KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 25 päivänä heinäkuuta 2012,

valtiontuesta SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Lentomatkaverokantojen eriyttäminen Irlannissa

(tiedoksiannettu numerolla C(2012) 5037)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2013/199/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen määräysten ja säännösten mukaisesti kehottanut [1] asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio vastaanotti vuonna 2009 lentoyhtiöltä, jäljempänä 'kantelija', valtiontukea koskevan kanteen, joka koski useita Irlannin soveltamaan lentomatkaveroon liittyviä seikkoja, kuten eriytettyjä verokantoja. Eriytettyjä verokantoja sovelletaan lentoihin, joiden määränpää sijaitsee enintään 300 kilometrin päässä Dublinin lentoasemalta, minkä väitettiin suosivan lentoyhtiötä Aer Arann.

(2) Komissio ilmoitti 13 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Irlannille, että se oli päättänyt aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn, joka koskee Irlannin soveltamia lentomatkaveron eriytettyjä verokantoja. Komissio pyysi Irlannin viranomaisia toimittamaan jäljennöksen tästä päätöksestä tuensaajille.

(3) Lentoyhtiö Ryanair LTd., jäljempänä 'Ryanair', toimitti 9 päivänä elokuuta 2011 ja 5 päivänä syyskuuta 2011 kirjeet, jotka koskivat komission päätöstä aloittaa menettely. Komissio vastasi kirjeisiin 5 päivänä lokakuuta 2011. Ryanair toimitti 17 päivänä lokakuuta 2011 uuden kirjeen.

(4) Vastauksille asetetun määräajan pidentämisen jälkeen Irlannin viranomaiset toimittivat huomautuksensa komission päätöksestä 15 päivänä syyskuuta 2011.

(5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin 18 päivänä lokakuuta 2011 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* [2]. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa toimenpiteestä.

(6) Ryanair toimitti 17 päivänä marraskuuta 2011 vastauksensa kehotukseen. Komissio kysyi 28 päivänä marraskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Ryanairilta, ovatko jotkin sen toimittamista tiedoista luottamuksellisia siten, ettei niitä voida paljastaa Irlannin viranomaisille. Ryanair vahvisti 30 päivänä marraskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, että sen 17 päivänä marraskuuta 2011 toimittamat tiedot voidaan toimittaa edelleen Irlannin viranomaisille.

(7) Komissio toimitti 12 päivänä joulukuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Ryanairin huomautukset Irlannin viranomaisille, jotka toimittivat niitä koskevat huomautuksensa 13 päivänä tammikuuta 2012.

2. TOIMENPITEEN KUVAUS

(8) Irlannin viranomaiset ottivat 30 päivänä maaliskuuta 2009 käyttöön lentomatkustajaliikennettä koskevan valmisteveron. Veron kansallinen oikeusperusta on vuoden 2008 finanssilain nro 2 (Finance No. 2 Act) 55 §. Sillä otettiin käyttöön valmistevero, josta käytetään nimitystä 'lentomatkavero' ja jonka lentoliikenteen harjoittajat joutuvat maksamaan jokaisesta matkustajan lähdöstä ilmaaluksella Irlannissa sijaitsevalta lentoasemalta [3]. Vero on maksettava, kun matkustaja lähtee lentoasemalta ilmaaluksella, joka kykenee kuljettamaan yli 20 matkustajaa ja jota ei käytetä valtiollisiin tai sotilaallisiin tarkoituksiin. Vaikka vero on tarkoitettu viime kädessä matkustajan maksettavaksi lipun hinnassa, lentoyhtiöt ovat vastuussa siitä ja maksuvelvollisia [4].

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

[2] Ks. alaviite 1.

[3] Veroa ei sovelleta ilma-aluksiin, jotka kykenevät kuljettamaan ainoastaan alle 20 matkustajaa, eikä ilma-aluksiin, joita käytetään valtiollisiin tai sotilaallisiin tarkoituksiin. Sitä ei myöskään sovelleta lähtöihin lentoasemilta, joiden kautta kulkee vähemmän kuin 10 000 matkustajaa vuodessa.

[4] Kaikkien tämän veron maksuun velvollisten lentoyhtiöiden on rekisteröidyttävä verohallinnossa ja toimitettava verohallinnolle 20 päivän tai muun verohallinnon määräämän määräajan kuluessa tiedot matkustajien lähtöjen määrästä edellisen kuukauden aikana.

(9) Kun vero otettiin käyttöön, sitä kannettiin lähtöaseman ja määräaseman välisen lennon pituuden perusteella siten, että vero oli i) 2 euroa, jos lennon määräasema sijaitsi enintään 300 kilometrin päässä Dublinin lentoasemalta ja ii) 10 euroa muissa tapauksissa.

(10) Komission tutkittua lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ([5]) sekä palvelujen tarjoamisen vapautta koskevan SEUT-sopimuksen 56 artiklan mahdollista rikkomista verokantoja muutettiin 1 päivästä maaliskuuta 2011 siten, että samaa 3 euron veroa sovellettiin kaikkiin lähtöihin matkan pituudesta riippumatta ([6]).

3. SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN

(11) Komissio aloitti virallisen menettelyn, joka koski 30 päivästä maaliskuuta 2009 1 päivään maaliskuuta 2011 tietyillä reiteillä sovellettua alempaa verokantaa, koska se katsoi, että kyseessä saattoi olla valtiontuki. Lisäksi sillä oli epäilyjä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

(12) Arvioidessaan, onko toimenpide valikoiva, komissio määritti vakiintuneen oikeuskäytännön ([7]) mukaisesti ensin vertailukohdaksi sopivan verojärjestelmän, ja tarkasteli tämän jälkeen, muodostiko toimenpide poikkeuksen tästä järjestelmästä, ja jos muodosti, oliko Irlanti osoittanut, että poikkeus oli verojärjestelmän luonteen ja logiikan kannalta perusteltu.

(13) Se totesi, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa vertailukohta on Irlannissa sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien lentomatkustajien verotus.

(14) Komissio totesi, että lentomatkaverojärjestelmässä oli yksi yleinen tai tavanomainen verokanta, jota sovellettiin lähes kaikkiin lentoihin, ja alennettu verokanta lennoille kohteisiin, jotka sijaitsevat enintään 300 kilometrin päässä Dublinin lentoasemasta. Se totesi, että tavanomainen verokanta muodosti vertailukohdan, kun taas alennettu verokanta, jota sovellettiin tarkasti rajattuihin lentoihin, vaikutti poikkeukselta vertailukohtaan nähden.

(15) Komissio epäili, oliko alennettu verokanta perusteltu matkan lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välisen etäisyyden perusteella.

(16) Ensinnäkään sen soveltaminen ei perustunut matkan todellisen pituuteen vaan Dublinin lentoaseman ja määräaseman väliseen etäisyyteen.

(17) Toiseksi veron rakenne ja objektiivinen luonne eivät ilmeisesti liittyneet lentomatkan pituuteen vaan siihen, että lento lähti irlantilaiselta lentoasemalta. Yhteys veroviranomaiseen, verotettava tapahtuma (lähtö irlantilaiselta lentoasemalta) ja negatiiviset ulkoisvaikutukset irlantilaiselle yhteiskunnalle (melu ja ilmansaasteet) olivat täsmälleen samat kaikkien irlantilaisilta lentoasemilta lähtevien matkustajien osalta riippumatta lennon määräpaikasta ja matkan pituudesta. Asianomaiset lentoyhtiöt olivat tältä osin samassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa.

(18) Kolmanneksi verojärjestelmässä ei määritelty eriytettyä veroa lennon pituuden mukaan vaan määriteltiin ainoastaan kaksi verokantaa: yksi erittäin lyhyiden matkojen lennoille ja toinen muille lennoille. Tämä jako näytti suosivan Irlannin sisäisiä lentoja ja lentoja tiettyihin Yhdistyneen kuningaskunnan länsiosiin, ja aiheutti näin syrjintää kansallisten ja unionin sisäisten lentojen välille. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa Irlannin viranomaiset väittivät, että korkeampi maksu niiden määräpaikkojen osalta, joihin sovellettiin alempaa verokantaa, olisi hintaan nähden kohtuuton. Komissio totesi, että kotimaisten kohteiden lippujen hinta ei välttämättä ole alhaisempi kuin niiden lentojen lippujen hinta, jotka suuntautuvat muihin kohteisiin unionissa. Alhaisemman verokannan perusteena ei siten näytä olevan lentomatkaverojärjestelmän luonne ja logiikka, vaan toimenpide vaikutti valikoivalta.

(19) Koska myös kaikki muut SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset määritelmät näyttivät täyttyvän, toimenpide vaikuttaa valtiontuelta sellaisilla reiteillä toimiville lentoyhtiöille, joihin sovelletaan alennettua verokantaa.

(20) Tuki ei näytä kuuluvan yksienkään komission antamien valtiontuen suuntaviivojen soveltamisalaan. Koska se vaikutti toimintatuelta, joka kohteli unionin alueella lennettäviä lentoja syrjivästi, sitä ei voitu katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Tuki ei myöskään kuulunut minkään muun SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 tai 3 kohdassa mainitun poikkeuksen soveltamisalaan.

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

([6]) Rikkomismenettelyn yhteydessä komissio antoi virallisen ilmoituksensa 18 päivänä maaliskuuta 2010 päivätyllä kirjeellä, jossa se katsoi, että Irlanti rikkoi lentomatkaverokantojen eriyttämisellä asetuksesta (EY) N:o 1008/2008 ja SEUT-sopimuksen 56 artiklasta johtuvia velvoitteitaan. Virallisen ilmoituksen saatuaan Irlannin viranomaiset muuttivat verojärjestelmää.

([7]) Ks. esimerkiksi tuomiot asiassa C-88/2003, *Portugali v. komissio* (Kok. 2006, s. I-7115, 56 kohta) ja asiassa C-487/2006 P, *British Aggregates v. komissio*. (Kok. 2008, s. I-10505, 81-83 kohta).

(21) Näin ollen komissio epäili tukitoimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille, ja se päätti Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([8]) 4 artiklan mukaisesti aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn ja kehotti Irlantia ja muita asianomaisia esittämään huomautuksensa.

4. ASIANOMAISTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

(22) Vastauksena *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([9]) julkaistuun ilmoitukseen komissio sai huomautuksia Irlannin viranomaisilta ja Ryanairiltä.

4.1. Irlannin viranomaisten huomautukset

4.1.1. *Vero kannetaan kuluttajilta*

(23) Irlannin viranomaiset toteavat, että lentomatkavero on pohjimmiltaan kulutusvero. Sen soveltamisen helpottamiseksi Irlannin viranomaiset velvoittivat lentoyhtiöt maksamaan verohallinnolle kyseisen veron, jonka määrä muodostuu irlantilaiselta lentoasemalta matkustavien kyseisen lentoyhtiön matkustajien määrän perusteella. Lentoyhtiöt voivat kuitenkin siirtää veron matkustajille ja kerätä sen näiltä.

(24) Tavallisesti lentomatkavero luetellaan lipun hintaerittelyssä ja/tai lentoyhtiön yleisissä ehdoissa verona tai maksuna muiden verojen ja maksujen kanssa. Näin ollen verosta ei aiheudu etua millekään lentoyhtiölle, koska se on ainoastaan yksi vero tai maksu lisää ja se veloitetaan todellisuudessa kuluttajilta.

4.1.2. *Ei etua tietyille toimijoille*

(25) Irlannin viranomaiset toteavat, että lentomatkaveron voidaan katsoa kuuluvan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ainoastaan, jos siitä aiheutuu etua tietyille toimijoille. Irlannin viranomaisten mukaan tilanteessa, jossa lentomatkavero on pohjimmiltaan kulutusvero (riippumatta siitä, onko sovellettava vero 10 vai 2 euroa), voi olla vaikea määrittää, miten verosta koituisi etua tietyille toimijoille.

(26) Ei voida kiistää, että lentoyhtiöillä on lähtökohtaisesti tasapuoliset toimintaolosuhteet siitä riippumatta, onko niiden veloitettava 10 vai 2 euron vero. Kysymys on siitä, saavatko ne lentoyhtiöt etua, joiden on veloitettava ainoastaan 2 euron vero. Irlannin viranomaisten mukaan ainoa realistinen tilanne, jossa lentomatkavero voitaisiin katsoa valtiontueksi, olisi se, jos ne lentoyhtiöt, joiden kohteet ovat enintään 300 kilometrin päässä Dublinin lentokentästä, joutuisivat keräämään 10 euron veron mutta saisivat pitää itsellään 10 ja 2 euron verokantojen välisen erotuksen. Näin ei kuitenkaan ollut. Tältä osin on syytä huomauttaa, että Irlannin viranomaisilla ei ollut veroa suunnitellessaan mielessä mitään tiettyä lentoyhtiötä tai liiketoimintamallia.

4.1.3. *Ei etua irlantilaisille lentoyhtiöille*

(27) Ensinnäkin on syytä huomata, että Irlannilla ei ole enää varsinaisia kansallisia lentoyhtiöitä valtion supistettua vähemmistöosakkuudeksi osakkuutensa Aer Lingus -yhtiössä, joka oli alun perin valtiollinen lentoyhtiö.

(28) Jos verolla on ollut vaikutusta irlantilaisiin lentoyhtiöihin, vaikutuksen on täytynyt olla kunkin osalta hyvin erilainen. Irlannin viranomaiset huomauttavat, että unionin sisäisillä reiteillä, joihin sovellettiin korkeampaa 10 euron verokantaa, toimi pääasiassa samoja irlantilaisia lentoyhtiöitä. Kyseisellä ajanjaksolla kolmella lentoyhtiöllä oli noin [93–97] (*) prosentin osuus niiden lentojen markkinoista, joihin sovellettiin matalampaa verokantaa, mutta niillä oli vallitseva asema myös unionin sisäisillä markkinoilla, joilla niiden osuus lennoista oli [82-87] (*) prosenttia.

(29) Irlannin viranomaiset väittävät erityisesti, että Ryanairin väitteet sen kärsimästä haitasta ovat selvästi perusteettomia, koska Ryanairin osuus matkustajista niillä reiteillä, joihin sovellettiin matalampaa verokantaa, oli noin [56-63] (*) prosenttia (ks. taulukko 1).

Taulukko 1

Irlantilaisten lentoyhtiöiden markkinaosuudet irlantilaisilta lentoasemilta lähtevillä reiteillä

Markkinaosuudet		
	Enintään 300 km	Yli 300 kilometriä ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0,5-2,5] (*) %
YHTEENSÄ	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Ainoastaan unionin sisällä.

Lähde: Irlannin toimittamat tiedot perustuvat kyseisten irlantilaisten lentoyhtiöiden toimittamiin lukuihin sekä tilastolaitoksen (Central Statistics Office) tietoihin.

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

([9]) Ks. alaviite 1.

(*) Liikesalaisuuden suojelemiseksi esitetään vaihteluvälinä.

(30) Taulukko 1 osoittaa, että ainoan lentoyhtiön (Aer Lingus), joka voitaisiin mitenkään luokitella kansalliseksi lentoyhtiöksi johtuen valtion vähemmistöosakkuudesta siinä, osuus korkeammin verottavista lennoista oli paljon suurempi ([35–40] (*) prosenttia) kuin kevyemmin verotettavista lennoista ([16–23] (*) prosenttia). Näin ollen jos alhaisemmalla verokannalla oli mitään vaikutusta lentoyhtiöihin, vaikutus Aer Lingusiin olisi ollut huomattavan epäedullinen.

(31) Toinen lentoyhtiö, jonka kantelija väitti hyötyneen tuesta, oli Aer Arann. Irlannin viranomaiset huomauttavat, että Aer Arannin liikevaihto ja matkustajamäärät supistuivat vuosina 2007–2010 voimakkaasti. Aer Arann ilmoitti veron käyttöönoton jälkeen 18 miljoonan euron tappioista. Tämän vuoksi vaikuttaa siltä, että lentoyhtiö oli kannattavimmillaan ennen veron käyttöönottoa. Irlannin viranomaiset myös toteavat, että kantelija ja Aer Arann kilpailivat ainoastaan yhdellä kotimaisella reitillä ja että lähes [37–42] (*) prosenttia kyseisen reitin lennoista oli kantelijan. Kantelijan osuus alemmasta verokannasta hyötyvistä lennoista ulkomailla (Yhdistyneen kuningaskunnan länsiosassa) sijaitseviin kohteisiin oli yli [37–42] (*) prosenttia. Aer Arannin ja Aer Lingusin osuudet olivat pienempiä.

(32) Lisäksi muillakin kuin irlantilaisilla lentoyhtiöillä on aina ollut mahdollisuus lentoihin, joihin sovelletaan alempaa verokantaa. Valtiolla ei ole ollut vaikutusmahdollisuutta tähän asiaan. Irlannin viranomaisten mukaan ulkomaiset (eli muut kuin irlantilaiset) lentoyhtiöt olisivat liikennöineet näillä reiteillä, jos alennetusta verokannasta olisi ollut jotakin etua. Koska ulkomaiset lentoyhtiöt eivät tätä kuitenkaan tehneet, vaikuttaa siltä, että alemmasta verokannasta ei aiheutunut etua.

4.1.4. *Alempi verokanta otettiin käyttöön, jotta verokanta ei olisi ollut kohtuuton lipun hintaan nähden*

(33) Irlannin viranomaiset korostavat, että verokantojen eriyttämisen tarkoituksena oli veron kohtuullistaminen suhteessa etäisyyteen, koska lentolippujen hinnat ovat yleensä halvemmat lähempänä sijaitseviin kohteisiin. Vaikka myönnetään, että etäisyys ja hinta eivät täysin korreloi, korrelaatiota pidettiin riittävänä perusteeksi veron eriyttämiselle kahdeksi verokannaksi. Irlannin viranomaiset katsovat, että tarkempi eriyttäminen etäisyyden mukaan olisi tehnyt järjestelmästä liian monimutkaisen ja lisännyt hallinnollista rasitusta.

4.1.5. *Ei kilpailun vääristymistä*

(34) Irlannin viranomaisten mukaan alhaisempi verokanta ei johtanut kilpailun vääristymiseen ja vaikuttanut kauppaan. Ensinnäkään verolla ei kulutusveroluonteensa vuoksi ollut juurikaan vaikutusta lentoyhtiöihin. Toiseksi eriytettyjä verokantoja ei sovellettu eri tavalla Irlannin ja muiden jäsenvaltioiden markkinoihin. Suurin osa lennoista, joihin sovellettiin alempaa verokantaa, oli ulkomaanlentoja (68 prosenttia, kun täysin kotimaisten lentojen osuus oli 32 prosenttia). Kolmanneksi lentoyhtiöt toimivat kilpailulle avoimilla markkinoilla, mikä tarkoittaa sitä, että markkinat olivat avoinna uusille tulokkaille, joihin alempaa verokantaa sovellettiin samoin edellytyksin kuin muihinkin lentoyhtiöihin. Jos alempi verokanta olisi tuonut etua joillekin toimijoille, muut kuin irlantilaiset lentoyhtiöt olisivat todennäköisesti ryhtyneet liikennöimään reiteillä, joihin alempaa veroa sovellettiin. Uusien tulokkaiden puuttuminen osoittaa, että alennetusta verokannasta ei koitunut etua millekään tietyille lentoyhtiöille.

4.1.6. *Mahdollinen tuki olisi vähämerkityksistä tai sen vaikutus asianomaisiin lentoyhtiöihin olisi vähäinen*

(35) Irlannin viranomaiset väittävät, että vaikka alempaa verokantaa pidettäisiin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtiontukena, se olisi katsottava sisämarkkinoille soveltuvaksi, sillä se olisi joko vähämerkityksistä tukea tai tuella olisi joka tapauksessa vähäinen vaikutus kyseisiin lentoyhtiöihin.

4.2. **Kolmansien osapuolten huomautukset**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Alemman verokannan valtiontukiluonteen osalta Ryanair on samaa mieltä kuin komissio alustavassa kannassaan, jonka se ilmaisi 13 päivänä toukokuuta 2011 tehdyssä päätöksessä. Sen mukaan alempi verokanta tarjosi etua tietyille lentoliikenteen harjoittajille ja muodosti SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen. Ryanair ei kuitenkaan ole komission kanssa samaa mieltä siitä, että i) ylempää 10 euron veroa olisi pidettävä ”tavanomaisena” verokantana, ja että ii) Ryanair sai etua toimenpiteestä.

(37) Ryanair väittää, että määritellessään verojärjestelmän tavanomaista verokantaa komissio päätteli mielivaltaisesti, että korkeampi 10 euron vero oli tavanomainen ja että kaikki lentoyhtiöt, joihin sovellettiin alempaa kahden euron verokantaa, olisivat saaneet tästä etua. Ryanairin mukaan ei ole mitään syytä päätellä, että korkeampi (eikä alempi) vero olisi tavanomainen verokanta. Lisäksi kaksitasoinen vero on korvattu yksitasoisella verolla, minkä vuoksi uusi vero on todennäköisesti kahden aiemman veron välimuoto. Näin ollen uusi verokanta olisi järkevä vertailuarvo arvioitaessa kaksitasoisesta järjestelmästä mahdollisesti koitunutta haittaa tai etua.

(38) Ryanair väittää lisäksi, että kaksitasoisesta verosta ei koitunut etua Ryanairille. Tutkiessaan toimenpidettä, joka saattaa olla valtiontukea, komission on otettava huomioon sen kokonaisvaikutukset mahdollisiin tuensaajiin ja

erityisesti vähennettävä mahdolliset maksut, jotka pienentävät väitetyn tuen tarjoamaa etua. Sinä aikana, jolloin kaksitasoista verojärjestelmää sovellettiin, Ryanair maksoi taulukossa 2 esitetyt verot.

Taulukko 2

Matkustajamäärät ja maksetut verot 30.3.2009–1.3.2011

Kohde suhteessa Dublinin lentoasemaan	Verotettavat matkustajat	Maksettu vero	Osuus
Enintään 300 km, Irlannissa (vero 2 EUR)	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,5-2,5] (*) %
Enintään 300 km, Irlannin ulkopuolella (vero 2 EUR)	[…] (*)	EUR […] (*)	[1,5-4,5] (*) %
Yli 300 km, EU:n alueella	[…] (*)	EUR […] (*)	[93-98] (*) %
Yli 300 km, EU:n ulkopuolella	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,3-2,5] (*) %
YHTEENSÄ	[…] (*)	EUR […] (*)	100 %

(39) Koska Ryanair katsoo, että uusi yksitasoinen 3 euron vero olisi katsottava tavanomaiseksi verokannaksi, Ryanairin olisi kuulunut maksaa 30 päivästä maaliskuuta 2009 1 päivään maaliskuuta 2011 lentomatkaveroa […] (*) ([10]) euroa. Tämä on […] (*) euroa vähemmän kuin tosiasiallisesti maksettu määrä (ks. taulukko 2). Ryanair väittääkin, että se ei hyötynyt alemmasta verosta vaan pikemminkin kärsi haittaa.

4.3. **Irlannin kannanotot kolmannen osapuolen huomautuksiin**

(40) Irlannin viranomaiset toimittivat 13 päivänä tammikuuta 2012 kannanottonsa Ryanairin huomautuksiin. Ensinnäkin ne ovat eri mieltä Ryanairin kanssa veron luonnehdinnasta, koska niiden mielestä vero on pohjimmiltaan kulutusvero eikä alempi verokanta tarjonnut etua lentoyhtiöille. Toiseksi ne eivät näe, miten Ryanair voisi olla osapuoli, johon alempi verokanta on suorimmin ja kielteisimmin vaikuttanut, koska sen osuus matkustajamääristä niillä lennoilla, joihin alempaa verokantaa sovellettiin, oli [56–63] (*) prosenttia. Kolmanneksi väite, jonka mukaan alempi verokanta oli tarkoitettu tukemaan Aer Arann -yhtiötä, oli perusteeton. Irlannin viranomaisilla ei ollut mielessään mitään tiettyä lentoyhtiötä lentomatkaveroa suunniteltaessa. Neljänneksi Ryanairin väite siitä, että korkeampaa 10 euron veroa ei voida katsoa lentomatkaveron tavanomaiseksi verokannaksi, ei ole looginen. Kaksitasoisessa verojärjestelmässä korkeampaa veroa sovellettiin 85–90 prosenttiin kaikista lähtevistä lennoista. Irlannin viranomaiset toistivat, että ne olivat sallineet poikkeuksen tavanomaisesta 10 euron verosta veron kohtuullistamiseksi etäisyyteen nähden.

([10]) 3 euroa kerrottuna matkustajien lukumäärällä […] (*).

5. **ARVIOINTI**

5.1. **Onko kyse SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuesta**

(41) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan *"jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan"*.

Valikoivuus

(42) Jotta toimenpide olisi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, sen on siis oltava valikoiva ([11]). Määritettäessä, onko jokin toimenpide valikoiva, komission on arvioitava, suosiiko toimenpide "tiettyjä yrityksiä tai tiettyjä tuotannonaloja" verrattuna muihin, jotka ovat kyseisellä järjestelmällä tavoitellun päämäärän kannalta siihen rinnastettavassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa ([12]). Vakiintuneen oikeuskäytännön ([13]) mukaisesti verotoimenpide on lähtökohtaisesti valikoiva, jos se muodostaa poikkeuksen yleisistä verosäännöksistä.

(43) Ensin komission on määritettävä sopiva vertailukohta verojärjestelmälle. Verotuksen osalta komissio toteaa, että verojärjestelmän määrittely kuuluu jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan. Verojärjestelmää suunnitellessaan Irlannin viranomaiset päättivät määritellä lentomatkaveron osalta verotettavaksi tapahtumaksi sen, kun matkustaja lähtee ilma-aluksella matkaan Irlannissa sijaitsevalta lentoasemalta. Viitejärjestelmä on näin ollen niiden lentomatkustajien verotus, jotka lähtevät matkaan ilma-aluksella Irlannissa sijaitsevalta lentoasemalta. Järjestelmän tavoitteena on kerätä tuloja valtion talousarvioon. Vastauksessaan kolmannen osapuolen huomautuksiin Irlannin viranomaiset vahvistivat päätelmän, jonka mukaan viitejärjestelmä on niiden lentomatkustajien verotus, jotka lähtevät matkaan ilma-aluksella Irlannissa sijaitsevalta lentoasemalta.

([11]) Ks. asia C-66/02, *Italia v. komissio* (Kok. 2005, s. I-10901, 94 kohta).

([12]) Ks. esimerkiksi asiat C-143/99 *Adria-Wien Pipeline ja Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* (Kok. 2001, s. I-8365, 41 kohta), C-308/01, *GIL Insurance ym.* (Kok. 2004, s. I-4777, 68 kohta), C-172/03, *Heiser* (Kok. 2005, s. I-1627, 40 kohta), C-88/03, *Portugali* (Kok. 2006, s. I-7115, 54 kohta) ja C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri v. Regione Sardegna* (Kok. 2009, s. I-10821, 61 kohta).

([13]) Ks. esimerkiksi tuomiot asiassa T-210/02, (RENV) *British Aggregates Association v. komissio* (Kok. 2006, s. II-2789, 107 kohta), asiassa C-88/03, *Portugali* (56 kohta) ja asiassa C-487/06 P, *British Aggregates* (Kok. 2008, 81–83 kohta).

(44) Toiseksi komission on vakiintuneen oikeuskäytännön ([14]) mukaisesti määritettävä, onko kyseinen verotoimenpide poikkeus määritetystä viitejärjestelmästä.

(45) Ryanair väittää, että lentomatkaverojärjestelmässä tavanomaisena verokantana olisi pidettävä joko alempaa kahden euron veroa tai vaihtoehtoisesti 1 päivästä maaliskuuta 2011 käyttöön otetun yksitasoisen järjestelmän 3 euron verokantaa. Alennettua verokantaa sovellettiin kuitenkin tiettyjä Yhdistyneen kuningaskunnan länsiosan kohteita lukuun ottamatta ainoastaan kotimaan kohteisiin, ja Irlannin viranomaisten mukaan vain noin 10–15 prosenttiin kaikista lennoista. Näin ollen sitä ei voida katsoa tavanomaiseksi verokannaksi. Koska 3 euron verokanta ei ollut voimassa ajanjaksolla, jota tämä päätös koskee, sitä ei voida pitää lentomatkaverojärjestelmän tavanomaisena verokantana kyseisenä aikana. Komissio toteaa tämän vuoksi, että korkeampi 10 euron verokanta oli viitejärjestelmän tavanomainen verokanta ja 2 euron verokanta, jota sovellettiin hyvin rajattuihin lentoihin, oli poikkeus viitejärjestelmästä.

(46) Kolmanneksi komission on tutkittava, ovatko tällaiset poikkeukset perusteltuja ”järjestelmän luonteella tai taloudellisella rakenteella” ([15]) kyseisessä jäsenvaltiossa. Jos näin on, toimenpiteen ei katsota tuottavan valikoivaa etua eikä se näin ollen muodosta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Olisi huomattava, että oikeuskäytännön ([16]) mukaan merkitystä on tässä yhteydessä viitejärjestelmän eikä kyseisen toimenpiteen perusperiaatteilla.

(47) Irlannin viranomaisten mukaan alempi vero otettiin käyttöön veron kohtuullistamiseksi suhteessa lennon pituuteen. Komissio toteaa, että perustelu ei liity itse verojärjestelmän perusperiaatteisiin vaan poikkeusta koskeviin periaatteisiin. Veron rakenne ja objektiivinen luonne eivät liittyneet lennon pituuteen vaan siihen, että lento lähti irlantilaiselta lentoasemalta. Yhteys veroviranomaiseen, verotettava tapahtuma (lähtö irlantilaiselta lentoasemalta) ja negatiiviset ulkoisvaikutukset irlantilaiselle yhteiskunnalle (melu ja ilmansaasteet) olivat täsmälleen samat riippumatta lennon kohteesta ja matkan pituudesta. Asianomaiset lentoyhtiöt olivat siis samassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa tavoitteeseen nähden.

(48) Verojärjestelmälle ei myöskään ole ominaista verokannan tarkka eriyttäminen lennon todellisen pituuden mukaan. Ensinnäkään sovellettava verokanta ei perustunut lennon todelliseen pituuteen vaan kohteen ja Dublinin lentoaseman väliseen etäisyyteen siitä riippumatta, mistä lähtö varsinaisesti tapahtui. Toiseksi verojärjestelmässä on vain kaksi verokantaa: yksi erittäin lyhyille lennoille Dublinin lentoasemaan nähden ja toinen kaikkia muita lentoja varten.

(49) Lisäksi vaikka poikkeuksen syy olisi lentomatkaveron periaatteiden luonteessa ja logiikassa, unionin tuomioistuin on todennut, että edun on oltava johdonmukainen paitsi kyseisen verojärjestelmän luonteenomaisten ominaispiirteiden kanssa myös suhteessa kyseisen järjestelmän toteuttamiseen ([17]). Kuten johdanto-osan 47 kappaleessa todettiin, verojärjestelmällä ei käytännössä varmistettu verokantojen ja lentojen todellisten pituuksien oikeasuhteisuutta, koska sovellettava tulli oli vahvistettu Dublinin lentoaseman ja kohteen etäisyyden perusteella riippumatta siitä, mistä varsinainen lähtö tapahtui, ja sovellettavia verokantoja oli vain kaksi: yksi erittäin lyhyille lennoille Dublinin lentoasemaan nähden ja toinen kaikkia muita lentoja varten. Matkalippujen hinta kotimaassa sijaitseviin kohteisiin ei välttämättä ole halvempi kuin lentojen hinta muihin kohteisiin unionissa. Toimenpiteellä ei siis voitu saavuttaa tavoitetta, joka koski verotuksen oikeasuhteisuutta lennon pituuteen nähden. Tässä tapauksessa Irlannin viranomaiset tai kolmannet osapuolet eivät ole väittäneet, että poikkeuksen vaikutuksena vero olisi todellisuudessa ollut oikeasuhteinen etäisyyteen nähden. Irlannin viranomaiset päinvastoin tunnustavat, että etäisyyden ja verokannan vastaavuus ei ollut täydellinen.

(50) Tämän vuoksi komissio ei näe mitään syytä muuttaa alustavaa näkemystään, jonka mukaan alempi vero ei ollut lentomatkaverojärjestelmän logiikan ja sisäisen rakenteen mukainen. Näin ollen komissio katsoo, että toimenpide on valikoiva eikä sitä voida perustella järjestelmän luonteella ja logiikalla.

E t u

(51) Veromenot ovat kustannuksia, joista yleensä vastaa yritys.

([14]) Ks. alaviite 13.

([15]) Ks. esimerkiksi asia C-173/73, *Italia v. komissio* (Kok. 1974, s. 709) sekä 13 kohta ja sitä seuraavat kohdat komission tiedonannossa valtiontukisääntöjen soveltamisesta yritysten välittömään verotukseen (EYVL C 384, 10.12.1998, s. 3).

([16]) Ks. esimerkiksi tuomiot yhdistetyissä asioissa C-78/08–C 80/08, *Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate v. Paint Graphos Soc. coop. arl, Adige Carni Soc. coop. arl, selvitystilassa v. Agenzia delle Entrate, Ministero dell'Economia e delle Finanze ja Ministero delle Finanze v. Michele Franchetto*, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa, erityisesti 69 kohta, sekä asiassa T-210/02, 107 kohta.

([17]) Ks. esimerkiksi tuomiot yhdistetyissä asioissa C78-C-80/08, 73 kohta.

(52) Lentomatkaveron soveltaminen saattaa vaikuttaa veroa maksavien lentoyhtiöiden tuloihin nostamalla lippujen hintaa, jonka ne voivat tarjota asiakkailleen, tai pienentämällä jokaisen myydyn lipun marginaalia, jos lentoyhtiöt päättävät olla siirtämättä veroa asiakkailleen. Tältä osin unionin tuomioistuin on todennut: *"Koska lentokenttäverojen määrä vaikuttaa suoraan ja mekaanisesti matkan hintaan, matkustajien maksamien maksujen erot vaikuttavat automaattisesti kuljetuksen kustannuksiin, ja tällä tavalla pääasiassa suositaan pääsyä kotimaan lennoille* […]" ([18]).

(53) Tämän vuoksi alennetulla verokannalla on tavanomaista verokantaa pienempi vaikutus lentoyhtiöihin, jotka tarjoavat tällaisia lentoja. Nämä lentoyhtiöt vapautuvat maksusta, joka niiden olisi tavallisesti kannettava, ja niillä on näin ollen pienemmät kustannukset siirrettävänään asiakkaille tai kannettavanaan itse.

(54) Näin ollen komissio toteaa, että alempi verokanta tarjosi etua lentoyhtiöille, jotka toimivat niillä reiteillä, joihin kyseistä verokantaa sovellettiin. Alemmat kustannukset, jotka näiden lentoyhtiöiden oli siirrettävä asiakkailleen tai kannettava itse, merkitsivät näille lentoyhtiöille säästöä ja paransivat siten niiden taloudellista tilannetta verrattuna muihin lentoyhtiöihin, jotka kilpailivat lentoliikennemarkkinoilla. Etu vastaa erotusta alemman 2 euron verokannan ja tavanomaisen 10 euron verokannan välillä 30 päivästä maaliskuuta 2009 1 päivään maaliskuuta 2011 välisenä aikana. Komissio panee merkille, että lentoja, joihin alempaa verokantaa sovellettiin, lensivät pääasiassa sellaiset lentoyhtiöt, joilla on vahva yhteys Irlantiin (Aer Lingus, Aer Arann ja Ryanair on perustettu Irlannissa ja niiden päätoimipaikat ovat edelleen siellä). Tämän vuoksi alennettu verokanta tarjosi tosiasiassa irlantilaisille lentoyhtiöille etua verrattuna muihin toimijoihin unionissa.

(55) Komissio ei voi hyväksyä Ryanairin väitettä, jonka mukaan etu rajoittui alemman verokannan ja 1 päivästä maaliskuuta 2011 käyttöön otetun 3 euron verokannan väliseen erotukseen. Jäljempänä mainittua verokantaa ei sovellettu samaan aikaan kuin alempaa verokantaa. Kun etua määritellään järjestelmässä, jossa on alempi ja korkeampi verokanta, vertailuarvon asettaminen jonnekin näiden kahden välille ei ilmentäisi saatua etua kokonaan.

(56) Ryanair väitti lisäksi, että se on hyötynyt alemmasta verokannasta vähemmän kuin esimerkiksi Aer Arann, koska suurin osa sen lennoista suuntautuu kohteisiin, joihin sovellettiin korkeampaa verokantaa. Alemmasta 2 euron verokannasta koitunut etu on kuitenkin alemman veron ja tavanomaisen 10 euron verokannan välinen erotus. Kun alempaa verokantaa on sovellettu tiettyihin lentoihin, Ryanair on saanut etua, joka vastaa näiden kahden verokannan välistä erotusta, kuten muutkin lentoyhtiöt, jotka ovat suorittaneet lentoja, joihin alempaa verokantaa on sovellettu.

(57) Irlannin viranomaisten mukaan vero oli tarkoitettu siirrettäväksi matkustajille eikä sen vuoksi tarjonnut etua lentoyhtiöille. Tässä yhteydessä komissio toteaa, että tavanomaisen veron alennus saattaa tarjota valikoivaa etua lentoyhtiölle, joka on velvollinen maksamaan alennetun veron, jopa niissä tilanteissa, joissa on olemassa oikeudellinen velvoite siirtää kyseinen vero asiakkaille ([19]). Komissio toteaa myös, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa ei ollut sellaista mekanismia, jolla oltaisiin varmistettu, että vero on tosiasiassa siirretty eteenpäin, vaan lentoyhtiö saattoi päättää, siirtääkö se veron matkustajille, ja jos siirtää, millä tavalla. Kantelija itse asiassa väitti kantelussaan, että se ei voinut siirtää veron kustannuksia asiakkailleen, koska tällä olisi ollut suhteettoman suuri vaikutus sen lippujen hintoihin. Komissio ei sen vuoksi ole Irlannin viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että lentoyhtiöille ei olisi aiheutunut etua, sillä niillä lentoyhtiöillä, jotka pystyivät hyödyntämään alempaa veroa tietyillä lennoilla, oli vähemmän kustannuksia siirrettävänä asiakkailleen kuin muilla. Tämä on myös linjassa komission käytännön ([20]) kanssa, joka koskee valmisteveroon perustuvia tukitoimenpiteitä ja jonka mukaan tällaisen veron helpotusten on katsottu tarjoavan etua veron maksamiseen velvolliselle lentoyhtiölle siitäkin riippumatta, että yhtiö voi päättää siirtää kustannukset asiakkailleen.

(58) Näin ollen komissio toteaa, että alempi verokanta tarjosi etua tietyille lentoyhtiöille. Etu vastaa erotusta alemman 2 euron verokannan ja tavanomaisen 10 euron verokannan välillä 30 päivästä maaliskuuta 2009 1 päivään maaliskuuta 2011. Lentoja, joihin alempaa verokantaa sovellettiin, lensivät pääasiassa sellaiset lentoyhtiöt, joilla on vahva yhteys Irlantiin (Aer Lingus, Aer Arann ja Ryanair). Tämän vuoksi alennettu verokanta tarjosi irlantilaisille lentoyhtiöille etua verrattuna muihin toimijoihin unionissa.

([18]) Ks. esimerkiksi asia C-92/01, *Georgios Stylianakis v. Elliniko Dimosio* (Kok. 2003, s. I-1291, 28 kohta) ja asia C-70/99, *komissio v. Portugali* (Kok. 2001, s. I-4845, 20 kohta).

([19]) Ks. esimerkiksi asia C-143/99, erityisesti 5, 54 ja 55 kohta.

([20]) Ks. komission päätös C(2007) 754 valtiontukiasiassa N 892/2006 – Suomi – eriytetyt sähkön verokannat (EUVL C 109, 15.5.2007, s. 1); komission päätös C (2007) 2416/2 asiassa N 775/2006 – Saksa – alennetut verokannat tehdasteollisuuden, maa- ja metsätalouden jne. aloilla (EUVL C 152, 6.7.2007, s. 3); komission päätös C (2005) 1815/3 asiassa N 190/A/2005 – Yhdistynyt kuningaskunta – ilmastonmuutosmaksun muuttaminen (EUVL C 146, 22.6.2006, s. 8); komission päätös C (2009) 8093/2 asiassa N 327/2008 – Tanska – NOx-veron alennukset suurille saastuttajille ja yrityksille, jotka vähentävät saastuttamista, sekä biokaasua ja biomassaa koskevat verovähennykset (EUVL C 166, 25.6.2010, s. 1).

Valtion varat ja valtion toimenpiteeksi katsominen

(59) Se, että Irlannin viranomaiset sallivat tavanomaista alemman verokannan soveltamisen, johti valtion verotulojen menetykseen, ja kyseessä oli siten valtion varoista tapahtuva rahoitus. Koska alemmasta verokannasta olivat päättäneet valtion viranomaiset, kyse on valtion toimenpiteestä.

Vaikutus kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

(60) Kilpailijoihin verrattuna alemmasta verokannasta hyötyneet lentoyhtiöt vapautuivat kustannuksista, jotka niiden olisi muussa tapauksessa pitänyt kantaa tai siirtää asiakkailleen. Näin ollen lentomatkaveron alempi verokanta paransi niiden taloudellista tilannetta verrattuna muihin lentoliikennemarkkinoilla kilpaileviin yrityksiin, jolloin se vääristi tai uhkasi vääristää kilpailua.

(61) Jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa suhteessa muihin yrityksiin, jotka kilpailevat sen kanssa unionin sisäisessä kaupassa, tuen on katsottava vaikuttavan kauppaan ([21]). Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla ([22]). Lentoliikennealalle on tyypillistä voimakas kilpailu eri jäsenvaltioista tulevien lentoyhtiöiden välillä. Kilpailu lisääntyi entisestään 1 päivästä tammikuuta 1993, jolloin tuli voimaan lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe (”kolmas paketti”) eli yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92 ([23]), yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92 ([24]) ja lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92 ([25]). Alennettu verokanta oli sen vuoksi omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska se vahvisti joidenkin sellaisten lentoyhtiöiden asemaa, jotka kilpailevat unionin tasolla kokonaan vapautetuilla markkinoilla.

(62) Koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan arviointiperusteet täyttyvät, toimenpide on valtiontukea kaikille lentoyhtiöille, jotka liikennöivät alennetusta verokannasta hyötyviä lentoja.

5.2. **Sääntöjenmukaisuus**

(63) Koska Irlannin viranomaiset eivät ilmoittaneet toimenpiteestä ennen sen toteutusta, ne eivät täyttäneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisia velvollisuuksiaan. Näin ollen tuki on sääntöjenvastaista valtiontukea.

5.3. **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen nojalla**

(64) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jos se on tarkoitettu tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen ja jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Koska tuki oli toimintatukea, joka vähensi tiettyjen lentoyhtiöiden juoksevia kustannuksia, se ei unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti periaatteessa sovellu sisämarkkinoille ([26]). Tuki ei kuulu yksienkään komission antamien valtiontuen soveltuvuutta koskevien suuntaviivojen soveltamisalaan. Se ei varsinkaan kuulu lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta annettujen yhteisön suuntaviivojen ([27]) soveltamisalaan, koska se ei liity tiettyjen reittien perustamiseen. Irlannin viranomaiset eivät ole väittäneet ja toimittaneet mitään tietoja, jotka osoittaisivat, että tuki voitaisiin katsoa valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen yhteisön suuntaviivojen mukaiseksi ([28]). Päinvastoin ne ovat tehneet selväksi, että veron tarkoituksena on lisätä tuloja eikä suojella ympäristöä. Tätä päätelmää tukee se, että verolla ei ole selkeää tai suhteellista yhteyttä energiankulutuksen, saaste- tai kaasupäästöjen, melun tms. vähentämiseen. Sen vuoksi komissio ei pidä tukea sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(65) Tuki ei myöskään kuulu minkään muun SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 tai 3 kohdassa mainitun poikkeuksen soveltamisalaan.

(66) Vaikka tuki olisi jonkin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 tai 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksen mukainen – kuten se ei ole –, unionin tuomioistuin on todennut, ettei SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukainen menettely saa koskaan johtaa tulokseen, joka on ristiriidassa SEUT-sopimuksen erityismääräysten kanssa. Lisäksi unionin tuomioistuin on katsonut, että tukea koskevat yksityiskohtaiset säännöt, jotka ovat vastoin SEUT-sopimuksen muita kuin 107 ja 108 artiklan sisältämiä erityisiä määräyksiä, voivat olla niin kiinteästi sidoksissa tuen kohteeseen, ettei niitä voida arvioida erikseen ([29]). Tässä tapauksessa, kuten johdanto-osan 10 kappaleessa todetaan, komissio tutki eriytettyjä verokantoja ja totesi, että

([21]) Ks. erityisesti asia 730/79, *Philip Morris v. komissio* (Kok. 1980, s. 2671, 11 kohta); asia C-53/00, *Ferring* (Kok. 2001, s. I-9067, 21 kohta) ja asia C-372/97, *Italia v. komissio* (Kok. 2004, s. I-3679, 44 kohta).

([22]) Asia T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) v. Euroopan yhteisöjen komissio* (Kok. 1998, s. II-717).

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

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

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

([26]) Asia T-459/93, *Siemens SA v. komissio* (Kok. 1995, s. II-1675, 48 kohta). Ks. myös tuomio (johon on haettu muutosta) asiassa T-396/08, *Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt v. komissio* (Kok. 2010, 46–48 kohta) ja tuomio asiassa C-156/98, *Saksa v. komissio* (Kok. 1980, s. I-6857, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

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

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

([29]) Ks. esimerkiksi tuomiot asiassa C-225/91, *Matra v. komissio* (Kok. 1993, s. I–3203, 41 kohta) ja asiassa T-156/98, *RJB Mining v. komissio* (Kok. 2001, s. II-337, 112 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

ne olivat asetuksen (EY) N:o 1008/2008 sekä SEUT-sopimuksen palvelujen tarjoamisen vapautta koskevan 56 artiklan vastaisia, koska eriyttäminen asetti taloudellisesti rasittavampia ehtoja unionin sisäiselle lentoliikenteelle kuin kotimaan lentoliikenteelle. Unionin tuomioistuin on todennut nimenomaisesti lentokenttäveroja koskevissa asioissa, että palvelujen tarjoamisen vapautta koskevia SEUT-sopimuksen määräyksiä on sovellettava myös liikenteen alalla ([30]). Tässä tapauksessa valtiontuki muodostuu verokantojen eriyttämisestä. Koska vero ja tuki ovat saman verotoimenpiteen elementtejä, ne kuuluvat erottamattomasti yhteen ([31]), ja sen vuoksi valtiontukea ei voida myöntää ilman, että rikotaan palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta. Näin ollen tukea ei voida missään tapauksessa pitää SEUT-sopimuksen mukaisena, koska se olisi väistämättä ristiriidassa asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ja SEUT-sopimuksen 56 artiklan kanssa.

(67) Näin ollen komissio päättelee, että tukea ei voida pitää SEUT-sopimuksen mukaisena.

6. **PÄÄTELMÄT**

(68) Komissio katsoo, että finanssilain nro 2 (*Finance No. 2 Act*) 55 §:n 2 momenttiin ja etenkin sen 2 §:n b kohtaan perustuva lentomatkaveron alempi verokanta, jota sovellettiin 30 päivästä maaliskuuta 2009 1 päivään maaliskuuta 2011 lentoihin, joiden kohde sijaitsi enintään 300 kilometrin etäisyydellä Dublinin lentoasemalta, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Irlanti on toteuttanut valtiontuen SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

(69) Valtiontuki ei ole minkään SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätyn poikkeuksen mukainen. Koska kyseisen toimenpiteen ei voida katsoa soveltuvan sisämarkkinoille millään muullakaan perusteella, se ei sovellu sisämarkkinoille.

(70) Valtiontuen määrä on matkustajakohtaisen alemman verokannan ja tavanomaisen 10 euron verokannan välinen erotus (eli 8 euroa matkustajaa kohti). Tämä koskee kaikkia lentoja ilma-aluksilla, jotka kykenevät kuljettamaan yli 20 matkustajaa ja joita ei käytetä valtiollisiin tai sotilaallisiin tarkoituksiin, jotka lähtevät lentoasemilta, joiden kautta kulkee yli 10 000 matkustajaa vuodessa, ja joiden kohteena oleva lentoasema sijaitsee enintään 300 kilometrin etäisyydellä Dublinin lentoasemasta. Tuensaajat ovat Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann ja muut lentoyhtiöt, jotka Irlannin on yksilöitävä.

([30]) Ks. asiat C-92/01, *Georgios Stylianakis Paraskevas Louloudakis v. Elliniko Dimosio,* 23 kohta, ja C-70/99, *komissio v. Portugali* (Kok. 2001, s. I-4845, 27 ja 28 kohta) sekä asia C-49/89, *Corsica Ferries France v. Direction générale des douanes françaises* (Kok. 1989, s. 4441, 10 kohta).

([31]) Asia C-526/04, *Laboratoires Boiron v ACOSS* (Kok. 2006, s. I-7529, 45 kohta).

(71) Asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan 1 kohdan mukaan sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta. Irlanti olisi sen vuoksi velvoitettava perimään sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Irlannin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti käyttöön ottama sääntöjenvastainen valtiontuki, jota annettiin vuoden 2008 finanssilain nro 2 (*Finance No. 2 Act*) 55 §:n nojalla 30 päivästä maaliskuuta 2009 1 päivään maaliskuuta 2011 kaikkiin sellaisiin lentoihin sovellettavan alennetun lentomatkaveron muodossa, joita liikennöivät sellaiset ilma-alukset, jotka kykenevät kuljettamaan yli 20 matkustajaa ja joita ei käytetä valtiollisiin tai sotilaallisiin tarkoituksiin, jos ne lähtivät lentoasemilta, joiden kautta kulkee yli 10 000 matkustajaa vuodessa, ja lensivät kohteeseen, joka sijaitsee enintään 300 kilometrin etäisyydellä Dublinin lentoasemasta, ei sovellu sisämarkkinoille.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun tukiohjelman nojalla myönnetty yksittäinen tuki ei ole valtiontukea, jos se täyttää neuvoston asetuksen (EY) N:o 994/98 ([32]) 2 artiklan nojalla annetussa asetuksessa säädetyt edellytykset.

3 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun tukiohjelman nojalla myönnetty yksittäinen tuki, joka myöntämishetkellä täyttää asetuksen (EY) N:o 994/98 1 artiklan nojalla annetussa asetuksessa tai komission päätöksellä hyväksytyssä tukiohjelmassa säädetyt edellytykset, soveltuu sisämarkkinoille enintään kyseiseen tukimuotoon sovellettaviin enimmäistuki-intensiteetteihin saakka.

4 artikla

1. Irlannin on perittävä 1 artiklassa tarkoitetun tukiohjelman nojalla myönnetty sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin tuensaajilta.

2. Takaisinperittävään summaan sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen takaisinperintään saakka.

3. Korko on laskettava komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([33]) V luvun säännösten mukaisesti.

([32]) EYVL L 142, 14.5.1998, s. 1.
([33]) EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1.

5 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitetun tukiohjelman nojalla myönnetty tuki on perittävä välittömästi takaisin.

2. Irlannin on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksiantamisesta.

6 artikla

1. Kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta Irlannin on toimitettava seuraavat tiedot:

(a) luettelo tuensaajista, jotka ovat saaneet tukea 1 artiklassa tarkoitetun tukiohjelman nojalla, ja kunkin tuensaajan kyseisen tukiohjelman nojalla saaman tuen kokonaismäärä

(b) kultakin tuensaajalta takaisinperittävän tuen kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko)

(c) yksityiskohtainen kuvaus tämän päätöksen noudattamiseksi jo toteutetuista ja suunnitelluista toimenpiteistä,

(d) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaajat on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Irlannin on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöönpanemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 1 artiklassa tarkoitetun tukiohjelman nojalla myönnetyn tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava yksityiskohtaisia tietoja tuensaajilta takaisinperityn tuen ja koron määristä.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu Irlannille.

Tehty Brysselissä 25 päivänä heinäkuuta 2012.

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA

Varapuheenjohtaja