KOMISIJOS SPRENDIMAS

2012 m. liepos 25 d.

dėl valstybės pagalbos byloje SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Airijos taikyti diferencijuoti skrydžio mokesčio tarifai

(pranešta dokumentu Nr. C(2012) 5037)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2013/199/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas pagal pirmiau nurodytas nuostatas ([1]) ir atsižvelgusi į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2009 m. Komisija gavo oro linijų operatoriaus (toliau – „skundo pateikėjas“) skundą dėl valstybės pagalbos, susijusios su keletu Airijoje taikomo skrydžio mokesčio aspektų, įskaitant diferencijuotų mokesčių tarifų, taikomų skrydžiams, kai atstumas nuo Dublino oro uosto iki atvykimo oro uosto neviršija 300 km, kurie tariamai buvo palankūs „Aer Arann“.

(2) 2011 m. liepos 13 d. raštu Komisija pranešė Airijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl diferencijuotų mokesčių tarifų, taikomų remiantis Airijoje galiojančiu skrydžio mokesčiu. Komisija paprašė Airijos valdžios institucijų persiųsti sprendimo kopiją pagalbos gavėjams.

(3) 2011 m. rugpjūčio 9 d. ir rugsėjo 5 d. oro linijų operatorius „Ryanair Ltd.“ (toliau – „Ryanair“) pateikė raštus dėl Komisijos sprendimo pradėti procedūras. Komisija atsakė į šiuos raštus 2011 m. spalio 5 d. 2011 m. spalio 17 d. „Ryanair“ pateikė kitą raštą.

(4) Pratęsus atsakymo terminą, 2011 m. rugsėjo 15 d. Airijos valdžios institucijos pateikė pastabas dėl Komisijos sprendimo.

(5) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą 2011 m. spalio 18 d. paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas dėl priemonės.

(6) 2011 m. lapkričio 17 d. „Ryanair“ atsakė į tą prašymą. 2011 m. lapkričio 28 d. raštu Komisija paklausė „Ryanair“, ar ši bendrovė pateikė kokios nors konfidencialios informacijos, kurios nebūtų galima atskleisti Airijos valdžios institucijoms. 2011 m. lapkričio 30 d. raštu „Ryanair“ patvirtino, kad 2011 m. lapkričio 17 d. pateiktą informaciją galima persiųsti Airijos valdžios institucijoms.

(7) 2011 m. gruodžio 12 d. raštu Komisija persiuntė „Ryanair“ pastabas Airijos valdžios institucijoms, kurios pateikė savo pastabas 2012 m. sausio 13 d.

2. PRIEMONĖS APRAŠYMAS

(8) Nuo 2009 m. kovo 30 d. Airijos valdžios institucijos įvedė keleivinio oro transporto akcizo mokestį. Nacionalinis teisinis mokesčio pagrindas – 2008 m. Antrojo finansų įstatymo 55 straipsnis, įvedantis „skrydžio mokesčiu“ vadinamą akcizo mokestį, kurį oro linijų operatoriai įpareigojami mokėti už „kiekvieno keleivio išvykimą orlaiviu iš oro uosto“, esančio Airijoje ([3]). Mokestis taikomas, kai keleivis išvyksta iš oro uosto orlaiviu, kuris gali skraidinti daugiau kaip 20 keleivių ir kuris nėra naudojamas valstybiniais arba kariniais tikslais. Nors mokestį numatoma perkelti keleiviams jį pridedant prie bilieto kainos, už mokesčio mokėjimą atsakingi oro linijų operatoriai ([4]).

([1]) OL C 306, 2011 10 18, p. 10.

([2]) Žr. 1 išnašą.

([3]) Orlaiviams, kurie gali skraidinti mažiau kaip 20 keleivių arba kurie yra naudojami valstybiniais arba kariniais tikslais, šis mokestis nėra taikomas. Mokestis taip pat netaikomas skrydžiams iš oro uostų, aptarnaujančių mažiau nei 10 000 keleivių per metus.

([4]) Visi mokestį mokėti įpareigoti oro linijų operatoriai privalo užsiregistruoti Mokesčių tarnyboje (angl. *Revenue service*) ir per 20 dienų arba per kitą Mokesčių tarnybos nustatytą laikotarpį pateikti jai pajamų deklaraciją, kurioje būtų nurodytas praėjusį mėnesį išvykusių keleivių skaičius.

(9) Mokesčio įvedimo metu jis buvo taikomas atsižvelgiant į atstumą tarp oro uosto, iš kurio pradėtas skrydis, ir oro uosto, kuriame skrydis baigtas, pagal tokį tarifą: i) 2 EUR, jei skrydžio atstumas nuo Dublino oro uosto iki atvykimo oro uosto neviršija 300 km ir ii) 10 EUR visais kitais atvejais.

(10) Po Komisijos tyrimo dėl 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių ([5]) ir Sutarties 56 straipsnio nuostatų dėl laisvės teikti paslaugas galimo pažeidimo nuo 2011 m. kovo 1 d. tarifai buvo pakeisti taip, kad visiems skrydžiams pradėtas taikyti bendras 3 EUR mokestis, neatsižvelgiant į skrydžio atstumą ([6]).

3. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

(11) Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl mažesnio mokesčio tarifo, kuris buvo taikomas tam tikriems maršrutams nuo 2009 m kovo 30 d. iki 2011 m. kovo 1 d., nes manė, kad tai galėjo būti laikoma valstybės pagalba ir turėjo abejonių dėl jo suderinamumo su vidaus rinka.

(12) Vertindama, ar priemonė buvo atrankinė, Komisija, atsižvelgdama į nusistovėjusią teismų praktiką ([7]), pirmiausia nustatė atskaitos mokesčių sistemą, o paskui analizavo, ar taikant priemonę nebuvo nukrypta nuo tos mokesčių sistemos ir, jei buvo, ar Airija įrodė, kad šį nukrypimą lėmė mokesčių sistemos pobūdis ir logika.

(13) Ji padarė išvadą, kad šiuo atveju atskaitos sistema yra oro transporto keleivių, išvykstančių iš Airijos oro uostų, apmokestinimas.

(14) Komisija pažymėjo, kad skrydžio mokesčio sistemoje numatytas vienas bendras arba įprastas tarifas, taikomas beveik visiems skrydžiams, ir sumažintas tarifas, taikomas skrydžiams, kurių atstumas nuo Dublino oro uosto iki atvykimo oro uosto neviršija 300 km. Komisija nustatė, kad įprastas tarifas laikytinas atskaitos sistema, o sumažintas tarifas, kuris buvo taikomas aiškiai apibrėžtai skrydžių kategorijai, yra atskaitos sistemos išimtis.

(15) Komisijai kilo abejonių, ar sumažinto tarifo taikymą galima pagrįsti atstumu nuo išvykimo vietos iki galutinės atvykimo vietos.

(16) Pirma, tarifas buvo taikomas atsižvelgiant ne į faktinį kelionės atstumą, o į atstumą tarp Dublino oro uosto ir atvykimo vietos.

(17) Antra, mokesčio struktūra ir objektyvus pobūdis atrodo susiję ne su skrydžio atstumu, o su faktu, kad išvykstama iš bet kurio Airijos oro uosto. Visi keleiviai, išvykstantys iš bet kurio Airijos oro uosto, neatsižvelgiant į atvykimo vietą ir skrydžio atstumą, buvo visiškai vienodai susieti su mokesčių inspekcija, apmokestinamuoju įvykiu (išvykimu ir bet kurio Airijos oro uosto) ir neigiamais išoriniais padariniais Airijos visuomenei (triukšmu ir oro tarša). Mokesčio taikymo atžvilgiu visi susiję oro linijų operatoriai atsidūrė toje pačioje teisinėje ir faktinėje padėtyje.

(18) Trečia, mokesčių sistemai būdinga tai, kad pagal ją ne aiškiai diferencijuojamas apmokestinimas atsižvelgiant į skrydžių atstumą, o nustatomi tik du tarifai: vienas – labai trumpų maršrutų skrydžiams, o kitas – visiems kitiems skrydžiams. Toks kriterijus atrodė palankesnis skrydžiams Airijoje ir skrydžiams į tam tikras vakarines Jungtinės Karalystės vietas, todėl lėmė diskriminaciją tarp nacionalinių skrydžių ir skrydžių Bendrijos viduje. Šiuo atveju Airijos institucijos argumentavo, kad mokesčio, taikomo mažesniu tarifu apmokestintiems skrydžiams, padidinimas turės poveikį proporcingumui kainos atžvilgiu. Komisija nustatė, kad vidaus skrydžių bilietų kainos ne visada yra mažesnės nei skrydžių į kitas Sąjungos vietas bilietų kainos. Neatrodo, kad mažesnį mokesčio tarifą pagrįstų skrydžio mokesčio sistemos pobūdis ir logika, todėl šis mokestis laikytinas atrankine priemone.

(19) Kadangi atrodo, kad priemonė atitiko ir visus kitus Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, ji galėjo būti laikoma valstybės pagalba oro linijų operatoriams, vykdžiusiems skrydžius mažesniu tarifu apmokestintais maršrutais.

(20) Priemonė neatitiko jokių Komisijos parengtų gairių dėl valstybės pagalbos suderinamumo. Kadangi priemonė buvo veiklos pagalba, kurią teikiant buvo taikomos skirtingos sąlygos skrydžiams Bendrijos viduje, negalima laikyti, kad ji buvo tiesiogiai suderinama su Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatomis. Be to, pagalba neatitiko jokių kitų Sutarties 107 straipsnio 2 arba 3 dalyje nustatytų išimčių.

([5]) OL L 293, 2008 10 31, p. 3

([6]) Po pažeidimo procedūros Komisija 2010 m. kovo 18 d. išsiuntė oficialų pranešimą, kuriame išsakė poziciją, kad taikydama diferencijuotus skrydžio mokesčio tarifus Airija nevykdė savo įsipareigojimų pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 ir Sutarties 56 straipsnį. Gavusios šį oficialų pranešimą Airijos valdžios institucijos iš dalies pakeitė mokesčių sistemą.

([7]) Žr., pavyzdžiui, 2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimą *Portugalija prieš Komisiją*, C-88/2003, Rink. p. I-7115, 56 punktas ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *British Aggregates prieš Komisiją*, C-487/2006 P, Rink. p. I-10505, 81–83 punktai.

(21) Todėl Komisijai kilo abejonių dėl pagalbos priemonės suderinamumo su vidaus rinka ir pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles 4 straipsnio 4 dalies nuostatas ([8]) ji nusprendė pradėti oficialią tyrimo procedūrą ir pakvietė Airiją bei kitas suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas.

4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(22) Po skelbimo išspausdinimo Oficialiajame leidinyje ([9]) Komisija gavo Airijos valdžios institucijų ir „Ryanair“ pastabas.

4.1. Airijos valdžios institucijų pastabos

4.1.1. *Mokestis taikomas vartotojams*

(23) Airijos valdžios institucijos teigia, kad iš esmės skrydžio mokestis yra klientams taikomas mokestis. Siekdamos supaprastinti mokesčio taikymą Airijos valdžios institucijos įpareigojo visas oro transporto bendroves Mokesčių tarnybai mokėti atitinkamą sumą už kiekvieną keleivį, kurį tos oro transporto bendrovės skraidina iš Airijos oro uosto. Tačiau oro linijų operatoriams leidžiama perkelti mokestį ir taikyti jį keleiviams.

(24) Be to, skrydžio mokestis paprastai yra įtrauktas į bilieto kainą ir (arba) į bendrąsias operatorių paslaugų teikimo sąlygas kaip mokestis arba rinkliava kartu su kitais apmokestinimais ir mokesčiais. Todėl mokestis nėra kuriam nors oro linijų operatoriui taikoma lengvata – tai tik dar viena rinkliava, mokestis ar apmokestinimas, kuris faktiškai taikomas vartotojui.

4.1.2. *Netaikoma lengvata tam tikram operatoriui*

(25) Airijos valdžios institucijos teigia, kad lengvatų taikymas tam tikriems operatoriams yra būtina sąlyga, kad skrydžio mokestis atitiktų Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje pateiktą apibrėžimą. Pasak Airijos valdžios institucijų, kadangi skrydžio mokestis iš esmės yra klientams taikomas mokestis, nesvarbu ar tai 10 EUR, ar 2 EUR mokestis, sunku įžvelgti, kodėl šis mokestis galėtų būti laikomas lengvata tam tikriems operatoriams.

(26) Visiems operatoriams, nepaisant ar jie įpareigoti taikyti 10 EUR ar 2 EUR mokesčio tarifą, neabejotinai taikomos vienodos sąlygos. Klausimas kyla tik, ar pranašumas suteikiamas tiems oro linijų operatoriams, kurie yra bendrai įpareigoti taikyti 2 EUR mokesčio tarifą. Pasak Airijos valdžios institucijų, skrydžio mokestis galėtų būti laikomas valstybės pagalba tik tuo atveju, jeigu oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius į tas vietas, iki kurių atstumas nuo Dublino oro uosto yra ne daugiau nei 300 km, būtų įpareigotos taikyti 10 EUR skrydžio mokestį, bet joms būtų leista pasilikti skirtumą tarp 10 EUR tarifo ir 2 EUR tarifo. Tačiau šiuo atveju taip nėra. Atsižvelgiant į tai svarbu atkreipti dėmesį, kad nustatydamos šį mokestį Airijos valdžios institucijos neturėjo omenyje kurio nors konkretaus operatoriaus ar verslo modelio.

4.1.3. *Nesuteikiamas pranašumas Airijos oro linijų operatoriams*

(27) Pirma, reikėtų atkreipti dėmesį, kad Airija nebeturi nacionalinių oro vežėjų, nes valstybė iškeitė jai priklausančią „Aer Lingus“, buvusio valstybinio oro linijų operatoriaus, dalį į nedidelį akcijų paketą.

(28) Jeigu mokestis būtų daręs poveikį Airijos oro linijų operatoriams, šis poveikis kiekvienam oro linijų operatoriui būtų buvęs labai skirtingas. Airijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį, kad Sąjungos vidaus maršrutus, kuriems buvo taikomas didesnis 10 EUR mokesčio tarifas, daugiausia aptarnavo tos pačios Airijos oro transporto bendrovės. Atitinkamu laikotarpiu trys oro linijų operatoriai valdė apie [93–97] (*) % mažesniu tarifu apmokestintų skrydžių rinkos, bet jie taip pat dominavo Sąjungos skrydžių rinkoje, vykdydami [82–87] (*) % visų tokių skrydžių Sąjungos viduje.

(29) Visų pirma Airijos valdžios institucijos argumentuoja, kad „Ryanair“ tvirtinimas, jog šis oro linijų operatorius pateko į nepalankesnę padėtį, aiškiai nepagrįstas, nes „Ryanair“ skraidino apie [56–63] (*) % visų keleivių, skrendančių mažesniu tarifu apmokestintais maršrutais (žr. 1 lentelę).

1 lentelė

Skrydžių iš Airijos oro uostų rinkos dalys, kurias valdo Airijos oro linijų operatoriai

Rinkos dalys		
	Ne daugiau kaip 300 km	Daugiau kaip 300 km ([1])
„Ryanair“	[56–63] (*) %	[42–47] (*) %
„Aer Lingus“	[16–23] (*) %	[35–40] (*) %
„Aer Arann“	[10–17] (*) %	[0,5–2,5] (*) %
IŠ VISO	[93–97] (*) %	[82–85] (*) %

([1]) Tik Sąjungos viduje.
Šaltinis: Airijos pateikta informacija remiantis trijų Airijos oro linijų operatorių ir Centrinio statistikos biuro duomenimis.

([8]) OL L 83, 1999 3 27, p. 1
([9]) Žr. 1 išnašą.

(*) Siekiant neatskleisti verslo paslapties nurodomas intervalas.

(30) 1 lentelė rodo, kad vienintelis operatorius, kurį pagal valstybės turimą smulkų akcijų paketą galbūt galima laikyti nacionaliniu oro linijų operatoriumi („Aer Lingus“), vykdė daug daugiau skrydžių, apmokestintų didesniu tarifu ([35–40] (*) %) nei mažesniu tarifu apmokestintų skrydžių ([16–23] (*) %). Todėl jeigu mažesnis mokesčio tarifas būtų daręs kokį nors poveikį oro transporto bendrovėms, „Aer Lingus“ būtų atsidūręs daug nepalankesnėje padėtyje.

(31) Kalbant apie „Aer Arann“, kuris, kaip teigia skundo pateikėjas, taip pat turėjo naudos iš tariamai suteiktos pagalbos, Airijos valdžios institucijos pažymi, kad 2007–2010 m. šio oro linijų operatoriaus apyvarta ir skraidinamų keleivių skaičius gerokai sumažėjo. Įvedus mokestį „Aer Arann“ pranešė apie patirtus 18 mln. EUR nuostolius. Todėl atrodo, kad ši oro transporto bendrovė buvo pelningiausia prieš įvedant mokestį. Airijos valdžios institucijos taip pat atkreipia dėmesį, kad skundo pateikėjas ir „Aer Arann“ konkuravo vykdydami skrydžius tik vienu maršrutu ir kad tuo maršrutu skundo pateikėjas vykdė apie [37–42] (*) % skrydžių. Skundo pateikėjas vykdė daugiau kaip [37–42] (*) % reguliarių skrydžių į užsienio vietas, į kurias vykstant buvo taikomas mažesnis tarifas (vakarinės Jungtinės Karalystės dalys), o „Aer Arann“ ir „Aer Lingus“ teko mažesnė šių skrydžių dalis.

(32) Be to, ne Airijos oro linijų operatoriai visada galėjo nevaržomai vykdyti skrydžius mažesniu tarifu apmokestintais maršrutais. Šiame kontekste valstybė nesielgė savo nuožiūra. Airijos valdžios institucijos argumentuoja, kad jeigu būtų sudarytos palankesnės sąlygos vykdyti skrydžius, kuriems buvo taikomas mažesnis tarifas, užsienio (ne Airijos) operatoriai būtų vykdę tokius skrydžius. Tai, kad užsienio oro transporto bendrovės tokių skrydžių nevykdė, rodo, kad taikant mažesnį tarifą palankesnės sąlygos sudarytos nebuvo.

4.1.4. *Mažesnis tarifas buvo įvestas, kad nebūtų taikomas mokesčio tarifas, kuris turėtų poveikį proporcingumui bilieto kainos atžvilgiu*

(33) Airijos valdžios institucijos pabrėžia, kad tarifų diferencijavimo tikslas buvo subalansuoti mokesčio dydį atsižvelgiant į atstumą, nes trumpesnių maršrutų skrydžių kainos paprastai yra mažesnės. Nors pripažįstama, kad atstumas ir kaina nėra tobulai susieti, manyta, kad to pakanka mokesčio išskaidymui į du dydžius pagrįsti. Airijos valdžios institucijos mano, kad taikant mechanizmą, leidžiantį tiksliau diferencijuoti tarifus atsižvelgiant į atstumą, sistema būtų labai apsunkinta ir taptų administraciniu požiūriu sudėtinga.

4.1.5. *Konkurencijos neiškreipimas*

(34) Airijos valdžios institucijos argumentuoja, kad mažesnis mokesčio tarifas neiškreipė konkurencijos ir neturėjo jokios įtakos prekybai. Pirma, kadangi mokestis iš esmės buvo klientams taikomas mokestis, jis neturėjo jokios tiesioginės įtakos oro linijų operatoriams. Antra, taikant diferencijuotus mokesčių tarifus Airijos rinka nebuvo išskirta iš kitų valstybių narių rinkos. Didžioji dauguma skrydžių, kuriems buvo taikomas mažesnis tarifas, buvo ne šalies viduje vykdomi skrydžiai (jie sudarė 68 % visų skrydžių, o vidiniai skrydžiai sudarė 32 %). Trečia, oro linijų operatoriai vykdo veiklą rinkoje, kuri yra atvira konkurencijai, o tai reiškia, kad ji buvo atvira naujiems rinkos dalyviams, kuriems mažesnis tarifas buvo taikomas tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir kitiems oro linijų operatoriams. Jeigu mažesnis mokesčio tarifas būtų suteikęs pranašumo tam tikriems operatoriams, ne Airijos oro transporto bendrovės tikriausiai būtų vykdžiusios skrydžius tais maršrutais, kuriems taikomas mažesnis tarifas. Tai, kad rinkoje neatsirado naujų dalyvių, rodo, kad mažesnis tarifas nesuteikė pranašumo tam tikriems oro linijų operatoriams.

4.1.6. *Bet kokia pagalba būtų de minimis pagalba arba turėtų nedidelį poveikį susijusiems oro linijų operatoriams*

(35) Airijos valdžios institucijos teigia, kad net jeigu mažesnis mokesčio tarifas būtų laikomas valstybės pagalba kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, turėtų būtų pripažinta, kad jis yra suderinamas su vidaus rinka, nes tai būtų arba *de minimis* pagalba, arba turėtų nedidelį poveikį susijusiems oro linijų operatoriams.

4.2. **Trečiųjų šalių pastabos**

4.2.1. *„Ryanair“*

(36) Atsižvelgiant į tai, kad mažesnis mokesčio tarifas yra tam tikra valstybės pagalba, „Ryanair“ sutinka su preliminaria Komisijos nuomone, išsakyta 2011 m. gegužės 13 d. sprendime, kad mažesnis mokesčio tarifas suteikė pranašumo tam tikriems oro linijų operatoriams ir yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje. Tačiau „Ryanair“ nesutinka su Komisijos nuomone, kad (i) didesnis 10 EUR tarifas turėtų būti laikomas „įprastu“ tarifu ir kad (ii) „Ryanair“ įgijo pranašumo taikant šią priemonę.

(37) Atsižvelgiant į tai, kad mokesčio sistemoje nustatomas „įprastas“ arba „standartinis“ tarifas, „Ryanair“ teigia, kad Komisijos nuomonė, kad didesnis 10 EUR tarifas yra įprastas tarifas ir kad visi operatoriai, kuriems buvo taikomas 2 EUR tarifas, įgijo pranašumo, yra nepagrįsta. Pasak „Ryanair“, nėra priežasties, dėl kurios didesnis, o ne mažesnis tarifas turėtų būti laikomas įprastu tarifu. Be to, kadangi dviejų dydžių tarifą keičia bendras tarifas, naujasis tarifas greičiausiai bus sudarytas sujungus šiuos du pradinius tarifus. Todėl naujasis tarifas būtų tinkamas etalonas vertinant galimą dviejų dydžių tarifo sistemos žalą ar naudą.

(38) „Ryanair“ toliau teigia, kad dviejų dydžių skrydžio mokestis šiai oro transporto bendrovei pranašumo nesuteikė. Tirdama priemonę, kuri galimai yra valstybės pagalba, Komisija privalo atsižvelgti į bendrą jos poveikį

galimiems gavėjams, o ypač išskaičiuoti bet kokius konkrečius mokesčius, kurie apsunkina tariamos pagalbos suteikiamą pranašumą. Per laikotarpį, kai buvo taikoma dviejų dydžių mokesčio sistema, „Ryanair“ sumokėjo 2 lentelėje nurodytus mokesčius.

2 lentelė

2009 m kovo 30 d. – 2011 m. kovo 1 d. skraidintų keleivių skaičius ir sumokėti mokesčiai

Atstumo nuo Dublino oro uosto kategorija	Apmokestinami keleiviai	Sumokėti mokesčiai	Dalis
Ne daugiau kaip 300 km šalies teritorijoje (2 EUR tarifas)	[…] (*)	[…] (*) EUR	[0,5–2,5] (*) %
Ne daugiau kaip 300 km už šalies ribų (2 EUR tarifas)	[…] (*)	[…] (*) EUR	[1,5–4,5] (*) %
Daugiau kaip 300 km ES teritorijoje	[…] (*)	[…] (*) EUR	[93–98] (*) %
Daugiau kaip 300 km už ES ribų	[…] (*)	[…] (*) EUR	[0,3–2,5] (*) %
IŠ VISO	[…] (*)	[…] (*) EUR	100 %

(39) Kadangi „Ryanair“ nuomone naujasis bendras 3 EUR tarifas galėtų būti laikomas įprastu tarifu, per laikotarpį nuo 2009 m. kovo 30 d. iki 2011 m. kovo 30 d. „Ryanair“ turėtų būti sumokėjusi […] (*) ([10]) EUR skrydžio mokesčio. Tai yra […] (*) EUR mažiau nei buvo iš tiesų sumokėta (žr. 2 lentelę). Todėl „Ryanair“ argumentuoja, kad mažesnis mokesčio tarifas bendrovei ne tik nedavė naudos, bet ir sukėlė nuostolių.

4.3. **Airijos pastebėjimai dėl trečiųjų šalių pastabų**

(40) 2012 m. sausio 13 d. Airijos valdžios institucijos pateikė savo išvadas dėl „Ryanair“ pastabų: *pirma*, jos nesutinka su „Ryanair“ pateiktu mokesčio aprašymu, nes jų nuomone mokestis iš esmės yra klientams taikomas mokestis ir mažesnis mokesčio tarifas nesuteikė pranašumo oro transporto bendrovėms. *Antra*, Airijos valdžios institucijos neįžvelgia, kodėl „Ryanair“ galėtų būti laikoma bendrove, kuri tiesiogiai ir labiausiai nukentėjo taikant mažesnį tarifą, ypač atsižvelgiant į tai, kad ši bendrovė skraidina [56–63] (*) % visų keleivių, keliaujančių mažesniu tarifu apmokestintais maršrutais. *Trečia*, nėra pagrindo teigti, kad mažesnis mokesčio tarifas buvo įvestas siekiant suteikti pagalbą „Aer Arann“. Kurdamos minėtojo skrydžio mokesčio sistemą Airijos valdžios institucijos neturėjo omenyje kurio nors konkretaus operatoriaus. *Ketvirta*, „Ryanair“ argumentas, kad didesnis 10 EUR tarifas neturėtų būti laikomas įprastu skrydžio mokesčio tarifu, yra nelogiškas. Pagal dviejų dydžių mokesčio sistemą didesnis tarifas buvo taikomas 85–90 % visų skrydžių. Airijos valdžios institucijos pakartojo, kad jos leido nukrypti nuo standartinio 10 EUR tarifo siekiant subalansuoti mokesčio dydį atsižvelgiant į atstumą.

([10]) 3 EUR padauginta iš […] (*) keleivių

5. **VERTINIMAS**

5.1. **Valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį**

(41) Remiantis Sutarties 107 straipsnio 1 dalimi, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

A t r a n k u m a s

(42) Kad patektų į Sutarties 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, priemonė turi būti atrankinė ([11]). Siekdama nustatyti, ar priemonė yra atrankinė, Komisija turi įvertinti, ar priemonė sudaro palankesnes sąlygas „tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai“ lyginant su kitomis, kurios pagal minėtos sistemos siekiamus tikslus yra panašioje faktinėje ir teisinėje padėtyje ([12]). Pagal nusistovėjusią teismų praktiką ([13]), fiskalinė priemonė yra *a priori* atrankinė, jeigu ją taikant nukrypstama nuo bendrosios mokesčių sistemos taikymo.

(43) Pirma, todėl Komisija turi nustatyti tinkamą atskaitos mokesčių sistemą. Kalbėdama apie apmokestinimą Komisija pažymi, kad iš principo mokesčių sistemos apibrėžimas priklauso išimtinei valstybių narių kompetencijai. Kurdamos mokesčių sistemą Airijos valdžios institucijos nusprendė apmokestinamąjį įvykį, kuriam taikomas skrydžio mokestis, apibrėžti kaip keleivio išvykimą orlaiviu iš bet kurio Airijos oro uosto. Todėl atskaitos sistema yra oro transporto keleivių, išvykstančių iš Airijos oro uostų, apmokestinimas. Šios sistemos tikslas yra surinkti pajamų į valstybės biudžetą. Išvadą, kad atskaitos sistema yra oro transporto keleivių, išvykstančių iš Airijos oro uostų, apmokestinimas, Airijos valdžios institucijos patvirtino atsakydamos į trečiųjų šalių pastabas.

([11]) Žr. 2005 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-66/02, Rink. p. I-10901, 94 punktą.

([12]) Žr., pavyzdžiui, 2001 m. lapkričio 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Adria-Wien Pipeline ir Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, C-143/99, Rink. p. I-8365, 41 punktą, 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *GIL Insurance ir kt.*, C-308/01, Rink. p. I-4777, 68 punktą, 2005 m. kovo 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Heiser*, C-172/03, Rink. p. I-1627, 40 punktą, 2006 m. rugsėjo 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Portugalija prieš Komisiją*, C-88/03, Rink. p. I-7115, 54 punktą ir 2009 m. lapkričio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Presidente del Consiglio dei Ministri prieš Regione Sardegna*, C-169/08, Rink. p. I-10821, 61 punktą.

([13]) Žr., pavyzdžiui, 2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo *RENV British Aggregates Association prieš Komisiją*, T-210/02, Rink. p. II-2789, 107 punktą, 2006 m. rugsėjo 6 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Portugalija prieš Komisiją*, C-88/03, 56 punktą ir 2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo sprendimą *P British Aggregates prieš Komisiją*, C-487/06, 81–83 punktus.

(44) Antra, atsižvelgdama į nusistovėjusią teismų praktiką ([14]) Komisija turi nustatyti, ar taikant nagrinėjamą priemonę nenukrypta nuo nustatytos atskaitos sistemos.

(45) „Ryanair“ argumentuoja, kad mažesnis 2 EUR tarifas, arba bendras 3 EUR tarifas, įvestas 2011 m. kovo 1 d., turėtų būti laikomas įprastu skrydžio mokesčio sistemos tarifu. Tačiau, išskyrus tam tikras vakarines Jungtinės Karalystės vietas, mažesnis tarifas buvo taikomas tik vidaus skrydžiams ir, Airijos valdžios institucijų teigimu, tik 10–15 % visų šiuo mokesčiu apmokestintų skrydžių. Todėl šis tarifas negali būti laikomas įprastu mokesčio tarifu. Kalbant apie 3 EUR tarifą, jis nebuvo įvestas tuo laikotarpiu, kuriam taikomas šis Sprendimas, todėl jis negali būti laikomas to laikotarpio įprastu skrydžio mokesčio sistemos tarifu. Todėl Komisija daro išvadą, kad didesnis 10 EUR tarifas buvo įprastas atskaitos sistemos tarifas, o sumažintas 2 EUR tarifas, kuris buvo taikomas aiškiai apibrėžtai skrydžių kategorijai, buvo atskaitos sistemos išimtis.

(46) Trečia, Komisija privalo ištirti, ar tokias išimtis galima pagrįsti valstybėje narėje galiojančios „sistemos pobūdžiu arba bendrąja schema“ ([15]). Jeigu taip, priemonė nesuteikia atrankinio pranašumo ir todėl nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje. Atsižvelgiant į šį kontekstą pažymėtina, kad pagal teismų praktiką ([16]), svarbiais laikomi tik atskaitos sistemos, o ne konkrečios nagrinėjamos priemonės esminiai arba pagrindiniai principai.

(47) Pasak Airijos valdžios institucijų, mažesnis tarifas buvo įvestas siekiant subalansuoti mokesčio dydį atsižvelgiant į skrydžio atstumą. Komisija daro išvadą, kad šio tarifo įvedimo priežastys yra susijusios ne su pačios mokesčio sistemos esminiais arba pagrindiniais principais, o su nukrypimo nuo jos principais. Mokesčio struktūra ir objektyvus pobūdis susiję ne su skrydžio atstumu, o su faktu, kad išvykstama iš Airijos oro uosto. Visi keleiviai, išvykstantys iš bet kurio Airijos oro uosto, neatsižvelgiant į atvykimo vietą ir skrydžio atstumą, buvo visiškai vienodai susieti su mokesčių inspekcija, apmokestinamuoju įvykiu (išvykimu ir bet kurio Airijos oro uosto) ir neigiamais išoriniais padariniais Airijos visuomenei (pavyzdžiui, triukšmu ir oro tarša). Todėl mokesčio taikymo atžvilgiu visi susiję oro linijų operatoriai buvo toje pačioje teisinėje ir faktinėje padėtyje.

(48) Be to, mokesčių sistemai nebūdingas aiškus apmokestinimo diferencijavimas atsižvelgiant į faktinį skrydžių atstumą. Pirma, mokesčio tarifas buvo taikomas atsižvelgiant ne į faktinį kelionės atstumą, o į atstumą tarp Dublino oro uosto ir atvykimo vietos, neatsižvelgiant į tai, iš kur faktiškai buvo pradėtas skrydis. Antra, pagal šią mokesčio sistemą nustatomi tik du tarifai: vienas – labai trumpų maršrutų skrydžiams iš Dublino oro uosto, o kitas – visiems kitiems skrydžiams.

(49) Be to, net jeigu nukrypimą nuo mokesčio sistemos pagrindžia skrydžio mokesčio sistemos pobūdis ir logika, Teismas konstatavo, kad nauda turėtų kilti ne tik iš nagrinėjamai mokesčio sistemai būdingų savybių, bet ir iš to, kaip ji įgyvendinama ([17]). Kaip minima 47 konstatuojamojoje dalyje, mokesčio sistema *de facto* neužtikrino proporcingų tarifų priklausomai nuo faktinių skrydžių atstumų, nes taikomas tarifas buvo nustatytas pagal atstumą tarp Dublino oro uosto ir atvykimo vietos neatsižvelgiant į tai, iš kur faktiškai buvo pradėtas skrydis, todėl buvo taikomi tik du tarifai: vienas – labai trumpų maršrutų skrydžiams iš Dublino oro uosto, o kitas – visiems kitiems skrydžiams. Vidaus skrydžių bilietų kainos ne visada yra mažesnės nei skrydžių į kitas Sąjungos vietas bilietų kainos. Todėl taikant priemonę nebuvo pasiekta jos tikslo subalansuoti apmokestinimą atsižvelgiant į skrydžio atstumą. Šiuo atveju nei Airijos valdžios institucijos, nei kuri nors trečioji šalis neišsakė argumentų, kad nukrypimo nuo sistemos poveikis buvo *de facto* mokesčio dydžio subalansavimas atsižvelgiant į atstumą. Atvirkščiai, Airijos valdžios institucijos pripažįsta, kad atstumas ir mokesčio tarifas nebuvo tobulai susieti.

(50) Todėl Komisija nemato priežasčių keisti savo pradinę nuomonę, kad mažesnio tarifo nepagrindžia skrydžio mokesčio sistemos logika ir bendroji schema. Taigi, Komisijos nuomone, priemonė yra atrankinė ir nepagrįsta sistemos pobūdžiu ir logika.

P r a n a š u m a s

(51) Išlaidos mokesčiams – tai išlaidos, kurias paprastai padengia įmonė.

([14]) Žr. ankstesnę 13 išnašą.

([15]) Žr., pavyzdžiui, 1974 m. liepos 2 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija prieš Komisiją*, C-173/73, Rink. p. 709 ir Komisijos pranešimo dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo su tiesioginiu verslo apmokestinimu susijusioms priemonėms 13 *et seq*. punktą, OL C 384, 1998 12 10, p. 3.

([16]) Žr., pavyzdžiui, Teisingumo Teismo sprendimų sujungtose bylose C-78/08–C-80/08 *Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate prieš Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, likviduojama, prieš Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate ir Ministero delle Finanze prieš Michele Franchetto*, dar nepaskelbta rinkinyje, ypač 69 punktą ir sprendimo byloje T-210/02 107 punktą.

([17]) Žr., pavyzdžiui, Teisingumo Teismo sprendimų sujungtose bylose C78-C-80/08 73 punktą.

(52) Skrydžio mokesčio taikymas gali turėti įtakos šiuo mokesčiu apmokestintų oro transporto bendrovių pajamoms – gali didėti bilietų kainos, kurias bendrovės gali pasiūlyti savo klientams arba gali mažėti kiekvieno parduodamo bilieto pelno marža, jeigu oro transporto bendrovės nusprendžia neperkelti mokesčio keleiviams. Atsižvelgdamas į tai Teismas konstatavo, kad *„kadangi oro uosto mokesčiai tiesiogiai ir automatiškai turi įtakos kelionės kainai, keleivių mokamų mokesčių skirtumai automatiškai atsispindės transporto išlaidose, todėl […] pirmenybė bus teikiama skrydžiams šalies viduje lyginant su skrydžiais Bendrijos viduje.“* ([18])

(53) Todėl tam tikro tipo skrydžiams taikomas sumažintas tarifas tokio tipo skrydžius siūlantiems oro linijų operatoriams daro mažesnį poveikį nei įprastas tarifas. Šie oro linijų operatoriai nepatiria išlaidų, kurių jie paprastai turėtų, todėl jie mažiau išlaidų perkelia keleiviams arba apsiima padengti patys.

(54) Todėl Komisija nustatė, kad mažesnis mokesčio tarifas suteikė pranašumo tiems oro linijų operatoriams, kurie vykdė skrydžius šiuo tarifu apmokestintais maršrutais. Mažesnės išlaidos, kurias jie turėjo perkelti savo klientams arba apsiimti padengti patys, sudarė finansinius išteklius, kuriuos šie oro linijų operatoriai galėjo sumažinti ir taip pagerinti savo ekonominę situaciją lyginant su kitais oro transporto rinkoje konkuruojančiais oro linijų operatoriais. Suteiktas pranašumas atitinka skirtumą tarp mažesnio 2 EUR tarifo ir įprasto 10 EUR tarifo nuo 2009 m. kovo 30 d. iki 2011 m. kovo 1 d. Komisija pažymi, kad skrydžius, kuriems buvo taikomas mažesnis tarifas, daugiausia vykdė glaudžiai su Airija susiję oro linijų operatoriai (bendrovės „Aer Lingus“, „Aer Arann“ ir „Ryanair“ buvo įsteigtos Airijoje ir iki šiol turi savo būstines šioje šalyje). Todėl *de facto* sumažintas tarifas suteikė pranašumo Airijos oro linijų operatoriams, lyginant su kitais Sąjungos oro linijų operatoriais.

(55) Komisija negali sutikti su „Ryanair“ argumentu, kad pranašumu reikėtų laikyti tik skirtumą tarp mažesnio tarifo ir 3 EUR tarifo, kuris buvo įvestas 2011 m. kovo 1 d. Toks tarifas nebuvo taikomas tuo pat metu kaip mažesnis tarifas ir jeigu nustatoma, kad pranašumo suteikė sistema, pagal kurią taikomas vienas mažesnis tarifas ir vienas didelis tarifas, taikant etaloną, kurio dydis yra tarp šių dviejų tarifų, neparodomas visas suteiktas pranašumas.

(56) Bendrovė „Ryanair“ toliau argumentuoja, kad mažesnis mokesčio tarifas jai buvo mažiau naudingas nei, pavyzdžiui, „Aer Arann“, nes „Ryanair“ daugiausia skrydžių vykdo tais maršrutais, kurie apmokestinti didesniu tarifu. Tačiau pranašumas, suteikiamas taikant mažesnį 2 EUR mokesčio tarifą, yra skirtumas tarp šio tarifo ir įprasto 10 EUR tarifo. Taikydama mažesnį tarifą kai kuriems skrydžiams, bendrovė „Ryanair“, kaip ir kitos oro transporto bendrovės, vykdančios šiuo tarifu apmokestintus skrydžius, naudojosi pranašumu, kurį lėmė skirtumas tarp šių dviejų tarifų.

(57) Airijos valdžios institucijos argumentuoja, kad mokestis turėjo būti perkeltas keleiviams, todėl oro linijų operatoriai negalėjo naudotis jokiu pranašumu. Atsižvelgdama į šį kontekstą Komisija pažymi, kad sumažinus nustatyto mokesčio įprastą tarifą atrankinis pranašumas oro linijų operatoriui, kuris apmokestinamas šiuo sumažintu tarifu, gali būti suteiktas net tuomet, kai yra nustatytas teisinis reikalavimas šį mokestį perkelti klientams ([19]). Komisija taip pat pažymi, kad nagrinėjamuoju atveju nebuvo jokio mechanizmo, kuriuo būtų užtikrinta, kad mokestis iš tiesų būtų perkeltas; priešingai, teisė spręsti, ar mokestį perkelti keleiviams ir kaip tą padaryti, buvo palikta oro linijų operatoriams. Pateiktame skunde pateikėjas argumentavo priešingai, teigdamas, kad jis negalėjo perkelti su mokesčiu susijusių išlaidų keleiviams, nes tai būtų turėję pernelyg didelį poveikį jo bilietų kainoms. Todėl Komisija nesutinka su Airijos valdžios institucijų teigimu, kad oro linijų operatoriai negalėjo pasinaudoti pranašumu – tie operatoriai, kurie galėjo taikyti mažesnį tarifą tam tikriems skrydžiams, turėjo perkelti mažiau išlaidų savo klientams nei kiti operatoriai. Tai taip pat atitinka Komisijos praktiką dėl su akcizo mokesčiu ([20]) susijusių pagalbos priemonių, pagal kurią nustatyta, kad atleidimas nuo tokių mokesčių suteikia pranašumo skrydžio mokesčiu apmokestintam oro linijų operatoriui, neatsižvelgiant į tai, kad bendrovė gali nuspręsti perkelti išlaidas savo klientams.

(58) Todėl Komisija nustatė, kad mažesnis mokesčio tarifas suteikė pranašumo tam tikriems oro linijų operatoriams. Suteiktas pranašumas atitinka skirtumą tarp mažesnio 2 EUR tarifo ir įprasto 10 EUR tarifo nuo 2009 m. kovo 30 d. iki 2011 m. kovo 1 d. Skrydžius, kuriems buvo taikomas mažesnis tarifas, daugiausia vykdė glaudžiai su Airija susijusios oro transporto bendrovės („Aer Lingus“, „Aer Arann“ ir „Ryanair“). Todėl sumažintas tarifas suteikė pranašumo Airijos oro linijų operatoriams, lyginant su kitais Sąjungos oro linijų operatoriais.

([18]) Žr., pavyzdžiui, 2003 m. vasario 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Georgios Stylianakis prieš Elliniko Dimosio*, C-92/01, Rink. p. I-1291, 28 punktą ir 2001 m. birželio 26 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Portugaliją*, C-70/99, Rink. p. I-4845, 20 punktą.

([19]) Žr., pavyzdžiui, Teisingumo Teismo sprendimą C-143/99, ypač jo 5, 54 ir 55 punktus.

([20]) Žr. Komisijos sprendimą C(2007) 754 valstybės pagalbos byloje Nr. 892/2006 – Suomija: diferencijuoto energijos mokesčio sistemos pakeitimas, OL C 109, 2007 5 15, p. 1; Komisijos sprendimą C(2007) 2416/2 byloje Nr. 775/2006 – Vokietija: sumažinti mokesčio tarifai gamybos pramonei, žemės ūkiui, miškininkystei ir kt., OL C 152, 2007 7 6, p. 3; Komisijos sprendimą C(2005) 1815/3 byloje Nr. 190/A/2005 – Jungtinė Karalystė: klimato kaitos mokesčio pakeitimas, OL C 146, 2006 6 22, p. 8 ir Komisijos sprendimą C(2009) 8093/2 byloje Nr. 327/2008 – Danija: NO_X mokesčio sumažinimai stambiems teršėjams bei taršą mažinančioms įmonėms ir biodujoms bei biomasei skirtas mokesčių mažinimas, OL C 166, 2010 6 25, p. 1.

Valstybiniai ištekliai ir priemonės priskyrimas valstybei

(59) Faktas, kad Airijos valdžios institucijos leido taikyti mažesnį už įprastą mokesčio tarifą, lėmė, kad valstybė prarado mokestinių pajamų, o tai reiškia, kad tai buvo finansuojama iš valstybinių išteklių. Kadangi taikyti mažesnį tarifą nusprendė valdžios institucijos, priemonė priskirtina valstybei.

Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

(60) Lyginant su konkurentais, tie oro linijų operatoriai, kurie naudojosi mažesnio tarifo teikiamu pranašumu, nepatyrė išlaidų, kurias kitu atvejų būtų turėję padengti arba perkelti savo klientams. Todėl mažesnis skrydžio mokesčio tarifas pagerino jų ekonominę situaciją, lyginant su kitomis oro transporto rinkoje konkuruojančiomis įmonėmis ir taip iškreipė arba galėjo iškreipti konkurenciją.

(61) Kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitomis įmonėmis, su ja konkuruojančiomis Sąjungos vidaus prekybos srityje, laikoma, kad ta pagalba daro poveikį Sąjungos vidaus prekybai ([21]). Pakanka, kad pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis konkurencijai atvirose rinkose ([22]). Oro transporto sektoriui būdinga intensyvi konkurencija tarp skirtingų valstybių narių oro linijų operatorių, kuri ypač sustiprėjo 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiam oro transporto liberalizavimo etapui („trečiasis paketas“), t.y. 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ([23]), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus ([24]) ir 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų ([25]). Todėl sumažintas tarifas galėjo daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes jį taikant buvo sustiprinta kai kurių oro linijų operatorių padėtis konkuruojant visiškai liberalizuotoje Sąjungos rinkoje.

(62) Kadangi priemonė atitinka visus Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, ji yra valstybės pagalba visiems oro linijų operatoriams, vykdžiusiems skrydžius, kuriems buvo taikomas mažesnis tarifas.

5.2. **Teisėtumas**

(63) Nepranešdamos apie priemonę prieš ją skiriant, Airijos valdžios institucijos neįvykdė savo įsipareigojimų pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Todėl pagalbos priemonė yra neteisėta valstybės pagalba

5.3. **Pagalbos suderinamumas su Sutartimi**

(64) Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkte nurodoma, kad pagalba gali būti laikoma neprieštaraujančia vidaus rinkai, jeigu ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti ir jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Kadangi priemonė buvo veiklos pagalba, sumažinusi oro linijų operatorių einamąsias išlaidas, pagal nusistovėjusią Teismo praktiką ji iš principo yra nesuderinama su vidaus rinka ([26]). Priemonė neatitinka jokių su šiuo kontekstu susijusių Komisijos parengtų gairių dėl valstybės pagalbos suderinamumo. Visų pirma jai netaikomos Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([27]), nes ši pagalba nėra susijusi su pradėjimu skraidyti tam tikrais maršrutais. Airijos valdžios institucijos nepateikė argumentų ar informacijos, rodančios, kad pagalba galėtų būti laikoma suderinama pagal Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ([28]). Priešingai, jos aiškiai pareiškė, kad mokesčio tikslas yra surinkti pajamų, o ne apsaugoti aplinką. Tai, kad aptariamas mokestis nėra aiškiai ar proporcingai susijęs su energijos vartojimo, taršos, dujų išmetimo, triukšmo lygio ir pan. mažinimu, pagrindžia šį aiškinimą. Todėl Komisijos nuomone, pagalba nėra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatas.

(65) Nagrinėjama pagalba neatitinka jokių kitų Sutarties 107 straipsnio 2 arba 3 dalyje nustatytų išimčių.

(66) Be to, net jeigu pagalba atitiktų kurias nors Sutarties 107 straipsnio 2 arba 3 dalyje nustatytas išimtis, nors taip ir nėra, Teismas pareiškė, kad Sutarties 107 ir 108 straipsniuose nustatytos procedūros rezultatai negali prieštarauti konkrečioms Sutarties nuostatoms. Teismas taip pat mano, kad aspektai, prieštaraujantys konkrečioms Sutarties nuostatoms, išskyrus 107 ir 108 straipsnius, gali būti taip glaudžiai susiję su pagalbos dalyku, kad jų būtų neįmanoma įvertinti atskirai ([29]). Šiuo konkrečiu atveju, kaip išdėstyta 10 konstatuojamojoje dalyje, diferencijuoti tarifai buvo Komisijos tyrimo objektas ir Komisija nustatė, kad šių tarifų taikymas pažeidžia Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ir Sutarties 56 straipsnio nuostatas dėl laisvės teikti paslaugas, nes dėl tarifų diferencijavimo apsunkintos oro susisiekimo paslaugų Sąjungos viduje

([21]) Žr. ypač 1980 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo teismo sprendimo *Philip Morris prieš Komisiją*, C-730/79, Rink. p. 2671, 11 punktą, 2001 m. lapkričio 22 d. Teisingumo teismo sprendimo *Ferring*, C-53/00, Rink. p. I-9067, 21 punktą ir 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-372/97, Rink. p. I-3679, 44 punktą.

([22]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717.

([23]) OL L 240, 1992 8 24, p. 1

([24]) OL L 240, 1992 8 24, p. 8

([25]) OL L 240, 1992 8 24, p. 15

([26]) 1995 m. birželio 8 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Siemens SA prieš Komisiją*, T-459/93, Rink. p. II-1675, 48 punktas. Taip pat žr. 2010 m. liepos 8 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt prieš Komisiją*, T-396/08, Rink. p. (pateikta apeliacija), 46–48 punktus, 2000 m. sausio 27 d. Išvados *Vokietijos Federacinė Respublika prieš Komisiją*, C-156/98, Rink. p. I-6857, 30 punktą ir jame nurodytą tesimų praktiką.

([27]) OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

([28]) OL C 82, 2008 4 1, p. 1.

([29]) Žr. pavyzdžiui, 1993 m. balandžio 28 d. Išvados *Matra SA prieš Komisiją*, C-225/91, Rink. p. I-3203, 41 punktą ir 2001 m. sausio 31 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *RJB Mining plc prieš Komisiją*, T-156/98, Rink. p. II-337, 112 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką.

teikimo sąlygos, palyginti su šių paslaugų teikimo šalies viduje sąlygomis. Teismas aiškiai pareiškė, kad su oro uosto mokesčiais susijusiais atvejais Sutarties nuostatos dėl laisvės teikti paslaugas taip pat taikomos transporto sektoriui ([30]). Šiuo atveju valstybės pagalba kyla iš paties mokesčio tarifų diferencijavimo. Kadangi mokestis ir pagalba yra dvi tos pačios fiskalinės priemonės dalys, jų negalima atskirti ([31]) ir todėl valstybės pagalbos negalima suteikti nepažeidžiant laisvės teikti paslaugas principo. Todėl pagalba jokiu atveju negali būti laikoma suderinama su Sutartimi, nes tai neišvengiamai pažeistų Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ir Sutarties 56 straipsnio nuostatas.

(67) Todėl Komisija priėjo išvados, kad pagalba negali būti laikoma suderinama su Sutartimi.

6. **IŠVADA**

(68) Komisija nustatė, kad Antrojo finansų įstatymo 55 straipsnio 2 dalyje ir ypač 2 straipsnio b dalyje numatytas mažesnis skrydžio mokesčio tarifas, kuris nuo 2009 m. kovo 30 d. iki 2011 m. kovo 1 d. buvo taikomas skrydžiams, kurių atstumas nuo Dublino oro uosto iki atvykimo oro uosto neviršija 300 km, yra valstybės pagalba kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje. Airija neteisėtai teikė šią valstybės pagalbą pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalies nuostatas.

(69) Valstybės pagalba nėra suderinama su jokiomis Sutarties 107 straipsnio 2 ir 3 dalyje išdėstytomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis. Kadangi neįžvelgiama jokių kitų minėtos priemonės suderinamumo priežasčių, ji laikoma nesuderinama su vidaus rinka.

(70) Valstybės pagalbos dydis yra skirtumas tarp mažesnio skrydžio mokesčio tarifo ir įprasto 10 EUR tarifo (t. y. 8 EUR vienam keleiviui), taikomo kiekvienam keleiviui. Tai susiję su visais skrydžiais, kurie buvo vykdomi orlaiviais, galinčiais skraidinti daugiau kaip 20 keleivių ir nenaudojamais valstybiniais arba kariniais tikslais, iš oro uostų, aptarnaujančių daugiau nei 10 000 keleivių per metus, į vietas, iki kurių atstumas nuo Dublino oro uosto neviršija 300 km. Pagalbos gavėjai yra „Ryanair“, „Aer Lingus“, „Aer Arann“ ir kiti oro vežėjai, kuriuos nustatys Airija.

([30]) Žr. 2003 m. vasario 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Georgios Stylianakis prieš Elliniko Dimosio*, C-92/01, 23 punktą, 2001 m. kovo 6 d. Išvados *Komisija prieš Portugalijos Respubliką*, C-70/99, Rink. p. I-4845, 27 ir 28 punktus ir 1998 m. lapkričio 8 d. Išvados *Corsica Ferries France prieš Direction générale des douanes françaises*, C-49/89, Rink. p. 4441, 10 punktą.

([31]) 2006 m. kovo 30 d. Išvados *Laboratoires Boiron prieš ACOSS*, C-526/04, Rink. p. I-7529, 45 punktas.

(71) Pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 14 straipsnio 1 dalį, jeigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija turi reikalauti, kad atitinkama valstybė narė imtųsi visų priemonių, būtinų, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo. Todėl Airija turi susigrąžinti su Sutartimi nesuderinamą pagalbą,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią pagal **2008 m. Antrojo finansų įstatymo 55 straipsnio** nuostatas Airija neteisėtai ir pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalies nuostatas teikė nuo 2009 m. kovo 30 d. iki 2011 m. kovo 1 d. taikydama mažesnį skrydžio mokesčio tarifą visiems skrydžiams, kurie buvo vykdomi orlaiviais, galinčiais skraidinti daugiau kaip 20 keleivių ir nenaudojamais valstybiniais arba kariniais tikslais, iš oro uostų, aptarnaujančių daugiau nei 10 000 keleivių per metus, į vietas, iki kurių atstumas nuo Dublino oro uosto neviršija 300 km, yra nesuderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

Individuali pagalba, suteikta pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, nėra valstybės pagalba, jeigu ji atitinka sąlygas, nustatytas reglamente, priimtame pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 994/98 2 straipsnio nuostatas ([32]).

3 straipsnis

Individuali pagalba, suteikta pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, kuri jos suteikimo metu atitinka sąlygas, nustatytas reglamente, priimtame pagal Reglamento (EB) Nr. 994/98 1 straipsnį, arba pagalbos schemą patvirtinančiame Komisijos sprendime, yra suderinama su vidaus rinka, iki didžiausio pagalbos intensyvumo, taikomo tai pagalbos rūšiai.

4 straipsnis

1. Airija susigrąžina iš pagalbos gavėjų nesuderinamą pagalbą, suteiktą pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą.

2. Į grąžintinas sumas įskaičiuojamos palūkanos, susidariusios nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjai pradėjo naudotis pagalba, iki tos pagalbos susigrąžinimo dienos.

3. Palūkanos apskaičiuojamos bendrai sumai pagal komisijos Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ([33]).

([32]) OL L 142, 1998 5 14, p. 1

([33]) OL L 140, 2004 4 30, p. 1.

5 straipsnis

1. 1 straipsnyje minima pagalba, suteikta pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, turi būti susigrąžinta nedelsiant ir veiksmingai.

2. Airija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

6 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Airija pateikia Komisijai šią informaciją:

(a) visų naudos gavėjų, kurie gavo pagalbą pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, sąrašą ir bendrą kiekvieno naudos gavėjo pagal schemą gautos pagalbos sumą;

(b) bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti išieškota iš kiekvieno gavėjo;

(c) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įvykdyti, aprašą;

(d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad gavėjui nurodyta grąžinti pagalbą.

2. Airija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių imamasi šiam sprendimui įgyvendinti, pažangą iki visiško pagalbos, suteiktos pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, susigrąžinimo. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia visą informaciją apie numatytas priemones ir priemones, kurių jau imtasi šiam sprendimui įgyvendinti. Airija taip pat pateikia išsamius duomenis apie iš naudos gavėjų jau susigrąžintas pagalbos sumas ir palūkanas.

7 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Airijai.

Priimta Briuselyje, 2012 m. liepos 25 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas