 6

1. Inom två månader från den dag då detta beslut har delgivits ska Irland lämna följande uppgifter till kommissionen:

(a) En förteckning över de stödmottagare som har tagit emot stöd enligt den stödordning som avses i artikel 1 och det totala stödbelopp som var och en av dem har tagit emot genom stödordningen.

(b) Det totala belopp (kapital och räntor) som ska återkrävas från varje stödmottagare.

(c) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut.

(d) Dokument som visar att stödmottagarna har anmodats att betala tillbaka stödet.

2. Irland ska hålla kommissionen underrättad om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd som avses i artikel 1 har slutförts. Irland ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Irland ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagarna.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 25 juli 2012.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande