KOMISJONI OTSUS,

25. juuli 2012,

riigiabi juhtumi SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – kohta Iirimaal rakendatavad diferentseeritud lennureisijatasud

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 5037 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2013/199/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 2009. aastal laekus komisjonile lennuettevõtjalt (edaspidi „kaebuse esitaja") riigiabi käsitlev kaebus Iirimaal rakendatava lennureisijatasu mitme aspekti kohta, sealhulgas diferentseeritud tasud, mida kohaldati lendude suhtes Dublini lennujaamast kuni 300 km kaugusel asuvatesse sihtlennujaamadesse – mis väidetavalt soosisid lennuettevõtjat Aer Arann.

(2) Komisjon teavitas 13. juuli 2011. aasta kirjaga Iirimaad, et otsustas Iirimaal lennureisijatasu raames kohaldatavate diferentseeritud tasude suhtes algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse. Komisjon nõudis, et Iiri ametiasutused edastaksid otsuse koopia abisaajatele.

(3) 9. augustil 2011 ja 5. septembril 2011 saatis lennuettevõtja Ryanair Ltd (edaspidi „Ryanair") mitu kirja seoses komisjoni otsusega algatada menetlus. Komisjon vastas kõnealustele kirjadele 5. oktoobril 2011. Ryanair saatis 17. oktoobril 2011 veel ühe kirja.

([1]) ELT C 306, 18.10.2011, lk 10.

(4) Pärast vastamistähtaja pikendamist esitasid Iiri ametiasutused komisjoni otsuse kohta 15. septembril 2011 oma märkused.

(5) 18. oktoobril 2011 avaldati komisjoni otsus menetluse algatamise kohta *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama meetme kohta märkusi.

(6) 17. novembril 2011 vastas Ryanair kutsele. Oma 28. novembri 2011. aasta kirjaga uuris komisjon Ryanairilt, kas Ryanairi kirjas olnud teave on konfidentsiaalne, mistõttu seda ei või Iiri ametiasutustele avalikustada. Oma 30. novembri 2011. aasta kirjas kinnitas Ryanair, et tema 17. novembri 2011. aasta kirja võib edastada Iiri ametiasutustele.

(7) 12. detsembri 2011. aasta kirjaga edastas komisjon Ryanairi märkused Iiri ametiasutustele, kes esitasid nende kohta oma märkused 13. jaanuaril 2012.

2. MEETME KIRJELDUS

(8) Alates 30. märtsist 2009 võtsid Iiri ametiasutused kasutusele lennureisijate transpordiaktsiisi. Maksu riiklik õiguslik alus on 2008. aasta finantsseaduse (nr 2) paragrahv 55, millega kehtestatakse „lennureisijatasuna" tuntud aktsiisimaks, mida lennuettevõtjad peavad tasuma „iga reisija lahkumise eest Iirimaal asuvast lennujaamast lennuki pardal" ([3]). Maks tuleb tasuda siis, kui reisija lahkub lennujaamast lennuki pardal, mis suudab vedada üle 20 reisija ning mida ei kasutata riiklikel ega sõjalistel eesmärkidel. Kuigi tasu pidid maksma reisijad osana piletihinnast, olid lennuettevõtjad need, kes vastutasid tasu ja selle maksmise eest ([4]).

([2]) Vt joonealune märkus 1.

([3]) Tasu ei kohaldata lennukite suhtes, mis suudavad vedada alla 20 reisija, ning riiklikel või sõjalistel eesmärkidel kasutatavate lennukite suhtes. Sama kehtib lahkumise kohta lennujaamadest, mida kasutab aastas alla 10 000 reisija.

([4]) Maksukohustuslikud lennuettevõtjad peavad registreeruma maksuametis ning esitama 20 päeva või maksuameti määratava muu ajavahemiku jooksul maksuametile deklaratsiooni, milles esitatakse reisijate lahkumiste arv eelmise kuu kohta.

(9) Kasutusele võtmise ajal arvestati tasu reisi lähte- ja sihtlennujaama vahelise kauguse põhjal määraga i) 2 eurot, kui sihtlennujaam oli Dublini lennujaamast kuni 300 km kaugusel, ja ii) 10 eurot kõigil muudel juhtudel.

(10) Pärast seda, kui komisjon oli uurinud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) ([5]) ning aluslepingu teenuste osutamise vabadust käsitleva artikli 56 võimalikku rikkumist, muudeti määrasid alates 1. märtsist 2011, kohaldades ühtset kolme euro suurust maksumäära kõikide väljalendude suhtes läbitavast vahemaast olenemata ([6]).

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE ALUSED

(11) Komisjon algatas ametliku uurimismenetluse madalama tasu kohta, mida kohaldati teatavatel lennuliinidel ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011, kuna ta leidis, et see kujutab endast riigiabi ning et selle kokkusobivus siseturuga on kaheldav.

(12) Hinnates, kas meede on väljakujunenud kohtupraktika ([7]) kohaselt valikuline, määras komisjon kõigepealt kindlaks võrdlusaluseks oleva maksusüsteemi ning seejärel analüüsis, kas meede kujutab endast sellest süsteemist erandit, ning kui see on nii, siis kas Iirimaa on tõendanud, et erand tuleneb maksusüsteemi laadist ja loogikast.

(13) Komisjon jõudis järeldusele, et kõnealusel juhul on võrdlusalune süsteem Iirimaal asuvast lennujaamast lahkuvate lennureisijate maksustamine.

(14) Komisjon märkis, et lennureisijatasu süsteemis nähakse ette üks üldine või tavaline tasu, mida kohaldatakse peaaegu kõikide lendude suhtes, ning vähendatud tasu lendudele Dublini lennujaamast kuni 300 km kaugusel asuvatesse sihtlennujaamadesse. Komisjon leidis, et tavaline tasu kujutab endast võrdlusalust süsteemi, samal ajal kui täpselt piiritletud lennukategooria suhtes kohaldatav vähendatud tasu on erand võrdlusaluseks olevast süsteemist.

(15) Komisjon kahtles, kas vähendatud tasu kohaldamine reisi lähte- ja sihtlennujaama vahelise kauguse alusel on õigustatud.

(16) Esiteks ei kohaldatud seda tasu mitte reisi tegeliku pikkuse, vaid Dublini lennujaama ja sihtlennujaama vahelise kauguse alusel.

(17) Teiseks tundus, et maksu struktuur ja objektiivne olemus ei ole seotud lennu kauguse, vaid Iiri lennujaamast väljumise faktiga. Seos maksuhalduriga, maksustatav sündmus (väljumine Iiri lennujaamast) ja negatiivne välismõju Iiri ühiskonnale (müra ja reostus) olid täpselt samasugused kõikide Iiri lennujaamast lahkuvate reisijate puhul, olenemata lennu sihtkohast ja kaugusest. Asjaomased lennuettevõtjad olid selle eesmärgi suhtes üksteisega samas õiguslikus ja faktilises olukorras.

(18) Kolmandaks ei olnud maksusüsteem lennu kaugusega seoses olulisel määral diferentseeritud, vaid kehtestatud oli ainult kaks tasu: üks väga lühikestele lendudele ja teine kõikidele ülejäänud lendudele. Tundus, et kõnealune kriteerium soosib Iiri siselende ja lende Ühendkuningriigi teatavatesse läänepoolsetesse osadesse ning eristab seega diskrimineerivalt riigi- ja liidusiseseid lende. Nimetatud juhul väitsid Iiri ametiasutused, et kõrgema maksu kehtestamine väiksema tasuga sihtlennujaamadele oleks hinna suhtes ebaproportsionaalne. Komisjon leidis, et riigisiseste lendude hind ei ole tingimata madalam kui muudesse liidu sihtkohtadesse toimuvate lendude hind. Seega ei olnud väiksem tasu lennureisijatasu süsteemi laadi ja loogika seisukohast õigustatud ning seepärast tundus tegu olevat valikulise meetmega.

(19) Kuna ka kõik teised aluslepingu artikli 107 lõike 1 kriteeriumid näisid olevat täidetud, tundus, et meede kujutab endast riigiabi lennuettevõtjatele, kes käitasid vähendatud tasust kasu saanud lennuliine.

(20) Riigiabi ei kuulunud ühegi komisjoni väljastatud riigiabi kokkusobivust käsitleva suunise reguleerimisalasse. Kuivõrd ilmnes, et see on tegevusabi, mis eristas diskrimineerivalt liidusiseseid lende, ei saanud seda pidada kokkusobivaks vahetult aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Peale selle ei kuulunud abi ka ühegi teise aluslepingu artikli 107 lõikes 2 või 3 osutatud erandi alla.

([5]) ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

([6]) Rikkumismenetlusega seoses esitas komisjon 18. märtsil 2010. aastal märgukirja, võttes seisukoha, et lennureisijatasu diferentseerimisega rikkus Iirimaa määrusest (EÜ) nr 1008/2008 ja aluslepingu artiklist 56 tulenevaid kohustusi. Pärast märgukirja saamist muutsid Iiri ametiasutused maksusüsteemi.

([7]) Vt näiteks otsused kohtuasjas C-88/2003 Portugal *vs.* komisjon [2006] (EKL I-7115, punkt 56) ja kohtuasjas C-487/2006 P British Aggregates *vs.* komisjon [2008] (EKL I-10505, punktid 81–83).

(21) Seega olid komisjonil kahtlused abimeetme kokkusobivuse kohta siseturuga ning vastavalt 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks) ([8]) artikli 4 lõikele 4 otsustas komisjon alustada ametlikku uurimismenetlust, kutsudes sellega Iirimaad ja teisi huvitatud isikuid esitama oma märkusi.

4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(22) Vastuseks *Euroopa Liidu Teatajas* ([9]) avaldatud teatele saatsid Iiri ametiasutused ja Ryanair komisjonile oma märkused.

4.1. Iiri ametiasutuste märkused

4.1.1. *Tegemist on tarbijatele kehtestatud maksuga*

(23) Iiri ametiasutused väidavad, et lennureisijatasu on olemuselt tarbijatele kehtestatud maks. Et lihtsustada kohaldamist, kohustasid Iiri ametiasutused iga lennuettevõtjat tasuma maksuametile iga Iiri lennujaamast lahkuva ja tema lennuliiniga lendava reisija kohta asjaomase summa. Lennuettevõtjatel lubatakse siiski maks üle kanda ja koguda seda oma reisijatelt.

(24) Veelgi enam, lennureisijatasu sisaldub tavaliselt piletihinnas ja/või maksu või lõivu näol lennuettevõtjate üldtingimustes koos muude tasude ja maksudega. Vastavalt sellele ei kaasne maksuga kasu lennuettevõtjatele, kuna tegu on lihtsalt ühe tarbijatelt kogutava lõivu, maksu või tasuga.

4.1.2. *Kasu puudumine konkreetsetele lennuettevõtjatele*

(25) Iiri ametiasutused väidavad, et kasu kaasnemine konkreetsetele lennuettevõtjatele on eeltingimus, et lennureisijatasu kuuluks aluslepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud määratluse reguleerimisalasse. Iiri ametiasutuste väitel on olukorras, kus lennureisijatasu on olemuselt tarbijamaks – ükskõik, kas seda kogutakse summas kümme või kaks eurot –, raske mõista, kuidas tasuga kaasneb kasu konkreetsetele lennuettevõtjatele.

(26) Pole kahtlust, et kõik lennuettevõtjad, olenemata sellest, kas nad peavad tasuma maksu summas kümme või kaks eurot, on pandud võrdsesse olukorda. Tekib küsimus, kas need lennuettevõtjad, kes peavad maksu tasuma üksnes kahe euro suuruses summas, on ühiselt eelistatud seisundis. Iiri ametiasutuste sõnul on ainus realistlik stsenaarium, mille puhul lennureisijatasu kujutaks endast abi, kui lennuettevõtjad, kes käitavad lennuliine Dublini lennujaamast kuni 300 km kaugusel asuvatesse sihtlennujaamadesse, oleksid kohustatud koguma lennureisijatasu summas kümme eurot, kuid neil lubataks kümne- ja kaheeurose tasu vahe endale jätta. Nii see aga ei olnud. Sellega seoses on oluline märkida, et Iiri ametiasutused ei pidanud kõnealust maksu kavandades silmas ühtki konkreetset lennuettevõtjat ega ärimudelit.

([8]) EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.
([9]) Vt joonealune märkus 1.

4.1.3. *Iiri lennuettevõtjad ei ole eelistatud seisundis*

(27) Esiteks tuleb märkida, et Iirimaal ei ole enam riiklikke lennuettevõtjaid kui selliseid, arvestades, et riik taandas oma osaluse endises riiklikus lennuettevõtjas Aer Lingus vähemusosaluseks.

(28) Kui maksul oleks olnud Iiri lennuettevõtjatele mingi mõju, oleks see olnud iga lennuettevõtja jaoks väga erinev. Iiri ametiasutused juhivad tähelepanu asjaolule, et liidusiseseid lennuliine, kus kehtis kõrgem, kümneeurone tasu, käitasid peamiselt samad Iiri lennuettevõtjad. Asjaomasel ajavahemikul kuulus kolmele lennuettevõtjale madalama tasuga lendude turust [93–97] (*) %, kuid samad ettevõtjad olid ülekaalus ka liidusiseste lennureiside turul, kus neile kuulus [82–87] (*) % kõikidest sellistest liidusisestest lendudest.

(29) Eelkõige väidavad Iiri ametiasutused, et Ryanairi mis tahes väited oma ebasoodsa olukorra kohta on selgelt põhjendamatud, kuna Ryanairi madalama tasuga lennuliinidel veetakse umbes [56–63] (*) % reisijatest (vt tabel 1).

Tabel 1.

Iiri lennuettevõtjate turuosad Iiri lennujaamadest väljuvate lennuliinide puhul.

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

([1]) Üksnes liidu piires.
Allikas: Iirimaa esitatud teave, mis põhineb kolme Iiri lennuettevõtja väljatoodud arvnäitajatel ja statistikaameti andmetel.

(*) Ärisaladuse tõttu kasutatakse vahemikku.

(30) Tabelist 1 on näha, et ainukese lennuettevõtja arvele, keda võib riigi vähemusosaluse tõttu lugeda riiklikuks lennuettevõtjaks (Aer Lingus), langes palju suurem osa kõrgema tasuga lendudest ([35–40] (*) %) võrreldes madalama tasuga lendudega ([16–23] (*) %). Seega, kui madalam tasu oleks lennuettevõtjaid kuidagi mõjutanud, oleks Aer Lingus olnud märksa ebasoodsamas olukorras.

(31) Aer Aranni puhul, kes sai kaebuse esitaja sõnul väidetavast abist kasu, märgivad Iiri ametiasutused, et ajavahemikul 2007–2010 vähenes nii selle ettevõtja käive kui ka reisijate arv märgatavalt. Pärast maksu kehtestamist teatas Aer Arann 18 miljoni euro suurusest kahjumist. Seega teenis lennuettevõtja enne maksu kehtestamist kõige suuremat tulu. Samuti juhivad Iiri ametiasutused tähelepanu, et kaebuse esitaja ja Aer Arann konkureerisid vaid ühel riigisisesel lennuliinil ning et sellel lennuliinil käitas kaebuse esitaja ligi [37–42] (*) % lendudest. Vähendatud tasuga lendudest välismaal asuvatesse sihtkohtadesse (Ühendkuningriigi lääneossa) käitas kaebuse esitaja üle [37–42] (*) % regulaarlendudest, samal ajal kui Aer Aranni ja Aer Linguse osakaal oli väiksem.

(32) Veelgi enam, mitte Iiri lennuettevõtjatel on alati olnud vabadus käitada lende, mille suhtes kohaldati madalamat tasu. Riigil ei olnud selles suhtes kaalutlusõigust. Iiri ametiasutused väidavad, et kui madalama tasuga lendude käitamine oleks andnud eelise, oleksid välismaised (mitte Iiri) lennuettevõtjad otsustanud käitada selliseid lende. See, et välismaised lennuettevõtjad selliseid lende ei käitanud, näitab, et madalama tasuga ei kaasnenud eelist.

4.1.4. *Madalam tasu kehtestati selleks, et vältida piletihinna suhtes ebaproportsionaalse maksu kohaldamist*

(33) Iiri ametiasutused rõhutavad, et tasude eristamise eesmärk oli muuta kaugusega seotud maksude tase proportsionaalsemaks, kuna lähemate sihtkohtade puhul on hinnad tavaliselt madalamad. Ehkki tunnistatakse, et kaugus ja hind ei ole omavahel täpselt vastavuses, oldi siiski arvamusel, et vastavus on maksude kahele tasemele jaotamise põhjendamiseks piisav argument. Iiri ametiasutused leiavad, et täpsem kauguse alusel eristamise mehhanism oleks muutnud süsteemi erakordselt keeruliseks ning suurendanud halduskoormust.

4.1.5. *Konkurentsi ei kahjustatud*

(34) Iiri ametiasutused väidavad, et madalam tasu ei kahjustanud konkurentsi ega mõjutanud kaubandust. Esiteks: kuivõrd laadilt oli tegu tarbijamaksuga, ei olnud sellel lennuettevõtjatele märgatavat mõju. Teiseks: diferentseeritud tasud ei eristanud Iiri turgu teiste liikmesriikide turust. Suur enamik madalama tasuga lendudest olid rahvusvahelised lennud (68 % võrreldes 32 % täielikult riigisiseste lendudega). Kolmandaks: lennuettevõtjad tegutsevad konkurentsile avatud turul, mis tähendab, et turg oli avatud uutele tulijatele, kelle suhtes kohaldati teiste lennuettevõtjatega samadel tingimustel madalamat tasu. Kui madalama tasuga oleks teatavatele lennuettevõtjatele kaasnenud kasu, oleksid mitte Iiri lennuettevõtjad eeldatavasti otsustanud käitada lennuliine, mille suhtes kohaldati madalamat tasu. Uute tulijate puudumine näitab, et madalam tasu ei andnud teatavatele lennuettevõtjatele eelist.

4.1.6. *Mis tahes abi oleks vähese tähtsusega abi või avaldaks asjaomastele lennuettevõtjatele väheolulist mõju*

(35) Iiri ametiasutused väidavad, et isegi kui madalamat tasu pidada aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabiks, tuleks see kuulutada siseturuga kokkusobivaks, kuivõrd see oleks kas vähese tähtsusega abi või sellel oleks asjaomastele lennuettevõtjatele väheoluline mõju.

4.2. **Kolmandate isikute märkused**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Madalama tasuga riigiabi laadi suhtes nõustub Ryanair komisjoni 13. mai 2011. aasta otsuses väljendatud algse seisukohaga, et madalama tasuga kaasneb teatavatele lennuettevõtjatele eelis ning et see kujutab endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Siiski ei nõustu Ryanair komisjoni seisukohaga, et i) kõrgemat, kümneeurost tasu tuleb pidada „tavaliseks" tasuks ning et ii) Ryanair sai meetme kaudu eelise.

(37) Seoses „tavalise" või „standardse" tasu kehtestamisega maksusüsteemi kohaselt väidab Ryanair, et komisjoni seisukoht, nagu oleks kõrgem kümneeurone tasu tavaline tasu ning et eelise saavad kõik lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse madalamat kaheeurost tasu, on meelevaldne. Ryanairi sõnul ei ole põhjust, miks tuleks pidada just kõrgemat ja mitte madalamat tasu tavaliseks tasuks. Veelgi enam, kuna kaheastmeline tasu on asendatud ühtse tasuga, on tõenäoline, et uus tasu jääb kahe algse tasu vahele. Seepärast oleks uus tasu kaheastmelisest süsteemist tuleneva võimaliku kahju või kasu hindamiseks mõistlik võrdlusalus.

(38) Lisaks väidab Ryanair, et kaheastmelise lennureisijatasuga ei kaasnenud Ryanairile eelist. Uurides meedet, mis võib endast kujutada riigiabi, peab komisjon arvesse võtma selle üldist mõju potentsiaalsele kasusaajale ning eelkõige

arvama maha kõik erimaksud, mis kaasnevad väidetavast abist tuleneva eelisega. Kaheastmelise maksusüsteemi kohaldamise ajal tasus Ryanair tabelis 2 osutatud makse.

Tabel 2.

Reisijate arv ja tasutud maks ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011.

Sihtkoha kategooria kauguse põhjal Dublini lennujaamast	Maksu tasuvad reisijad	Tasutud maks	Osa
Kuni 300 km riigi piires (kaheeurone tasu)	[…] (*)	[…] (*) eurot	[0,5–2,5] (*) %
Kuni 300 km välismaal (kaheeurone tasu)	[…] (*)	[…] (*) eurot	[1,5–4,5] (*) %
Üle 300 km ELi piires	[…] (*)	[…] (*) eurot	[93–98] (*) %
Üle 300 km väljaspool ELi	[…] (*)	[…] (*) eurot	[0,3–2,5] (*) %
KOKKU	[…] (*)	[…] (*) eurot	100 %

(39) Kuna Ryanair leiab, et uut ühtset kolmeeurost tasu tuleb lugeda tavaliseks tasuks, oleks Ryanair pidanud tasuma ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011 lennureisijatasuna […] (*) eurot ([10]). See on tegelikult tasutud summast […] (*) eurot vähem (vt tabel 2). Seega väidab Ryanair, et ta ei saanud madalamast tasust kasu, vaid sattus pigem ebasoodsasse olukorda.

4.3. **Iirimaa seisukoht kolmandate isikute märkuste suhtes**

(40) 13. jaanuaril 2012 esitasid Iiri ametiasutused Ryanairi märkuste suhtes oma seisukoha. *Esiteks* ei nõustu nad sellega, kuidas Ryanair maksu kirjeldab, kuna nende hinnangul on tegu olemuselt tarbijamaksuga ja madalama tasuga ei kaasnenud lennuettevõtjatele eelist. *Teiseks* ei mõista ametiasutused, kuidas sai Ryanair olla kõige otsesemalt ja negatiivsemalt mõjutatud osaline, eelkõige seetõttu, et tema madalama tasuga lendudega veetakse [56–63] (*) % reisijatest. *Kolmandaks* ei ole põhjendatud väide, et madalam tasu kehtestati Aer Aranni toetamiseks. Iiri ametiasutused ei pidanud lennureisijatasu kehtestamisel silmas ühtki konkreetset ettevõtjat. *Neljandaks* ei ole loogiline Ryanairi väide, et kõrgemat kümneeurost tasu ei tohiks lugeda tavaliseks lennureisijatasuks. Kaheastmelise maksusüsteemi puhul kehtis kõrgem tasu 85–90 % kõikidest väljalendudest. Iiri ametiasutused kordasid, et on lubanud teha kümneeurosest standardtasust erandi selleks, et muuta kaugusega seotud maks proportsionaalsemaks.

([10]) 3 eurot korrutatud […] (*) reisijaga.

5. **HINNANG**

5.1. **Riigiabi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt**

(41) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust."

Valikulisus

(42) Et olla meede aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab see meede seega olema valikuline ([11]). Meetme valikulisuse üle otsustamisel peab komisjon hindama, kas meede soodustab „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist" võrreldes teistega, kes kõnealuse korra kehtestamise abil saavutavat soovitavat eesmärki silmas pidades on faktiliselt ja õiguslikult võrreldavas olukorras ([12]). Väljakujunenud kohtupraktika ([13]) kohaselt on fiskaalmeede esmapilgul valikuline, kui see kujutab endast erandit üldise maksuraamistiku tavapärasest kohaldamisest.

(43) Esiteks peab komisjon seetõttu kindlaks määrama asjaomase võrdlusaluseks oleva maksusüsteemi. Maksustamisega seoses märgib komisjon, et põhimõtteliselt kuulub maksusüsteemi määratlemine liikmesriikide ainupädevusse. Oma maksusüsteemi ülesehitamisel otsustasid Iiri ametiasutused määratleda lennureisijatasu puhul maksustatava sündmusena reisija lahkumise lennuki pardal Iirimaal asuvast lennujaamast. Võrdlusalune süsteem on seega Iirimaal asuvast lennujaamast lennuki pardal lahkuvate lennureisijate maksustamine. Süsteemi eesmärk on suurendada riigieelarve tulusid. Järeldust, et võrdlusalune süsteem on Iirimaal asuvast lennujaamast lahkuvate lennureisijate maksustamine, kinnitasid Iirimaa ametiasutused oma vastuses kolmanda isiku märkustele.

([11]) Vt kohtuasi C-66/02 Itaalia *vs.* komisjon [2005] (EKL I-10901, punkt 94).

([12]) Vt näiteks kohtuasjad C-143/99 Adria-Wien Pipeline ja Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke [2001] (EKL I-8365, punkt 41), C-308/01 GIL Insurance jt [2004] (EKL I-4777, punkt 68) ning C-172/03 Heiser [2005] (EKL I-1627, punkt 40), C-88/03 Portugal [2006] (EKL I-7115, punkt 54) ja C-169/08 Presidente del Consiglio dei Ministri *vs.* Regione Sardegna [2009] (EKL I10821, punkt 61).

([13]) Vt näiteks otsused kohtuasjades T-210/02 RENV British Aggregates Association *vs.* komisjon, [2006] (EKL II-2789, punkt 107) ning kohtuasju C-88/03 Portugal (punkt 56) ja C-487/06 P British Aggregates [2008] (punktid 81–83).

(44) Teiseks peab komisjon kooskõlas väljakujunenud kohtupraktikaga ([14]) kindlaks tegema, kas kõnealune maksumeede kujutab endast erandit kindlaksmääratud võrdlusalusest süsteemist.

(45) Ryanair väidab, et madalamat kaheeurost tasu või ka 1. märtsil 2011 kehtestatud ühtset kolmeeurost tasu tuleks lugeda lennureisijatasu süsteemi tavaliseks tasuks. Kuid erinevalt teatavatest Ühendkuningriigi lääneosa sihtkohtadest kohaldati madalamat tasu ainult riigisiseste sihtkohtade suhtes ning Iiri ametiasutuste väitel kehtis maks vaid umbes 10–15 % puhul kõikidest lendudest. Seega ei saa seda pidada tavaliseks tasuks. Kolmeeurone tasu aga käesolevas otsuses käsitletud ajal ei kehtinud ning seetõttu ei saa seda pidada lennureisijatasu süsteemi tolleaegseks tavaliseks tasuks. Seepärast leiab komisjon, et kõrgem kümneeurone tasu on võrdlusaluse süsteemi tavaline tasu, samal ajal kui täpselt piiritletud lennukategooria suhtes kohaldatav kaheeurone tasu oli erand võrdlusalusest süsteemist.

(46) Kolmandaks peab komisjon uurima, kas sellised erandid on liikmesriigi „süsteemi laadi või üldise ülesehituse" ([15]) alusel õigustatud. Kui asi on nii, ei loeta valikulist eelist meetmega kaasnevaks ning meede ei kujuta endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Sellega seoses tuleb märkida, et kohtupraktika kohaselt ([16]) on olulised just võrdlusaluseks oleva süsteemi, mitte konkreetse kõnealuse meetme alus- ja juhtpõhimõtted.

(47) Iiri ametiasutuste väitel võeti madalam tasu kasutusele maksu taseme proportsionaalsuse parandamiseks seoses lennu kaugusega. Komisjon leiab, et põhjendused ei tugine mitte maksusüsteemi, vaid erandi enda alus- ja juhtpõhimõtetele. Maksu struktuur ja objektiivne olemus ei olnud seotud lennu kauguse, vaid Iiri lennujaamast väljumise faktiga. Seos maksuhalduriga, maksustatav sündmus (väljumine Iiri lennujaamast) ja reisijate Iiri lennujaamast väljumise välismõjud (nt müra ja reostus) Iiri ühiskonnale olid lennu sihtkohast ja kaugusest olenemata täpselt samad. Seepärast olid asjaomased lennuettevõtjad kõnealuse eesmärgi seisukohast sarnases õiguslikus ja faktilises olukorras.

(48) Veelgi enam, maksusüsteem ei ole lendude pikkusega seoses olulisel määral diferentseeritud. Esiteks ei kohaldatud tasu mitte lennu tegeliku pikkuse, vaid Dublini lennujaama ja sihtlennujaama vahelise kauguse alusel, olenemata tegeliku väljalennu asukohast. Teiseks kehtestati maksusüsteemiga ainult kaks tasu: üks väga lühikestele lendudele Dublini lennujaamast ja teine kõikidele teistele lendudele.

(49) Peale selle, isegi kui erand oli põhjendatud lennureisijatasu süsteemi põhimõtete laadi ja loogikaga, on Euroopa Kohus märkinud, et tulu peab vastama mitte üksnes kõnealuse maksusüsteemi tunnustele, vaid olema ka kooskõlas selle süsteemi rakendusmeetmetega ([17]). Nagu on nimetatud põhjenduses 47, ei taganud maksusüsteem faktiliselt proportsionaalseid tasusid vastavalt lendude tegelikule pikkusele, kuna kohaldatav tasu oli fikseeritud Dublini lennujaama ja sihtlennujaama vahelise kauguse alusel, olenemata väljalennu tegelikust kohast, ning kohaldati ainult kahte tasu: üht väga lühikeste lendude suhtes Dublini lennujaamast ja teist kõikide muude lendude suhtes. Riigisiseste sihtkohtade piletite hind ei pruugi olla madalam kui lennupiletite hind teistesse liidu sihtkohtadesse. Seega ei suudetud meetmega saavutada seatud eesmärki tagada maksustamise proportsionaalsus vastavalt lennu kaugusele. Kõnealusel juhul ei ole Iiri ametiasutused ega kolmandad isikud väitnud, et erandi tulemusena muutus maksude tase faktilise kaugusega proportsionaalseks. Vastupidi, Iiri ametiasutused tunnistavad, et kaugus ei olnud tasuga väga hästi kooskõlas.

(50) Seepärast ei näe komisjon põhjust muuta oma algset seisukohta, et madalam tasu ei vasta lennureisijatasu süsteemi loogikale ega üldisele ülesehitusele. Seega leiab komisjon, et meede on valikuline ning ei ole süsteemi laadi ega loogikaga põhjendatud.

Eelis

(51) Maksukulude näol on tegemist kuludega, mida kannab tavaliselt ettevõtja.

([14]) Vt joonealune märkus 13 eespool.

([15]) Vt nt kohtuasi C-173/73 Itaalia *vs.* komisjon [1974] (EKL-709), samuti punkti 13 jj komisjoni teatises riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta äriühingute otsese maksustamisega seotud meetmete suhtes, EÜT C 384, 10.12.1998, lk 3.

([16]) Vt nt otsused liidetud kohtuasjades C-78/08 kuni C-80/08 Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate *vs.* Paint Graphos scarl Adige Carni scrl (likvideerimisel) *vs.* Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate ja Ministero delle Finanze *vs.* Michele Franchetto (avaldamata, eelkõige punkt 69), samuti kohtuasja T-210/02 (punkt 107).

([17]) Vt näiteks otsus liidetud kohtuasjades C78-C-80/08, punkt 73.

(52) Lennureisijatasu kohaldamine võib selle maksu tasumise kohustusega lennuettevõtjate tulusid mõjutada, tõstes klientidele pakutavate piletite hinda või vähendades iga müüdava pileti kasumimarginaali, kui lennuettevõtjad otsustavad tasu klientidele mitte edasi kanda. Sellega seoses on Euroopa Kohus märkinud, et „kuna lennujaamamaksud mõjutavad otseselt ja automaatselt reisi hinda, kajastuvad reisijate tasutavate maksude erinevused automaatselt transpordikuludes ning seega […] on juurdepääs riigisisestele lendudele parem kui ühendusesisestele lendudele" ([18]).

(53) Teatavat liiki lendude vähendatud tasu avaldab seega kõnealust liiki lende pakkuvatele ettevõtjatele vähem mõju kui tavaline tasu. Need lennuettevõtjad vabastatakse kulust, mida nad peaksid tavajuhul kandma, ning seepärast saavad nad klientidele üle kanda või ise tasuda väiksema kulu.

(54) Seega leiab komisjon, et madalam tasu andis eelise lennuettevõtjatele, kes teenindasid lennuliine, mille suhtes kõnealust tasu kohaldati. Madalam kulu, mille nad pidid oma klientidele edasi kandma või ise otse tasuma, kujutas endast rahalisi vahendeid, mille arvelt lennuettevõtjad said säästa ja seega parandasid oma majanduslikku olukorda võrreldes teiste lennutransporditurul konkureerivate lennuettevõtjatega. Eelis vastab madalama kaheeurose ja tavalise kümneeurose tasu erinevusele ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011. Komisjon märgib, et lende, mille suhtes kohaldati madalamat tasu, käitasid peamiselt Iirimaaga tihedalt seotud lennuettevõtjad (Aer Lingus, Aer Arann ja Ryanair asutati Iirimaal ning nende peakontorid asuvad endiselt seal). Seepärast andis vähendatud tasu teiste liidu lennuettevõtjatega võrreldes faktilise eelise Iiri lennuettevõtjatele.

(55) Komisjon ei saa nõustuda Ryanairi väitega, et eelis piirdus madalama tasu ja 1. märtsil 2011 kehtestatud kolmeeurose tasu erinevusega. Selline tasu ei kehtinud madalama tasuga samal ajal ning kui eelis määratakse kindlaks ühe madalama ja ühe kõrge tasuga süsteemis, ei iseloomusta kusagil nende tasude vahel asuva võrdlusaluse kohaldamine kogu antud eelist.

([18]) Vt nt kohtuasi C-92/01 Georgios Stylianakis *vs.* Elliniko Dimosio [2003] EKL I-1291, punkt 28, ja kohtuasja C-70/99 komisjon *vs.* Portugal [2001] EKL I-4845, punkt 20.

(56) Lisaks väidab Ryanair, et on madalamast tasust saanud vähem kasu kui näiteks Aer Arann, kuna enamik tema lende on kõrgema tasuga sihtkohtadesse. Siiski tuleneb madalama kaheeurose tasu kohaldamisest eelis selle tasu ja kümneeurose standardtasu erinevuse näol. Madalama tasu kohaldamisel teatavatele lendudele on Ryanair – nagu kõik teised sama tasuga lende käitavad lennuettevõtjad – saanud kasutada kahe tasu erinevusele vastavat eelist.

(57) Iiri ametiasutused väidavad, et eesmärk oli kanda maks üle reisijatele ning seepärast puudusid eelised lennuettevõtjate tasandil. Sellega seoses märgib komisjon, et kõnealuse maksu tavalise tasu vähendamisega võib kaasneda valikuline eelis lennuettevõtjale, kes on kohustatud maksma vähendatud tasu isegi olukordades, kui kehtib õigusnõue kanda kõnealune maks üle klientidele ([19]). Lisaks märgib komisjon, et praegusel juhul ei olnud mehhanismi, mis tagaks maksu tegeliku ülekandmise, vaid jäi lennuettevõtja otsustada, kas ja kuidas maks reisijatele üle kanda. Oma kaebuses väitis kaebuse esitaja tegelikult vastupidist: nimelt et ta ei saanud maksukulu oma klientidele üle kanda, kuna sellel oleks olnud piletihindadele ebaproportsionaalne mõju. Seepärast ei nõustu komisjon Iiri ametiasutustega, et lennuettevõtjate tasandil eeliseid ei kaasnenud: need, kes said teatavate lendude puhul kasutada madalamat tasu, pidid klientidele üle kandma väiksema kulu kui teised. Samuti on see kooskõlas komisjoni tavaga aktsiisimaksust tulenevate abimeetmete puhul ([20]), mille kohaselt on leitud, et sellised maksuvabastused annavad maksukohustuslikule lennuettevõtjale eelise, olenemata asjaolust, et kõnealune ettevõtja võib otsustada kulu oma klientidele üle kanda.

(58) Seega leiab komisjon, et madalam tasu andis teatavatele lennuettevõtjatele eelise. Eelis vastab madalama kaheeurose ja tavalise kümneeurose tasu erinevusele ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011. Madalama tasuga lende käitasid peamiselt Iirimaaga tihedalt seotud lennuettevõtjad (Aer Lingus, Aer Arann ja Ryanair). Seepärast andis vähendatud tasu Iiri lennuettevõtjatele liidu lennuettevõtjatega võrreldes eelise.

([19]) Vt nt kohtuasi C-143/99, eelkõige punktid 5, 54 ja 55.

([20]) Vt komisjoni otsus C(2007) 754 riigiabi juhtumi N 892/2006 kohta – FI – Diferentseeritud energiakasutuse maksukava muutmine (ELT C 109, 15.5.2007, lk 1); komisjoni otsus C(2007) 2416/2 juhtumi N 775/2006 kohta – DE – Vähendatud maksumäärad töötlevas tööstuses, põllumajanduses, metsanduses jne (ELT C 152, 6.7.2007, lk 3); komisjoni otsus C(2005) 1815/3 juhtumi N 190/A/2005 kohta – UK – Kliimamuutuste maksu muutmine (ELT C 146, 22.6.2006, lk 8), ning komisjoni otsus C(2009) 8093/2 juhtumi N 327/2008 kohta – DK – NO_X maksu vähendamine suurtele saastajatele ja saastamist vähendavatele ettevõtjatele ning maksu vähendamine biogaasi ja biomassi puhul (ELT C 166, 25.6.2010, lk 1).

Riigi vahendid ja riigiga seostatavus

(59) See, et Iiri ametiasutused lubasid kohaldada tavalisest tasust madalamat tasu, tõi kaasa riigi maksutulu vähenemise ning seega rahastati seda riigi vahenditest. Kuivõrd madalama tasu kehtestamise olid otsustanud riigi ametiasutused, on meede seostatav riigiga.

Mõju liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele

(60) Võrreldes oma konkurentidega vabanesid madalamast tasust kasu saavad lennuettevõtjad kuludest, mida nad muidu oleksid pidanud tasuma või oma klientidele üle kandma. Seetõttu parandas madalam lennureisijatasu nende majanduslikku olukorda võrreldes teiste lennutransporditurul konkureerivate ettevõtjatega, moonutades sellega konkurentsi või ähvardades seda moonutada.

(61) Liikmesriigi antav abi kahjustab liidusisest kaubandust, kui see parandab ettevõtja seisundit võrreldes tema liidusiseste konkurentidega ([21]). Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel muude ettevõtjatega ([22]). Lennutranspordisektorit iseloomustab eri liikmesriikidest pärit lennuettevõtjate tihe konkurents, eelkõige alates õhutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi (nn kolmanda paketi) jõustumisest 1. jaanuaril 1993, täpsemalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusest (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) ([23]), nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusest (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) ([24]) ja nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusest (EMÜ) nr 2409/92 (piletihindade ja lastitariifide kohta) ([25]). Vähendatud tasu suutis mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust seetõttu, et see tugevdas liidu tasandil täielikult liberaliseeritud turul mõne konkureeriva lennuettevõtja seisundit.

(62) Kuna kõik aluslepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on täidetud, kujutab meede endast riigiabi kõikidele lennuettevõtjatele, kes käitasid lende, mis said vähendatud tasu tõttu kasu.

5.2. **Õiguspärasus**

(63) Iiri ametiasutused, kes jätsid meetmest enne selle kehtestamist teatamata, ei täitnud enda aluslepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevaid kohustusi. Seega on abimeetme näol tegemist ebaseadusliku riigiabiga.

5.3. **Abi kokkusobivus aluslepinguga**

(64) Aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib abi pidada siseturuga kokkusobivaks, kui abi on antud teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei kahjusta kaubandustingimusi ulatuses, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Kuivõrd abi näol oli tegemist tegevusabiga, mis vähendas teatavate lennuettevõtjate jooksvaid kulusid, on see Euroopa Kohtu praktika kohaselt siseturuga põhimõtteliselt kokkusobimatu ([26]). Abi ei kuulu ühegi komisjoni väljastatud riigiabi kokkusobivust käsitleva suunise reguleerimisalasse. Eelkõige ei käsitleta seda ühenduse suunistes lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ([27]), kuivõrd see ei ole seotud teatavate lennuliinide käivitamisega. Iiri ametiasutused ei ole esitanud põhjendusi ega teavet näitamaks, et abi saab lugeda kokkusobivaks ühenduse suunistega keskkonnakaitseks antava riigiabi kohta ([28]). Vastupidi, nad on selgitanud, et maksu eesmärk on suurendada tulusid, mitte kaitsta keskkonda. Sellist põhjendust toetab asjaolu, et kõnealusel maksul ei ole selget ega proportsionaalset seost energiakasutuse, reostuse, gaasiheite või müratasemega jms vähendamisega. Seepärast ei pea komisjon abi aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks.

(65) Kõnealune abi ei kuulu ka ühegi teise aluslepingu artikli 107 lõikes 2 või 3 osutatud muu erandi alla.

(66) Veelgi enam, isegi kui abi oleks olnud kokkusobiv mõne aluslepingu artikli 107 lõigetes 2 või 3 osutatud erandiga – mis aga nii ei olnud – on Euroopa Kohus märkinud, et aluslepingu artiklites 107 ja 108 sätestatud menetlus ei tohi kunagi anda tulemust, mis on vastuolus aluslepingu erisätetega. Samuti on kohus öelnud, et abi need aspektid, mis lähevad vastuollu aluslepingu muude erisätetega peale artiklite 107 ja 108, võivad olla abi eesmärgiga nii lahutamatult seotud, et on võimatu neid eraldi hinnata ([29]). Sellel konkreetsel juhul, nagu on kirjeldatud põhjenduses 10, uuris diferentseeritud määrasid komisjon, kes leidis, et need rikuvad määrust (EÜ) nr 1008/2008 ja aluslepingu artiklit 56 teenuste osutamise vabaduse kohta, kuna diferentseerimisega kehtestati

([21]) Vt eelkõige kohtuasi 730/79 Philip Morris *vs.* komisjon [1980] (EKL 2671, punkt 11), kohtuasi C-53/00 Ferring [2001] (EKL I-9067, punkt 21) ja kohtuasi C-372/97 Itaalia *vs.* komisjon [2004] (EKL I-3679, punkt 44).

([22]) Kohtuasi T-214/95 Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon [1998] (EKL II-717).

([23]) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

([24]) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8.

([25]) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15.

([26]) Kohtuasi T-459/93 Siemens SA *vs.* komisjon, EKL [1995] II-1675, punkt 48. Vt samuti otsus kohtuasjas T-396/08 Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon [2010] (EKL (apellatsioon), punktid 46–48), otsust kohtuasjas C-156/98 Saksamaa *vs.* komisjon [1980] (EKL I-6857, punkt 30 ja selles tsiteeritud kohtupraktika).

([27]) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

([28]) ELT C 82, 1.4.2008, lk 1.

([29]) Vt nt otsused kohtuasjades C-225/91, Matra *vs.* komisjon [1993] EKL I-3203, punkt 41, ja T-156/98 RJB Mining *vs.* komisjon [2001] EKL II-337, punkt 112, ning nendes viidatud kohtupraktikat.

liidusiseste lennuteenuste osutamisele koormavamad tingimused kui riigisisestele teenustele. Euroopa Kohus on lennujaamamakse käsitlevates kohtuasjades sõnaselgelt kinnitanud, et aluslepingu teenuste osutamise vabadust käsitlevaid sätteid kohaldatakse ka transpordisektori suhtes ([30]). Sellisel juhul tuleneb riigiabi tasude endi diferentseeritusest. Kuna maks ja abi on ühe ja sama fiskaalmeetme kaks osa, ei saa neid teineteisest eraldada ([31]) ning seetõttu ei saa riigiabi anda ilma teenuste osutamise vabaduse põhimõtet rikkumata. Järelikult ei ole võimalik kuulutada abi ühelgi juhul aluslepinguga kokkusobivaks, sest see rikuks vältimatult määruse (EÜ) nr 1008/2008 ja aluslepingu artikli 56 sätteid.

(67) Seega teeb komisjon järelduse, et abi ei saa lugeda aluslepinguga kokkusobivaks.

6. **KOKKUVÕTE**

(68) Komisjon leiab, et madalam lennureisijatasu lendude puhul Dublini lennujaamast kuni 300 km kaugusel olevasse sihtlennujaama, nagu on ette nähtud finantsseaduse (nr 2) paragrahvi 55 lõikega 2 ja eelkõige selle artikli 2 punktiga b ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011, kujutab endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Iirimaa rakendas seda riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes aluslepingu artikli 108 lõiget 3.

(69) Riigiabi ei vasta aluslepingu artikli 107 lõigetega 2 ja 3 ettenähtud eranditele. Et kõnealuse meetme kokkusobivuse kohta ei ole võimalik muid põhjendusi leida, on see siseturuga kokkusobimatu.

(70) Riigiabi summa moodustab igalt reisijalt kogutud madalama lennureisijatasu ja kümneeurose standardtasu vahe (st kaheksa eurot reisija kohta). See hõlmab kõiki lende, mille puhul kasutatakse lennukeid, mis suudavad vedada rohkem kui 20 reisijat ja mida ei kasutata riiklikel ega sõjalistel eesmärkidel ning mis väljuvad lennujaamast, mida läbib aastas üle 10 000 reisija, sihtlennujaama, mis asub kuni 300 km kaugusel Dublini lennujaamast. Kasu said Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann ja teised Iirimaa lennuettevõtjad.

(71) Määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 14 lõikes 1 sätestatakse, et kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et asjaomane liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada. Seepärast tuleks Iirimaalt kokkusobimatu abi tagasi nõuda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi madalama lennureisijatasu vormis, mida kohaldatakse kõikide lendude suhtes, mida teenindavad lennukid, mis suudavad vedada üle 20 reisija ning mida ei kasutata riiklikel ega sõjalistel eesmärkidel ning mis väljuvad lennujaamast, mida läbib aastas üle 10 000 reisija, Dublini lennujaamast kuni 300 km kaugusel asuvasse sihtlennujaama ajavahemikul 30. märtsist 2009 kuni 1. märtsini 2011, kohaldades 2008. aasta finantsseaduse (nr 2) paragrahvi 55, mida Iirimaa rakendas ebaseaduslikult, rikkudes aluslepingu artikli 108 lõiget 3, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud kava raames antud individuaalset abi ei loeta abiks juhul, kui see vastas andmise ajal nõukogu määruse (EÜ) nr 994/98 artikli 2 kohaselt vastu võetud määruse tingimustele ([32]).

Artikkel 3

Artiklis 1 osutatud kava raames antud individuaalne abi, mis vastas andmise ajal nõukogu määruse (EÜ) nr 994/98 artikli 1 kohaselt vastu võetud määruses või abikava heaks kiitvas komisjoni otsuses sätestatud tingimustele, on kokkusobiv siseturuga kõnealust liiki abile kehtiva abi osatähtsuse ülemmäära ulatuses.

Artikkel 4

1. Iirimaa nõuab artiklis 1 osutatud kava kohaselt antud kokkusobimatu abi abisaajatelt tagasi.

2. Tagasinõutavalt summalt arvestatakse intressi alates kasusaajate käsutusse andmise kuupäevast kuni summa tegeliku tagasisaamiseni.

3. Intressi arvutatakse liitintressina kooskõlas komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([33]) V peatükiga.

([30]) Vt kohtuasjad C-92/01 Georgios Stylianakis *vs.* Elliniko Dimosio (punkt 23) ja C-70/99 komisjon *vs.* Portugal [2001] (EKL I-4845, punktid 27 ja 28), samuti kohtuasi C-49/89 Corsica Ferries France *vs.* Direction Générale des Douanes Françaises [1989] (EKL 4441, punkt 10).

([31]) Kohtuasi C-526/04 Laboratoires Boiron *vs.* ACOSS [2006] (EKL I-7529, punkt 45).

([32]) EÜT L 142, 12.8.1998, lk 1.

([33]) ELT L 140, 30.4.2004, lk 1.

Artikkel 5

1. Artiklis 1 osutatud kava kohaselt antud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Iirimaa tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul pärast otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

Artikkel 6

1. Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Iirimaa järgmise teabe:

(a) artiklis 1 osutatud kava kohaselt abi saanud abisaajate nimekiri ja igale abisaajale kava kohaselt antud abi kogusumma;

(b) igalt abisaajalt tagasi nõutav kogusumma (põhisumma ja intress);

(c) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete üksikasjalik kirjeldus;

(d) dokumendid, mis kinnitavad, et abisaajale on antud korraldus abisummad tagasi maksta.

2. Iirimaa teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete rakendamisest, kuni artiklis 1 osutatud kava kohaselt makstud abi on lõplikult tagasi makstud. Iirimaa esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjalikud andmed abisaajalt juba tagasi saadud abisummade ja intressi kohta.

Artikkel 7

Käesolev otsus on adresseeritud Iirimaale.

Brüssel, 25. juuli 2012

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA