ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουλίου 2012

σχετικά με την υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.29064 (11/C, πρώην 11/NN) — Εφαρμογή από την Ιρλανδία διαφοροποιημένων φορολογικών συντελεστών στους αεροπορικούς ναύλους

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 5037]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/199/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους κατ' εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων [1] και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Το 2009, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία κρατικής ενίσχυσης από αερομεταφορέα (εφεξής «ο καταγγέλλων») σε σχέση με διάφορα στοιχεία του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους που εφάρμοζε η Ιρλανδία, συμπεριλαμβανομένων των διαφοροποιημένων φορολογικών συντελεστών που εφαρμόζονται σε πτήσεις με προορισμούς σε απόσταση έως 300 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου, η οποία, κατά τους ισχυρισμούς, ευνόησε την Aer Arann.

(2) Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιρλανδία ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης σε σχέση με την εφαρμογή των διαφοροποιημένων φορολογικών συντελεστών του ιρλανδικού φόρου στους αεροπορικούς ναύλους. Η Επιτροπή ζήτησε από τις ιρλανδικές αρχές να κοινοποιήσουν αντίγραφο της απόφασης στους δικαιούχους.

(3) Στις 9 Αυγούστου 2011 και 5 Σεπτεμβρίου 2011, η αεροπορική εταιρεία Ryanair Ltd. (εφεξής «Ryanair») έστειλε επιστολές σχετικά με την απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία. Η Επιτροπή απάντησε στις εν λόγω επιστολές στις 5 Οκτωβρίου 2011. Στις 17 Οκτωβρίου 2011, η Ryanair απέστειλε και νέα επιστολή.

(4) Κατόπιν παράτασης της προθεσμίας να απαντήσουν, οι ιρλανδικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους για την απόφαση της Επιτροπής στις 15 Σεπτεμβρίου 2011.

(5) Στις 18 Οκτωβρίου 2011, δημοσιεύτηκε η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το μέτρο.

(6) Στις 17 Νοεμβρίου 2011, η Ryanair υπέβαλε την απάντησή της στην εν λόγω πρόσκληση. Με επιστολή της 28ης Νοεμβρίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από την Ryanair να διευκρινίσει αν το έγγραφό της περιείχε εμπιστευτικά στοιχεία που δεν θα έπρεπε να γνωστοποιηθούν στις ιρλανδικές αρχές. Με επιστολή της 30ής Νοεμβρίου 2011, η Ryanair διαβεβαίωσε ότι η επιστολή της 17ης Νοεμβρίου 2011 μπορούσε να κοινοποιηθεί στις ιρλανδικές αρχές.

(7) Με επιστολή της 12ης Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις της Ryanair στις ιρλανδικές αρχές, οι οποίες υπέβαλαν τα σχόλιά τους στις 13 Ιανουαρίου 2012.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(8) Στις 30 Μαρτίου 2009, οι ιρλανδικές αρχές θέσπισαν ειδικό φόρο κατανάλωσης για τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών. Ο φόρος αυτός έχει ως νομική βάση το τμήμα 55 του νόμου (αριθ. 2) του προϋπολογισμού του 2008 ο οποίος θεσπίζει ειδικό φόρο κατανάλωσης που ονομάζεται «φόρος στους αεροπορικούς ναύλους». Οι αεροπορικές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να καταβάλλουν τον εν λόγω φόρο για «*κάθε αναχώρηση επιβάτη με αεροσκάφος από αερολιμένα*» που βρίσκεται στην Ιρλανδία [3]. Ο φόρος καθίσταται απαιτητός κατά την αναχώρηση ενός επιβάτη από έναν αερολιμένα με αεροσκάφος μεταφορικής ικανότητας άνω των 20 επιβατών το οποίο δεν χρησιμοποιείται για κρατικούς ή στρατιωτικούς σκοπούς. Ενώ ο φόρος προορίζεται να επιβαρύνει *in fine* τους επιβάτες μέσω της τιμής του εισιτηρίου, οι υπόχρεοι και υπεύθυνοι να τον καταβάλλουν είναι οι αεροπορικές εταιρείες [4].

[1] ΕΕ C 306 της 18.10.2011, σ. 10.

[2] Βλ. υποσημείωση 1.

[3] Από το πεδίο του φόρου εξαιρούνται αεροσκάφη μεταφορικής ικανότητας μικρότερης των 20 επιβατών και αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για κρατικούς ή στρατιωτικούς σκοπούς. Το ίδιο ισχύει και για τις αναχωρήσεις από αερολιμένες με λιγότερους από 10 000 επιβάτες ετησίως.

[4] Κάθε αερομεταφορέας υπόχρεος να καταβάλει τον φόρο πρέπει να είναι εγγεγραμμένος στην υπηρεσία εσόδων και οφείλει, εντός 20 ημερών ή άλλης περιόδου που ορίζει η υπηρεσία εσόδων, να υποβάλει σε αυτή την υπηρεσία κατάσταση με τον αριθμό αναχωρήσεων επιβατών κατά τον προηγούμενο μήνα.

(9) Κατά τη θέσπιση του φόρου, ο υπολογισμός του βασιζόταν στην απόσταση μεταξύ του αερολιμένα έναρξης της πτήσης και του αερολιμένα στον οποίο κατέληγε η πτήση, με συντελεστή (i) 2 ευρώ για πτήσεις από έναν αερολιμένα με προορισμό εντός μέγιστης απόστασης 300 χλμ. από τον αερολιμένα του Δουβλίνου και (ii) 10 ευρώ σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

(10) Μετά τη διενέργεια έρευνας από την Επιτροπή σχετικά με πιθανή παράβαση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα ([5]) και του άρθρου 56 της Συνθήκης για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, τροποποιήθηκαν από την 1η Μαρτίου 2011 οι φορολογικοί συντελεστές, με αποτέλεσμα να εφαρμόζεται ένας ενιαίος συντελεστής 3 ευρώ για όλες τις αναχωρήσεις, ανεξάρτητα από τη διανυόμενη απόσταση ([6]).

3. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

(11) Η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία σε σχέση με τον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή, ο οποίος εφαρμοζόταν σε ορισμένα δρομολόγια κατά το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως την 1η Μαρτίου 2011, διότι θεώρησε ότι συνιστά κρατική ενίσχυση και είχε αμφιβολίες αν αυτή ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

(12) Στην εκτίμησή της αν το μέτρο είχε επιλεκτικό χαρακτήρα, σύμφωνα με την πάγια νομολογία ([7]), η Επιτροπή προσδιόρισε καταρχήν το σχετικό φορολογικό σύστημα αναφοράς και στη συνέχεια εξέτασε αν το μέτρο συνιστούσε παρέκκλιση από αυτό το σύστημα και, εάν όντως αυτό συνέβαινε, αν η Ιρλανδία είχε αποδείξει ότι η παρέκκλιση αυτή ήταν σύμφωνη με τη φύση και τη λογική του φορολογικού συστήματος.

(13) Έκρινε ότι, στην προκειμένη περίπτωση, σύστημα αναφοράς είναι η φορολόγηση των επιβατών των πτήσεων που αναχωρούν από αερολιμένα εντός της Ιρλανδίας.

(14) Η Επιτροπή επισήμανε ότι το σύστημα του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους πρόβλεπε την εφαρμογή ενός γενικού ή συνήθους συντελεστή σε όλες σχεδόν τις πτήσεις και ενός μειωμένου συντελεστή για πτήσεις μέγιστης απόστασης 300 χλμ. από τον αερολιμένα του Δουβλίνου. Έκρινε ότι ο συνήθης συντελεστής ήταν το σύστημα αναφοράς, ενώ ο μειωμένος συντελεστής, που εφαρμοζόταν σε μια σαφώς οριοθετημένη κατηγορία πτήσεων, αποτελούσε εξαίρεση από το σύστημα αναφοράς.

(15) Η Επιτροπή είχε αμφιβολίες αν ο μειωμένος συντελεστής ήταν δικαιολογημένος βάσει της απόστασης μεταξύ του σημείου αναχώρησης και του τελικού προορισμού του ταξιδιού.

(16) Πρώτον, δεν βασιζόταν στην πραγματική απόσταση του ταξιδιού, αλλά στην απόσταση μεταξύ του αερολιμένα του Δουβλίνου και του τόπου προορισμού.

(17) Δεύτερον, η διάρθρωση και ο αντικειμενικός χαρακτήρας του φόρου, εκ πρώτης όψεως, δεν σχετιζόταν με την απόσταση της πτήσης, αλλά με το γεγονός της αναχώρησης από έναν αερολιμένα της Ιρλανδίας. Η σύνδεση με τη φορολογική αρχή, το φορολογητέο γεγονός (η αναχώρηση από έναν ιρλανδικό αερολιμένα) και οι αρνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις για την ιρλανδική κοινωνία (ηχορρύπανση και ατμοσφαιρική ρύπανση) ήταν στοιχεία ταυτόσημα για όλους τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένες της Ιρλανδίας, ανεξαρτήτως προορισμού της πτήσης και της διανυόμενης απόστασης. Οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς βρίσκονταν στην ίδια νομική και πραγματική κατάσταση όσον αφορά αυτόν τον στόχο.

(18) Τρίτον, το φορολογικό σύστημα δεν χαρακτηριζόταν από ευκρινή διαφοροποίηση του επιπέδου του φόρου ανάλογα με την απόσταση των πτήσεων, αλλά ο καθορισμός μόνο δύο συντελεστών: ενός συντελεστή για τις πτήσεις πολύ μικρών αποστάσεων και ενός άλλου για όλες τις άλλες πτήσεις. Το κριτήριο αυτό θεωρήθηκε ότι ευνοεί τις πτήσεις στο εσωτερικό της Ιρλανδίας και προς ορισμένους προορισμούς στο δυτικό Ηνωμένο Βασίλειο και, κατά συνέπεια, ότι έκανε διάκριση ανάμεσα στις εθνικές πτήσεις και στις πτήσεις στο εσωτερικό της Ένωσης. Στην προκειμένη περίπτωση, οι ιρλανδικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι μια μεγαλύτερη επιβάρυνση για τους προορισμούς στους οποίους εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής θα ήταν δυσανάλογα μεγάλη σε σχέση με την τιμή του εισιτηρίου. Η Επιτροπή έκρινε ότι η τιμή των εισιτηρίων των εσωτερικών πτήσεων δεν είναι κατ' ανάγκη χαμηλότερη από την τιμή των πτήσεων προς άλλους προορισμούς στην Ένωση. Συνεπώς, ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής δεν φαινόταν να δικαιολογείται από τη φύση και τη λογική του συστήματος του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους και συνεπώς συνιστούσε επιλεκτικό μέτρο.

(19) Εφόσον πληρούνταν, κατά τα φαινόμενα, όλα τα άλλα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, το μέτρο εμφανώς συνιστούσε κρατική ενίσχυση προς τους αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούσαν τα δρομολόγια που ωφελούνταν από τον μειωμένο συντελεστή.

(20) Η ενίσχυση δεν φαινόταν να εμπίπτει στο πεδίο κάποιων κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με το συμβιβάσιμο κρατικής ενίσχυσης που εξέδωσε η Επιτροπή. Εφόσον κρινόταν ότι συνιστά λειτουργική ενίσχυση που έκανε διάκριση μεταξύ πτήσεων στο εσωτερικό της Ένωσης, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Εξάλλου, η ενίσχυση δεν ενέπιπτε σε καμία άλλη εξαίρεση του άρθρου 107 παράγραφος 2 ή 3 της Συνθήκης.

([5]) ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

([6]) Στο πλαίσιο της διαδικασίας παραβάσεως, η Επιτροπή απέστειλε προειδοποιητική επιστολή της 18ης Μαρτίου 2010, στην οποία διατύπωσε την άποψη ότι με τη διαφοροποίηση των συντελεστών του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους η Ιρλανδία αθέτησε τις υποχρεώσεις της βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και του άρθρου 56 της Συνθήκης. Μετά την επίσημη όχληση, οι ιρλανδικές αρχές τροποποίησαν το σύστημα φορολόγησης.

([7]) Βλ. παραδείγματος χάρη τις αποφάσεις στην υπόθεση C-88/2003 *Πορτογαλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2006, σ. I-7115, σκέψη 56, και την υπόθεση C-487/2006 P *British Aggregates κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2008, σ. I-10505, σκέψεις 81-83.

(21) Συνεπώς, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο του μέτρου της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά και, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 του κανονισμού 659/1999 της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ ([8]), αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας, καλώντας την Ιρλανδία και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(22) Ως απάντηση στην ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα* ([9]), η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις των ιρλανδικών αρχών και της Ryanair.

4.1. **Παρατηρήσεις των ιρλανδικών αρχών**

4.1.1. *Ο φόρος είναι φόρος κατανάλωσης*

(23) Οι ιρλανδικές αρχές αναφέρουν ότι ο φόρος στους αεροπορικούς ναύλους είναι κατ' ουσίαν φόρος που επιβάλλεται στους πελάτες. Για την απλούστερη εφαρμογή του, οι ιρλανδικές αρχές υποχρέωσαν κάθε αερομεταφορέα να καταβάλλει στην υπηρεσία εσόδων το σχετικό ποσό για κάθε αναχώρηση επιβάτη από ιρλανδικό αερολιμένα με πτήση που εκτελεί ο εν λόγω αερομεταφορέας. Επιτρέπεται, ωστόσο, στις αεροπορικές εταιρείες να μετακυλούν τον φόρο και να τον εισπράττουν από τους επιβάτες τους.

(24) Επιπλέον, ο φόρος στους αεροπορικούς ναύλους συνήθως αναγράφεται στην τιμή του εισιτηρίου ή/και στους γενικούς όρους των αεροπορικών εταιρειών ως φόρος ή εισφορά, σε συνδυασμό με άλλες επιβαρύνσεις και φόρους. Συνεπώς, ο φόρος δεν αποφέρει όφελος σε κανέναν αερομεταφορέα, εφόσον είναι απλά μία ακόμη εισφορά, επιβάρυνση ή φόρος που στην πραγματικότητα βαρύνει τον καταναλωτή.

4.1.2. *Απουσία οφέλους για συγκεκριμένους αερομεταφορείς*

(25) Οι ιρλανδικές αρχές αναφέρουν ότι απαραίτητη προϋπόθεση για να υπαχθεί ο φόρος στους αεροπορικούς ναύλους στον ορισμό του άρθρου 108 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι να αποφέρει όφελος σε συγκεκριμένους αερομεταφορείς. Κατά την άποψη των ιρλανδικών αρχών, εφόσον ο φόρος στους αεροπορικούς ναύλους είναι κατ' ουσίαν φόρος κατανάλωσης, ανεξάρτητα αν ο συντελεστής είναι 10 ευρώ ή 2 ευρώ, δύσκολα θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο φόρος αυτός αποφέρει όφελος σε συγκεκριμένους αερομεταφορείς.

(26) Αναμφίβολα, υπάρχει ίση μεταχείριση όλων των αερομεταφορέων, ανεξάρτητα αν αυτοί είναι υποχρεωμένοι να εφαρμόζουν τον φορολογικό συντελεστή των 2 ευρώ ή των 10 ευρώ. Το ζητούμενο είναι αν παρέχεται πλεονέκτημα σε αερομεταφορείς οι οποίοι πρέπει να εφαρμόζουν συλλογικά μόνο τον φορολογικό συντελεστή των 2 ευρώ. Σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, η μόνη δυνατή εκδοχή κατά την οποία ο φόρος στους αεροπορικούς ναύλους θα μπορούσε να συνιστά ενίσχυση θα ήταν να υποχρεώνονταν οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια σε αποστάσεις μικρότερες των 300 χλμ. από τον αερολιμένα του Δουβλίνου να εισπράττουν τον φόρο στους αεροπορικούς ναύλους με συντελεστή 10 ευρώ, αλλά τους επιτρεπόταν να παρακρατούν τη διαφορά ανάμεσα στο φόρο των 10 ευρώ και τον φόρο των 2 ευρώ. Όμως αυτό δεν συνέβαινε. Ως προς αυτό, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, κατά τον σχεδιασμό του υπό εξέταση φόρου, οι ιρλανδικές αρχές δεν είχαν κατά νου καμία συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία ή επιχειρηματικό μοντέλο.

4.1.3. *Δεν υφίσταται πλεονέκτημα προς όφελος ιρλανδών αερομεταφορέων*

(27) Πρώτον, πρέπει να επισημανθεί ότι η Ιρλανδία δεν διαθέτει πλέον εθνικό αερομεταφορέα *per se*, δεδομένου ότι το κράτος εκποίησε τη συμμετοχή του στην Aer Lingus, η οποία ήταν αρχικά ο εθνικός αερομεταφορέας του κράτους, σε μειοψηφική συμμετοχή.

(28) Εάν ο φόρος είχε αντίκτυπο στις ιρλανδικές αεροπορικές εταιρείες, ο αντίκτυπος αυτός θα ήταν πολύ διαφορετικός για τον κάθε αερομεταφορέα. Οι ιρλανδικές αρχές επισημαίνουν ότι τα δρομολόγια στο εσωτερικό της Ένωσης στα οποία εφαρμοζόταν ο υψηλότερος συντελεστής των 10 ευρώ εκτελούνταν κατά κύριο λόγο από τις ίδιες ιρλανδικές αεροπορικές εταιρείες. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι τρεις αεροπορικές εταιρείες κατείχαν μερίδιο αγοράς περίπου [93-97] (*) % για τις πτήσεις στις οποίες εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής, αλλά κατείχαν επίσης κυρίαρχη θέση και στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών εντός της Ένωσης, με μερίδιο αγοράς [82-87] (*) % επί του συνόλου των εν λόγω πτήσεων στο εσωτερικό της Ένωσης.

(29) Συγκεκριμένα, οι ιρλανδικές αρχές ισχυρίζονται ότι όποιο μειονέκτημα και να επικαλεστεί η Ryanair είναι σαφώς αστήρικτο, εφόσον η Ryanair κατέχει ποσοστό περίπου [56-63] (*) % των επιβατών οι οποίοι μεταφέρονται με τα δρομολόγια στα οποία εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής (βλ. πίνακα 1).

Πίνακας 1

Μερίδια αγοράς των ιρλανδών αερομεταφορέων σε δρομολόγια με αναχώρηση από ιρλανδικούς αερολιμένες

Μερίδια αγοράς		
	Απόσταση έως 300 χλμ.	άνω των 300 χλμ. ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0,5-2,5] (*) %
ΣΥΝΟΛΟ	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Αποκλειστικά στο εσωτερικό της Ένωσης.

Πηγή: Στοιχεία που κοινοποίησε η Ιρλανδία με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν οι τρεις ιρλανδικές αεροπορικές εταιρείες και δεδομένα που έχουν ληφθεί από την Κεντρική Στατιστική Υπηρεσία.

(*) Λόγω επιχειρηματικού απορρήτου, χρησιμοποιείται μία κλίμακα.

([8]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

([9]) Βλ. υποσημείωση 1.

(30) Από τον πίνακα 1 συνάγεται ότι ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εθνικός αερομεταφοράς λόγω της μειοψηφικής συμμετοχής του κράτους (Aer Lingus) είχε πολύ μεγαλύτερο μερίδιο πτήσεων στις οποίες εφαρμοζόταν ο υψηλότερος συντελεστής ([35-40] (*) %) σε σύγκριση με τις πτήσεις στις οποίες εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής ([16-23] (*) %). Συνεπώς, εάν ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής είχε κάποια επίπτωση στις αεροπορικές εταιρείες, αυτή θα συνιστούσε σημαντικό μειονέκτημα για την Aer Lingus.

(31) Όσον αφορά την Aer Arann, η οποία, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα ωφελείται από την εικαζόμενη ενίσχυση, οι ιρλανδικές αρχές τονίζουν ότι, το διάστημα από το 2007 έως το 2010, μειώθηκε σημαντικά τόσο ο κύκλος εργασιών όσο και ο αριθμός των επιβατών της. Μετά τη θέσπιση του φόρου, η Aer Arann δήλωσε ζημίες 18 εκατ. ευρώ. Φαίνεται, συνεπώς, ότι τα υψηλότερα κέρδη της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας σημειώθηκαν πριν τη θέσπιση του φόρου. Οι ιρλανδικές αρχές τονίζουν ακόμη ότι ο καταγγέλλων και η Aer Arann ανταγωνίζονταν μόνο σε ένα εσωτερικό δρομολόγιο στο οποίο ο καταγγέλλων εκτελούσε ποσοστό περίπου [37-42] (*) % των πτήσεων. Για πτήσεις προς προορισμούς του εξωτερικού οι οποίες επωφελούνται από τον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή (δυτικό Ηνωμένο Βασίλειο), ο καταγγέλλων εκτελούσε ποσοστό άνω του [37-42] (*) % των τακτικών πτήσεων, ενώ η Aer Arann και η Aer Lingus κατείχαν μικρότερα μερίδια αγοράς.

(32) Εξάλλου, οι μη ιρλανδικές αεροπορικές εταιρείες ήταν πάντοτε ελεύθερες να εκτελούν πτήσεις που υπόκεινται στον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή. Το κράτος δεν έκανε διάκριση ως προς αυτό. Οι ιρλανδικές αρχές ισχυρίζονται ότι, εάν η εκτέλεση πτήσεων με τον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή απέφερε πλεονέκτημα, ξένες αεροπορικές εταιρείες (μη ιρλανδικές) θα επέλεγαν να εκτελούν παρόμοιες πτήσεις. Το γεγονός ότι τέτοιες πτήσεις δεν εκτελούνται από ξένες αεροπορικές εταιρείες σημαίνει ότι ο χαμηλότερος συντελεστής δεν απέφερε κανένα πλεονέκτημα.

4.1.4. *Ο χαμηλότερος συντελεστής θεσπίστηκε για να αποφευχθεί η εφαρμογή φορολογικού συντελεστή δυσανάλογα μεγάλου σε σχέση με την τιμή του εισιτηρίου.*

(33) Οι ιρλανδικές αρχές τονίζουν ότι οι διαφοροποιημένοι συντελεστές αποσκοπούσαν στην εφαρμογή ενός στοιχείου αναλογικότητας στο επίπεδο του φόρου σε σχέση με την απόσταση, αφού οι τιμές είναι συνήθως χαμηλότερες για πλησιέστερους προορισμούς. Μολονότι είναι αποδεκτό ότι δεν υπάρχει απόλυτος συσχετισμός ανάμεσα στην απόσταση και την τιμή, κρίθηκε ότι υπήρχε επαρκής συσχέτιση που δικαιολογούσε την εφαρμογή δύο διαφορετικών φορολογικών συντελεστών. Οι ιρλανδικές αρχές θεωρούν ότι ένας μηχανισμός που θα παρείχε μία ακριβέστερη διαφοροποίηση με βάση την απόσταση θα καθιστούσε το σύστημα υπέρμετρα περίπλοκο και διοικητικά επαχθές.

4.1.5. *Δεν υφίσταται νόθευση του ανταγωνισμού*

(34) Οι ιρλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής δεν προκάλεσε καμία νόθευση του ανταγωνισμού και δεν επηρέασε τις συναλλαγές. Πρώτον, εφόσον ο φόρος ήταν κατ' ουσίαν φόρος κατανάλωσης, δεν είχε καμία αισθητή επίπτωση στις αεροπορικές εταιρείες. Δεύτερον, οι διαφοροποιημένοι φορολογικοί συντελεστές δεν έκαναν διάκριση ανάμεσα στην ιρλανδική αγορά και την αγορά άλλων κρατών μελών. Η συντριπτική πλειοψηφία των πτήσεων του χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή ήταν μη εγχώριες πτήσεις (68 % έναντι 32 % αμιγώς εσωτερικών πτήσεων). Τρίτον, οι αερομεταφορείς δραστηριοποιούνται σε μια αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό, το οποίο σημαίνει ότι η αγορά ήταν ανοικτή για νεοεισερχόμενους στους οποίους θα εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής με τους ίδιους όρους όπως και για άλλους αερομεταφορείς. Εάν ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής απέφερε όφελος σε συγκεκριμένους αερομεταφορείς, μη ιρλανδικές αεροπορικές εταιρείες θα επέλεγαν να εκτελούν δρομολόγια που υπόκεινται στον χαμηλότερο συντελεστή. Η απουσία νεοεισερχομένων φορέων στην αγορά υποδηλώνει ότι ο χαμηλότερος συντελεστής δεν απέφερε πλεονέκτημα σε συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες.

4.1.6. *Ενδεχόμενη ενίσχυση θα ήταν ενίσχυση ήσσονος σημασίας ή θα είχε αμελητέα επίπτωση στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς*

(35) Οι ιρλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι, ακόμη και αν ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής κρινόταν ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, αυτή θα έπρεπε να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αφορά, εφόσον είτε θα ήταν ενίσχυση ήσσονος σημασίας είτε, σε κάθε περίπτωση, θα είχε αμελητέα επίπτωση στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς.

4.2. **Παρατηρήσεις τρίτων μερών**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Όσον αφορά τον χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης του χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή, η Ryanair συμφωνεί με την αρχική άποψη που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση της 13ης Μαΐου 2011, ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής απέφερε πλεονέκτημα σε συγκεκριμένους αερομεταφορείς και συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Εντούτοις, η Ryanair διαφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι (i) ο υψηλότερος συντελεστής των 10 ευρώ πρέπει να θεωρείται ο «συνήθης» συντελεστής και ότι (ii) η Ryanair αποκόμισε πλεονέκτημα από την εφαρμογή αυτού του μέτρου.

(37) Όσον αφορά τη θέσπιση του «συνήθους» ή «πάγιου» συντελεστή του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η άποψη της Επιτροπής ότι ο υψηλότερος συντελεστής των 10 ευρώ είναι ο συνήθης συντελεστής και ότι όλοι οι αερομεταφορείς στους οποίους εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής των 2 ευρώ αποκόμισαν πλεονέκτημα είναι αυθαίρετη. Κατά τη Ryanair, από πουθενά δεν συνάγεται ότι αυτός που πρέπει να χαρακτηρισθεί ως συνήθης συντελεστής είναι ο υψηλότερος και όχι ο χαμηλότερος συντελεστής. Επιπλέον, εφόσον το σύστημα των δύο συντελεστών έχει αντικατασταθεί με έναν ενιαίο φορολογικό συντελεστή, ο νέος συντελεστής είναι πιθανό να είναι ένα ποσό ανάμεσα στους δύο αρχικούς συντελεστές. Συνεπώς, ο νέος συντελεστής θα αποτελούσε ένα εύλογο σημείο αναφοράς για να εκτιμηθεί αν υπήρχε πιθανή ζημία ή όφελος από την εφαρμογή του συστήματος των δύο συντελεστών.

(38) Η Ryanair ισχυρίζεται ακόμη ότι ο φόρος στους αεροπορικούς ναύλους με δύο συντελεστές δεν παρείχε πλεονέκτημα στη Ryanair. Κατά την εκτίμησή της, αν ένα μέτρο συνιστά

κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει να συνεκτιμά τις συνολικές επιπτώσεις του στον δυνητικό δικαιούχο και, ειδικότερα, να αφαιρεί όλες τις ειδικές επιβαρύνσεις που βαρύνουν το πλεονέκτημα που απορρέει από την εικαζόμενη ενίσχυση. Κατά το διάστημα στο οποίο εφαρμόστηκε το σύστημα των δύο φορολογικών συντελεστών, η Ryanair κατέβαλε τους φόρους που προσδιορίζονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Μεταφερθέντες επιβάτες και καταβληθείς φόρος κατά το διάστημα από το 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011

Κατηγορία προορισμού από τον αερολιμένα του Δουβλίνου	Επιβάτες υποκείμενοι στον φόρο	Καταβληθείς φόρος	Μερίδιο
Ανώτατη απόσταση 300 χλμ. εντός του κράτους (συντελεστής 2 ευρώ)	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,5-2,5] (*) %
Ανώτατη απόσταση 300 χλμ. εκτός του κράτους (συντελεστής 2 ευρώ)	[…] (*)	EUR […] (*)	[1,5-4,5] (*) %
Απόσταση άνω των 300 χλμ. εντός της ΕΕ	[…] (*)	EUR […] (*)	[93-98] (*) %
Απόσταση άνω των 300 χλμ. εκτός της ΕΕ	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,3-2,5] (*) %
ΣΥΝΟΛΟ	[…] (*)	EUR […] (*)	100 %

(39) Εφόσον η Ryanair θεωρεί ότι ο νέος ενιαίος συντελεστής των 3 ευρώ θα πρέπει να θεωρηθεί ως ο συνήθης συντελεστής, η Ryanair θα έπρεπε, κατά το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011, να ήταν υποχρεωμένη να καταβάλλει ποσό […] (*) ευρώ ([10]) ως φόρο στους αεροπορικούς ναύλους. Το ποσό αυτό είναι […] (*) ευρώ μείον το ποσό που πράγματι κατέβαλε (βλ. πίνακα 2). Συνεπώς, η Ryanair υποστηρίζει ότι δεν αποκόμισε κανένα όφελος από τον χαμηλότερο συντελεστή, αλλά υπέστη μειονέκτημα.

4.3. **Παρατηρήσεις της Ιρλανδίας επί των παρατηρήσεων των τρίτων μερών**

(40) Στις 13 Ιανουαρίου 2012, οι ιρλανδικές αρχές απάντησαν στις παρατηρήσεις της Ryanair: *Πρώτον*, διαφωνούν με την περιγραφή του φόρου από την Ryanair, εφόσον ο φόρος κατά την άποψή τους είναι κατά βάση φόρος κατανάλωσης και ο χαμηλότερος συντελεστής δεν απέφερε κανένα πλεονέκτημα στις αεροπορικές εταιρείες. *Δεύτερον*, δεν αντιλαμβάνονται πως η Ryanair ήταν η εταιρεία που επηρεάστηκε πιο άμεσα και αρνητικά από τον χαμηλότερο συντελεστή, εφόσον αντιπροσωπεύει ποσοστό [56-63] (*) % των επιβατών που μεταφέρονται σε πτήσεις οι οποίες υπόκεινται στον χαμηλότερο συντελεστή. *Τρίτον*, ο ισχυρισμός ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής σχεδιάστηκε για τη στήριξη της Aer Arann είναι αβάσιμος. Οι ιρλανδικές αρχές δεν είχαν κατά νου κανέναν συγκεκριμένο αερομεταφορέα όταν σχεδίασαν τον φόρο στους αεροπορικούς ναύλους. *Τέταρτον*, το επιχείρημα της Ryanair ότι ο υψηλότερος φορολογικός συντελεστής των 10 ευρώ δεν πρέπει να θεωρείται ως ο συνήθης συντελεστής του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους είναι παράλογο. Βάσει του συστήματος του φόρου δύο συντελεστών, ο υψηλότερος συντελεστής εφαρμοζόταν σε ποσοστό από 85 % έως 90 % του συνόλου των αναχωρήσεων. Οι ιρλανδικές αρχές επανέλαβαν ότι είχαν επιτρέψει εξαίρεση από τον πάγιο συντελεστή των 10 ευρώ, με στόχο να εισαχθεί ένα στοιχείο αναλογικότητας στο επίπεδο του φόρου σε σχέση με την απόσταση.

5. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

5.1. **Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης**

(41) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, *«ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές»*.

Επιλεκτικότητα

(42) Για να υπαχθεί στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ένα μέτρο πρέπει να είναι συνεπώς επιλεκτικό ([11]). Εκτιμώντας αν ένα μέτρο είναι επιλεκτικό, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν το μέτρο ευνοεί «συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής» σε σύγκριση με άλλους οι οποίοι με βάση τον επιδιωκόμενο από το εν λόγω καθεστώς στόχο βρίσκονται σε παρόμοια πραγματική και νομική κατάσταση ([12]). Κατά πάγια νομολογία ([13]), ένα φορολογικό μέτρο είναι εκ πρώτης όψεως επιλεκτικό, εάν αποκλίνει από τη συνήθη εφαρμογή ενός γενικού φορολογικού πλαισίου.

(43) Πρώτον, η Επιτροπή πρέπει, συνεπώς, να εντοπίσει το σχετικό φορολογικό σύστημα αναφοράς. Σε θέματα φορολογίας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, καταρχήν, ο καθορισμός φορολογικού συστήματος υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Κατά τον σχεδιασμό του φορολογικού τους συστήματος, οι ιρλανδικές αρχές επέλεξαν να ορίσουν ως φορολογητέο γεγονός του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους την αναχώρηση ενός επιβάτη με αεροσκάφος από αερολιμένα της Ιρλανδίας. Το σύστημα αναφοράς είναι, συνεπώς, η φορολόγηση επιβατών που αναχωρούν με αεροσκάφος από αερολιμένα στην Ιρλανδία. Ο στόχος αυτού του συστήματος είναι η είσπραξη εσόδων για τον κρατικό προϋπολογισμό. Το συμπέρασμα ότι το σύστημα αναφοράς είναι η φορολόγηση επιβατών που αναχωρούν από αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται στην Ιρλανδία επιβεβαιώθηκε από τις ιρλανδικές αρχές στην απάντησή τους στις παρατηρήσεις του τρίτου ενδιαφερόμενου μέρους.

([10]) 3 ευρώ πολλαπλασιαζόμενο επί […] (*) επιβάτες.

([11]) Βλ. υπόθεση C-66/02 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2005, σ. I-10901, σκέψη 94.

([12]) Ενδεικτικά, βλ. υποθέσεις C-143/99 *Adria-Wien Pipeline και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, συλλογή 2001, σ. I-8365, σκέψη 41, C-308/01 *GIL Insurance και λοιποί*, συλλογή 2004, σ. I-4777, σκέψη 68, και C-172/03 *Heiser*, συλλογή 2005, σ. I-1627, σκέψη 40, C-88/03 *Πορτογαλία*, συλλογή 2006, σ. I-7115, σκέψη 54, και C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri* κατά *Regione Sardegna*, συλλογή 2009, σ. I10821, σκέψη 61.

([13]) Ενδεικτικά, βλ. υπόθεση T-210/02 *RENV British Aggregates Association κατά Επιτροπής*, συλλογή 2006, σ. II-2789, σκέψη 107, και υποθέσεις C-88/03 *Portugal*, σκέψη 56, και C-487/06 P *British Aggregates*, συλλογή 2008, σκέψεις 81-83.

(44) Δεύτερον, κατά πάγια νομολογία ([14]), η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει αν το εν λόγω μέτρο συνιστά παρέκκλιση από το προσδιορισθέν σύστημα αναφοράς.

(45) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι ως συνήθης συντελεστής του συστήματος φόρου στους αεροπορικούς ναύλους θα πρέπει να θεωρηθεί ο χαμηλότερος συντελεστής των 2 ευρώ, ή εναλλακτικά ο ενιαίος συντελεστής των 3 ευρώ που θεσπίστηκε την 1η Μαρτίου 2011. Όμως, εκτός από ορισμένους προορισμούς στο δυτικό Ηνωμένο Βασίλειο, ο χαμηλότερος συντελεστής εφαρμοζόταν μόνο σε εσωτερικές πτήσεις και, σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, μόνο στο 10-15 % του συνόλου των πτήσεων που υπόκεινταν στον φόρο. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αυτός ήταν ο συνήθης φορολογικός συντελεστής. Όσον αφορά τον συντελεστή των 3 ευρώ, αυτός δεν ίσχυε κατά το διάστημα το οποίο αφορά η παρούσα απόφαση και δεν μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί ως ο συνήθης συντελεστής του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους εκείνη την περίοδο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι ο συνήθης συντελεστής του συστήματος αναφοράς ήταν ο υψηλότερος συντελεστής των 10 ευρώ, ενώ ο μειωμένος συντελεστής των 2 ευρώ, ο οποίος εφαρμοζόταν σε μία σαφώς οριοθετημένη κατηγορία πτήσεων, αποτελούσε εξαίρεση από το σύστημα αναφοράς.

(46) Τρίτον, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν οι εξαιρέσεις αυτές δικαιολογούνται από τη «φύση ή την οικονομία του συστήματος» ([15]) στο κράτος μέλος. Εάν όντως αυτό συμβαίνει, κρίνεται ότι το μέτρο δεν αποφέρει επιλεκτικό πλεονέκτημα και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Με βάση τα ανωτέρω, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, ([16]) συνάφεια έχουν οι βασικές και κατευθυντήριες αρχές του συστήματος αναφοράς και όχι αυτές του υπό εξέταση συγκεκριμένου μέτρου.

(47) Κατά την άποψη των ιρλανδικών αρχών, ο χαμηλότερος συντελεστής θεσπίστηκε για να προσδώσει ένα στοιχείο αναλογικότητας στο επίπεδο του φόρου σε σχέση με την απόσταση της πτήσης. Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτή η αιτιολόγηση δεν σχετίζεται με τις βασικές και κατευθυντήριες αρχές του ίδιου του φορολογικού συστήματος, αλλά μάλλον με τις αρχές της ίδιας της εξαίρεσης. Η διάρθρωση και ο αντικειμενικός χαρακτήρας του φόρου δεν συνδέονταν με την απόσταση της πτήσης, αλλά με το γεγονός της αναχώρησης από ιρλανδικό αερολιμένα. Η σύνδεση με τη φορολογική αρχή, το φορολογητέο γεγονός (αναχώρηση από ιρλανδικό αερολιμένα) και οι αρνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις στην ιρλανδική κοινωνία από τους επιβάτες που αναχωρούν από ιρλανδικό αερολιμένα (όπως η ηχορρύπανση και η ατμοσφαιρική ρύπανση) ήταν ταυτόσημα, ανεξάρτητα από τον τόπο προορισμού της πτήσης και τη διανυόμενη απόσταση. Οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς βρίσκονταν, συνεπώς, στην ίδια νομική και πραγματική κατάσταση σε σχέση με αυτόν τον στόχο.

(48) Ακόμη, το φορολογικό σύστημα δεν χαρακτηριζόταν από ευκρινή διαφοροποίηση του επιπέδου του φόρου ανάλογα με την πραγματική απόσταση των πτήσεων. Πρώτον, ο φορολογικός συντελεστής δεν εφαρμοζόταν με βάση την πραγματική απόσταση της πτήσης, αλλά με βάση την απόσταση μεταξύ του αερολιμένα του Δουβλίνου και του τόπου προορισμού, ανεξάρτητα από τον τόπο της πραγματικής αναχώρησης. Δεύτερον, το φορολογικό σύστημα καθορίζει μόνο δύο συντελεστές: έναν για πτήσεις πολύ μικρών αποστάσεων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου και έναν άλλο για όλες τις άλλες πτήσεις.

(49) Επιπλέον, ακόμη και αν ο λόγος της εξαίρεσης ήταν ο χαρακτήρας και η λογική των αρχών που διέπουν το σύστημα φορολόγησης των αεροπορικών ταξιδιών, το Δικαστήριο έκρινε ότι ένα όφελος πρέπει να είναι συνεπές όχι μόνο με τα εγγενή φορολογικά χαρακτηριστικά του επίμαχου φορολογικού συστήματος αλλά και αναφορικά με τον τρόπο εφαρμογής του ([17]). Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 47, το φορολογικό σύστημα δεν εφάρμοζε εκ των πραγμάτων αναλογικούς συντελεστές σε σχέση με την πραγματική απόσταση των πτήσεων, εφόσον ο εφαρμοστέος συντελεστής καθορίστηκε με βάση την απόσταση ανάμεσα στον αερολιμένα του Δουβλίνου και τον τόπο προορισμού, ανεξάρτητα από τον τόπο της πραγματικής αναχώρησης, και εφόσον εφαρμόζονταν μόνο δύο συντελεστές: ο ένας για πτήσεις πολύ μικρών αποστάσεων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου και ο άλλος για όλες τις άλλες πτήσεις. Η τιμή των εισιτηρίων των εσωτερικών πτήσεων δεν είναι κατ' ανάγκη χαμηλότερη από αυτή των πτήσεων σε άλλους προορισμούς στο εσωτερικό της Ένωσης. Το μέτρο δεν θα μπορούσε, συνεπώς, να επιτύχει τον στόχο της εξασφάλισης της αναλογικότητας της φορολογίας σε σχέση με την απόσταση της πτήσης. Σε αυτή την περίπτωση, ούτε οι ιρλανδικές αρχές ούτε κανείς άλλος τρίτος ισχυρίστηκαν ότι η εξαίρεση είχε ως αποτέλεσμα να είναι το επίπεδο του φόρου εκ των πραγμάτων αναλογικό προς την απόσταση. Αντίθετα, οι ιρλανδικές αρχές αναγνωρίζουν ότι δεν υπήρχε απόλυτη συσχέτιση ανάμεσα στην απόσταση και τον συντελεστή του φόρου.

(50) Συνεπώς, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι συντρέχει λόγος να μεταβάλει την αρχική της άποψη ότι ο χαμηλότερος συντελεστής δεν ήταν σύμφωνος με τη λογική και την οικονομία του συστήματος φορολόγησης των αεροπορικών ταξιδιών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο είναι επιλεκτικό και δεν δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος.

Πλεονέκτημα

(51) Οι φορολογικές δαπάνες είναι έξοδα που συνήθως επιβαρύνουν μια επιχείρηση.

([14]) Βλ. υποσημείωση 13 ανωτέρω.

([15]) Βλ. υπόθεση C-173/73 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1974, σ. 709, και σημείο 13 *και επόμενα*. της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στα μέτρα που σχετίζονται με την άμεση φορολογία επιχειρήσεων, ΕΕ C 384 της 10.12.1998, σ. 3.

([16]) Ενδεικτικά, βλ. αποφάσεις στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-78/08 έως C-80/08 *Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate* v *Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, υπό εκκαθάριση, κατά Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate και Ministero delle Finanze* κατά *Michele Franchetto*, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί, ιδίως σκέψη 69, και υπόθεση T-210/02, σκέψη 107.

([17]) Ενδεικτικά, βλ. αποφάσεις στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C78-C-80/08, σκέψη 73.

(52) Η εφαρμογή του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους μπορεί να επηρεάσει τα έσοδα των αεροπορικών εταιρειών οι οποίες πρέπει να καταβάλλουν αυτόν τον φόρο, αυξάνοντας τις τιμές των εισιτηρίων τις οποίες μπορούν να προσφέρουν στους πελάτες τους, ή μειώνοντας το περιθώριο για κάθε εισιτήριο που πωλούν, όταν οι αεροπορικές εταιρείες αποφασίσουν να μην μετακυλήσουν τον φόρο στους πελάτες. Ως προς αυτό, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι «*καθόσον το ποσό των τελών αερολιμένα επηρεάζει ευθέως και αυτομάτως την τιμή του δρομολογίου, η διαφοροποίηση του ύψους των τελών που βαρύνουν τους επιβάτες ασκεί άμεση επίδραση στο κόστος της μεταφοράς, ευνοώντας, […], την πρόσβαση στις πτήσεις εσωτερικού σε σχέση με τις άλλες πτήσεις*» ([18]).

(53) Ένας μειωμένος συντελεστής για έναν συγκεκριμένο τύπο πτήσεων έχει, συνεπώς, μικρότερη επίπτωση από έναν συνήθη συντελεστή στους αερομεταφορείς οι οποίοι προσφέρουν πτήσεις αυτού του τύπου. Οι εν λόγω αερομεταφορείς απαλλάσσονται από μια δαπάνη με την οποία φυσιολογικά θα επιβαρύνονταν και, ως εκ τούτου, μετακυλούν μικρότερη δαπάνη στους πελάτες τους ή την αναλαμβάνουν οι ίδιοι.

(54) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής παρείχε πλεονέκτημα σε αερομεταφορείς που εκτελούν τα δρομολόγια στα οποία εφαρμοζόταν αυτός ο συντελεστής. Το χαμηλότερο κόστος το οποίο θα ήταν αναγκασμένοι να μετακυλήσουν στους πελάτες τους ή να επιβαρυνθούν από αυτό απευθείας οι ίδιοι αντιπροσώπευε οικονομικούς πόρους τους οποίους οι εν λόγω εταιρείες θα μπορούσαν να εξοικονομήσουν και, ως εκ τούτου, να βελτιώσουν την οικονομική τους θέση έναντι άλλων αερομεταφορέων που ασκούν ανταγωνισμό στην ίδια αγορά αεροπορικών μεταφορών. Το πλεονέκτημα αντιστοιχεί στη διαφορά ανάμεσα στον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή των 2 ευρώ και τον συνήθη συντελεστή των 10 ευρώ κατά το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι πτήσεις στις οποίες εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής εκτελούνταν κυρίως από αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είχαν ισχυρούς δεσμούς με την Ιρλανδία (η Aer Lingus, η Aer Arann και η Ryanair συστάθηκαν στην Ιρλανδία και η έδρα τους εξακολουθεί να είναι εκεί). Συνεπώς, ο μειωμένος συντελεστής παρείχε εκ των πραγμάτων πλεονέκτημα στους Ιρλανδούς αερομεταφορείς έναντι των άλλων ανταγωνιστών τους της Ένωσης.

(55) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα της Ryanair ότι το πλεονέκτημα περιοριζόταν στη διαφορά ανάμεσα στον χαμηλότερο συντελεστή και τον συντελεστή των 3 ευρώ που τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Μαρτίου του 2011. Ο συντελεστής αυτός δεν εφαρμοζόταν ταυτόχρονα με τον χαμηλότερο συντελεστή και, εάν κριθεί ότι υφίσταται πλεονέκτημα σε ένα σύστημα με ένα χαμηλότερο και έναν υψηλό συντελεστή, η εφαρμογή ενός σημείου αναφοράς που βρίσκεται μεταξύ αυτών των δύο συντελεστών δεν καλύπτει το συνολικό πλεονέκτημα που έχει παραχωρηθεί.

(56) Η Ryanair ισχυρίζεται ακόμη ότι έχει ωφεληθεί λιγότερο από τον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή από ό,τι η Aer Arann, εφόσον οι περισσότερες πτήσεις της εκτελούνται προς προορισμούς στους οποίους εφαρμοζόταν ο υψηλότερος συντελεστής. Εντούτοις, το πλεονέκτημα που απορρέει από την εφαρμογή του χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή των 2 ευρώ είναι η διαφορά ανάμεσα σε αυτόν τον συντελεστή και τον κανονικό συντελεστή των 10 ευρώ. Εφαρμόζοντας τον χαμηλότερο συντελεστή για συγκεκριμένες πτήσεις, η Ryanair αποκόμισε, όπως και όλες οι άλλες εταιρείες που εκτελούσαν πτήσεις στις οποίες εφαρμοζόταν αυτός ο συντελεστής, πλεονέκτημα που αντιστοιχούσε στη διαφορά ανάμεσα στους δύο συντελεστές.

(57) Οι ιρλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι ο φόρος προοριζόταν να μετακυληθεί στους επιβάτες και, ως εκ τούτου, δεν υπήρχε κανένα πλεονέκτημα στο επίπεδο των αεροπορικών εταιρειών. Ως προς αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μείωση ενός δεδομένου φόρου από τον συνήθη συντελεστή μπορεί να αποφέρει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον αερομεταφορέα ο οποίος είναι υπόχρεος να καταβάλει τον μειωμένο συντελεστή, ακόμα όταν αυτός έχει νομική υποχρέωση να μετακυλήσει τον εν λόγω φόρο στους πελάτες. ([19]) Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπήρχε μηχανισμός που εξασφαλίζει την πραγματική μετακύλιση του φόρου, αλλά ο αερομεταφορέας είχε την ευχέρεια να αποφασίσει αν και με ποιον τρόπο ο φόρος θα μεταφερόταν στους πελάτες, εφόσον αυτό θα είχε δυσανάλογα μεγάλη επίπτωση στις τιμές των εισιτηρίων του. Η Επιτροπή δεν συμφωνεί, συνεπώς, με τις ιρλανδικές αρχές ότι δεν υπήρχε πλεονέκτημα στο επίπεδο των αερομεταφορέων: όσες εταιρείες μπορούσαν να εφαρμόσουν τον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή για ορισμένες πτήσεις θα μετακυλούσαν χαμηλότερο κόστος στους πελάτες τους σε σχέση με άλλες εταιρείες. Επίσης, είναι σύμφωνο με την πρακτική της Επιτροπής σε σχέση με τα μέτρα ενίσχυσης που απορρέουν από έναν ειδικό φόρο κατανάλωσης, ([20]) κατά την οποία έχει διαπιστωθεί ότι τέτοιες φορολογικές ελαφρύνσεις παρέχουν πλεονέκτημα στον αερομεταφορέα ο οποίος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τον φόρο, ανεξάρτητα από το αν η εν λόγω επιχείρηση μπορεί να επιλέξει να μετακυλήσει το κόστος στους πελάτες της.

(58) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής παρείχε πλεονέκτημα σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες. Το πλεονέκτημα αντιστοιχεί στη διαφορά ανάμεσα στον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή των 2 ευρώ και τον συνήθη συντελεστή των 10 ευρώ κατά το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011. Οι πτήσεις στις οποίες εφαρμοζόταν ο χαμηλότερος συντελεστής εκτελούνταν κυρίως από αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είχαν ισχυρούς δεσμούς με την Ιρλανδία (η Aer Lingus, η Aer Arann και η Ryanair συστάθηκαν στην Ιρλανδία και η έδρα τους εξακολουθεί να είναι εκεί). Συνεπώς, ο μειωμένος συντελεστής παρείχε εκ των πραγμάτων πλεονέκτημα στους Ιρλανδούς αερομεταφορείς έναντι των άλλων ανταγωνιστών τους της Ένωσης.

([18]) Ενδεικτικά, βλ. υπόθεση C-92/01 *Γεώργιος Στυλιανάκης κατά ελληνικού δημοσίου*, συλλογή 2003, σ. I-1291, σκέψη 28, και υπόθεση C-70/99 *Επιτροπή κατά Πορτογαλίας*, συλλογή 2001, σ. I-4845, σκέψη 20.

([19]) Ενδεικτικά, βλ. υπόθεση C-143/99, και ιδίως σκέψεις 5, 54 και 55.

([20]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής C(2007) 754 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 892/2006 – FI – Τροποποίηση του καθεστώτος διαφοροποιημένου ενεργειακού φόρου, ΕΕ C 109 της 15.5.2007, σ. 1· απόφαση της Επιτροπής C(2007) 2416/2 στην υπόθεση N 775/2006 – DE – Μειωμένοι φορολογικοί συντελεστές για τη μεταποιητική βιομηχανία, τη γεωργία και δασοκομία, κλπ. ΕΕ C 152 της 6.7.2007, σ. 3· απόφαση της Επιτροπής C(2005) 1815/3 στην υπόθεση N 190/A/2005 – UK – Τροποποίηση εισφοράς για την κλιματική αλλαγή, ΕΕ C 146 της 22.6.2006, σ. 8· και απόφαση της Επιτροπής C(2009) 8093/2 στην υπόθεση N 327/2008 – DK – μειώσεις φόρων NO_X για τους κύριους ρυπαίνοντες και τις εταιρείες που μειώνουν τη ρύπανση και μειώσεις φόρων για το βιοαέριο και τη βιομάζα, ΕΕ C 166 της 25.6.2010, σ. 1.

Κρατικοί πόροι και καταλογισμός

(59) Το γεγονός ότι οι ιρλανδικές αρχές επέτρεψαν την εφαρμογή χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή από τον συνήθη είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια φορολογικών εσόδων για το κράτος και, κατά συνέπεια, τη χρηματοδότηση με κρατικούς πόρους. Εφόσον ο χαμηλότερος συντελεστής αποφασίστηκε από τις εθνικές αρχές, το μέτρο είναι καταλογιστέο στο κράτος.

Επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών

(60) Σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους, οι αεροπορικές εταιρείες που επωφελήθηκαν από τον χαμηλότερο συντελεστή απαλλάχθηκαν από έξοδα τα οποία θα έπρεπε σε διαφορετική περίπτωση να επωμισθούν ή να μετακυλήσουν στους πελάτες τους. Συνεπώς, ο χαμηλότερος συντελεστής του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους βελτίωσε την οικονομική τους κατάσταση έναντι άλλων επιχειρήσεων που ασκούν ανταγωνισμό στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών και, κατά συνέπεια, νόθευσε ή υπήρχε κίνδυνος να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

(61) Όταν μια ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων οι οποίες λειτουργούν ανταγωνιστικά στο εμπόριο στο εσωτερικό της Ένωσης, πρέπει να θεωρείται ότι αυτές επηρεάζονται από την εν λόγω ενίσχυση. ([21]) Αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό. ([22]) Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων από διαφορετικά κράτη μέλη, ιδίως από τότε που τέθηκε σε ισχύ το τρίτο στάδιο απελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών («τρίτη δέσμη μέτρων») την 1η Ιανουαρίου 1993, και συγκεκριμένα ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου του 1992 περί εκδόσεως αδειών αερομεταφορέων ([23]), ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ([24]) και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών. ([25]) Συνεπώς, ο μειωμένος συντελεστής μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον ενίσχυε τη θέση ορισμένων αεροπορικών εταιρειών που ανταγωνίζονται σε μια πλήρως απελευθερωμένη αγορά στο επίπεδο της Ένωσης.

(62) Εφόσον πληρούνται όλα τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση προς όλες τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εκτελούσαν πτήσεις που επωφελούνταν από τον μειωμένο συντελεστή.

5.2. **Νομιμότητα**

(63) Η μη κοινοποίηση του μέτρου πριν την εφαρμογή του συνιστά παράβαση των υποχρεώσεων των ιρλανδικών αρχών βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Το μέτρο ενίσχυσης συνιστά, συνεπώς, παράνομη κρατική ενίσχυση.

5.3. **Το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με τη Συνθήκη**

(64) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, μία ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά, εάν αποσκοπεί στην προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον η εν λόγω ενίσχυση δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Εφόσον η ενίσχυση συνιστούσε λειτουργική ενίσχυση, μειώνοντας τα τρέχοντα έξοδα ορισμένων αεροπορικών εταιρειών, είναι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, καταρχήν ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ([26]). Η ενίσχυση δεν εμπίπτει στο πεδίο κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με το συμβιβάσιμο κρατικών ενισχύσεων που έχει εκδώσει η Επιτροπή γι' αυτό το θέμα. Συγκεκριμένα, δεν καλύπτεται από τις κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, ([27]) εφόσον δεν συνδέεται με την έναρξη νέων δρομολογίων. Οι ιρλανδικές αρχές δεν υποστήριξαν ούτε υπέβαλαν στοιχεία για να αποδείξουν ότι η ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη κατ' εφαρμογή των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος ([28]). Αντιθέτως, κατέστησαν σαφές ότι στόχος του φόρου είναι η αύξηση των εσόδων και όχι η προστασία του περιβάλλοντος. Το γεγονός ότι ο επίδικος φόρος δεν έχει καμία σαφή ή αναλογική σύνδεση με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ρύπανσης ή των εκπομπών αερίων, των επιπέδων του θορύβου κλπ. ενισχύει αυτό το επιχείρημα. Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι η ενίσχυση δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

(65) Η εν λόγω ενίσχυση δεν εμπίπτει ούτε στο πεδίο άλλης εξαίρεσης που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 ή 3 της Συνθήκης.

(66) Επιπλέον, ακόμη και αν η ενίσχυση ήταν συμβιβάσιμη βάσει μίας από τις εξαιρέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 2 ή 3 της Συνθήκης, το οποίο δεν ισχύει, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η διαδικασία βάσει των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να παράγει αποτέλεσμα αντίθετο με ειδικές διατάξεις της Συνθήκης. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι οι λεπτομέρειες χορηγήσεως μιας ενισχύσεως που αντιβαίνουν ενδεχομένως σε ειδικές διατάξεις της Συνθήκης, εκτός των άρθρων 107 και 108, είναι δυνατόν να συνδέονται τόσο άρρηκτα με το αντικείμενο της ενισχύσεως, ώστε να μην μπορούν να εκτιμηθούν χωριστά ([29]). Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπως αναφέρει η αιτιολογική σκέψη 10, η Επιτροπή διενήργησε έρευνα για

([21]) Βλ. ιδίως υπόθεση 730/79 *Philip Morris κατά Επιτροπής*, συλλογή 1980, σ. 2671, σκέψη 11, υπόθεση C-53/00 *Ferring*, *συλλογή* [2001], σ. I-9067, σκέψη 21, και υπόθεση C-372/97 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, συλλογή 2004, σ. I-3679, σκέψη 44.

([22]) Υπόθεση T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-717.

([23]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

([24]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8.

([25]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15.

([26]) Υπόθεση T-459/93 *Siemens SA κατά Επιτροπής*, συλλογή 1995, σ. II-1675, σκέψη 48. Βλ. επίσης απόφαση στην υπόθεση T-396/08 *Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής*, συλλογή 2010 (εφεσιβληθείσα), σκέψεις 46-48, Υπόθεση C-156/98 *Γερμανία κατά Επιτροπής*, συλλογή 1980, σ. I-6857, σκέψη 30 και νομολογία που παρατίθεται σε αυτήν.

([27]) ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

([28]) ΕΕ C 82 της 1.4.2008, σ. 1.

([29]) Βλ. επίσης αποφάσεις στις υποθέσεις C-225/91 *Μάλτα κατά Επιτροπής*, συλλογή 1993, σ. I-3203, σκέψη 41, και T-156/98 *RJB Mining κατά Επιτροπής*, συλλογή 2001, σ. II-337, σκέψη 112, και νομολογία που παρατίθεται σε αυτήν.

τους διαφοροποιημένους συντελεστές κατά την οποία διαπίστωσε ότι οι συντελεστές παραβίαζαν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και το άρθρο 56 της Συνθήκης για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, εφόσον η διαφοροποίηση επέβαλε επαχθέστερους όρους στην εκτέλεση υπηρεσιών εναέριων μεταφορών στο εσωτερικό της Ένωσης σε σχέση με αυτούς που επέβαλε στις εγχώριες υπηρεσίες. Το Δικαστήριο δήλωσε ρητά, σε υποθέσεις που αφορούν φόρους αερολιμένων, ότι οι διατάξεις της Συνθήκης σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εφαρμόζονται επίσης και στον τομέα των μεταφορών ([30]). Στην προκειμένη περίπτωση, η κρατική ενίσχυση απορρέει από τη διαφοροποίηση των φορολογικών συντελεστών καθαυτή. Εφόσον ο φόρος και η ενίσχυση αποτελούν δύο στοιχεία του ίδιου και αυτού φορολογικού μέτρου, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα ([31]) και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί κρατική ενίσχυση χωρίς να παραβιάζεται η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Συνεπώς, η ενίσχυση δεν είναι δυνατό να κριθεί συμβιβάσιμη με τη Συνθήκη σε καμία περίπτωση, διότι αναπόφευκτα θα παραβίαζε τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και του άρθρου 56 της Συνθήκης.

(67) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι η ενίσχυση δεν μπορεί να κριθεί συμβιβάσιμη με τη Συνθήκη.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(68) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο χαμηλότερος συντελεστής του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους για πτήσεις προς προορισμό σε απόσταση έως 300 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου, ο οποίος προβλέπεται από το τμήμα 55(2) του νόμου του προϋπολογισμού (αριθ. 2), και ιδίως το άρθρο 2 β), για το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η Ιρλανδία χορήγησε παράνομα την εν λόγω κρατική ενίσχυση κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(69) Η κρατική ενίσχυση δεν είναι σύμφωνη με καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται από το άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης. Εφόσον δεν μπορεί να προβλεφθεί κανένας άλλος λόγος για το συμβιβάσιμο του υπό εξέταση μέτρου, αυτό είναι ασυμβίβαστο με την εσωτερική αγορά.

(70) Το ύψος της κρατικής ενίσχυσης ισοδυναμεί με τη διαφορά ανάμεσα στον χαμηλότερο συντελεστή του φόρου στους αεροπορικούς ναύλους και του συνήθη συντελεστή των 10 ευρώ (δηλ. 8 ευρώ ανά επιβάτη) που εισπράττεται για κάθε επιβάτη. Αυτό αφορά όλες τις πτήσεις που εκτελούνται από αεροσκάφη μεταφορικής ικανότητας άνω των 20 επιβατών τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για κρατικούς ή στρατιωτικούς σκοπούς και αναχωρούν από αερολιμένα με περισσότερους από 10 000 επιβάτες ετησίως προς προορισμό σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 300 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα του Δουβλίνου. Οι δικαιούχοι της ενίσχυσης είναι η Ryanair, η Aer Lingus, η Aer Arann και άλλοι αερομεταφορείς που θα προσδιοριστούν από την Ιρλανδία.

(71) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή πρέπει να απαιτήσει από το εκάστοτε κράτος μέλος να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τους δικαιούχους. Συνεπώς, πρέπει να ζητηθεί από την Ιρλανδία να ανακτήσει την ασυμβίβαστη ενίσχυση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση υπό μορφή χαμηλότερου συντελεστή φόρου στους αεροπορικούς ναύλους ο οποίος εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που εκτελούνται από αεροσκάφη μεταφορικής ικανότητας άνω των 20 επιβατών και δεν χρησιμοποιούνται για κρατικούς ή στρατιωτικούς σκοπούς, τα οποία αναχωρούν από αερολιμένα με περισσότερους από 10 000 επιβάτες ετησίως προς προορισμό σε ανώτατη απόσταση 300 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου, κατά το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011, κατ' εφαρμογή του τμήματος 55 του νόμου του Προϋπολογισμού (αριθ. 2) του 2008, που χορήγησε παράνομα η Ιρλανδία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Ατομικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του αναφερόμενου στο άρθρο 1 συστήματος δεν συνιστούν ενίσχυση, εάν πληρούν τους όρους που ορίζονται σε κανονισμό ο οποίος εκδίδεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 του Συμβουλίου ([32]).

Άρθρο 3

Ατομικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του αναφερόμενου στο άρθρο 1 συστήματος οι οποίες, κατά τον χρόνο χορήγησής τους, πληρούν τους όρους που ορίζονται από κανονισμό ο οποίος εκδίδεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 ή απόφαση της Επιτροπής για την έγκριση καθεστώτος ενίσχυσης, είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά, μέχρι του επιπέδου των ανώτατων εντάσεων ενισχύσεων που εφαρμόζονται στον εν λόγω τύπο ενίσχυσης.

Άρθρο 4

1. Η Ιρλανδία ανακτά από τους δικαιούχους την ασυμβίβαστη ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει του αναφερόμενου στο άρθρο 1 συστήματος.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά βαρύνονται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Το επιτόκιο υπολογίζεται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με το Κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([33]).

([30]) Ενδεικτικά, βλ. υπόθεση C-92/01 *Γεώργιος Στυλιανάκης κατά ελληνικού δημοσίου*, συλλογή 2003, σ. I-1291, σκέψη 28, και υπόθεση C-70/99 *Επιτροπή κατά Πορτογαλίας*, συλλογή 2001, σ. I-4845, σκέψεις 27 και 28, καθώς και υπόθεση C-49/89 *Corsica Ferries France* v *Direction Générale des Douanes Françaises*, συλλογή 1989, σ. 4441, σκέψη 10.

([31]) Υπόθεση C-526/04, *Laboratoires Boiron v ACOSS*, συλλογή 2006, σ. I-7529, σκέψη 45.

([32]) ΕΕ L 142, της 14.5.1998, σ. 1.

([33]) ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1

Άρθρο 5

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που χορηγήθηκε βάσει του αναφερόμενου στο άρθρο 1 καθεστώτος είναι άμεση και αποτελεσματική.

2. Η Ιρλανδία εξασφαλίζει την εφαρμογή της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 6

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιρλανδία υποβάλλει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τον κατάλογο των δικαιούχων που έχουν εισπράξει ενίσχυση βάσει του αναφερόμενου στο άρθρο 1 καθεστώτος και το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που εισέπραξε ο καθένας από αυτούς βάσει αυτού του καθεστώτος·

β) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκοι) που θα ανακτηθεί από κάθε δικαιούχο·

γ) αναλυτική περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και αυτών που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·

δ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί στους δικαιούχους εντολή να επιστρέψουν την ενίσχυση.

2. Η Ιρλανδία τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως την ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1. Εάν το ζητήσει η Επιτροπή, η Ιρλανδία παρέχει αμελλητί πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει ή πρόκειται να λάβει για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιρλανδία.

Βρυξέλλες, 25 Ιουλίου 2012.

Για την Επιτροπή
JOAQUÍN Almunia
Αντιπρόεδρος