KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 25. jūlijs)

par valsts atbalsta lietu SA.29064 (11/C, *ex* 11/NN) – Diferencētas avioceļojumu nodokļa likmes, ko piemērojusi Īrija

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 5037)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/199/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas ir aicinātas sniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem nosacījumiem [1], un ņemot vērā šo personu piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2009. gadā saņēma aviosabiedrības (turpmāk — "sūdzības iesniedzējs") sūdzību saistībā ar valsts atbalstu par vairākiem Īrijas piemērotā avioceļojumu nodokļa aspektiem, tostarp diferencētām nodokļa likmēm lidojumiem, kuru galamērķis atrodas ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas, kas, iespējams, sniedza priekšrocību *Aer Arann*.

(2) Komisija 2011. gada 13. jūlija vēstulē paziņoja Īrijai, ka attiecībā uz diferencētām nodokļa likmēm, ko Īrija piemēro, iekasējot avioceļojumu nodokli, tā ir nolēmusi sākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru. Komisija lūdza, lai Īrijas varas iestādes nosūta lēmuma kopiju atbalsta saņēmējiem.

(3) Aviosabiedrība *Ryanair Ltd*. (turpmāk — "*Ryanair*") 2011. gada 9. augustā un 2011. gada 5. septembrī iesniedza vēstules saistībā ar Komisijas lēmumu par procedūras sākšanu. Komisija uz šīm vēstulēm atbildēja 2011. gada 5. oktobrī. *Ryanair* 2011. gada 17. oktobrī iesniedza vēl vienu vēstuli.

(4) Pēc atbildēšanas termiņa pagarināšanas Īrijas varas iestādes 2011. gada 15. septembrī iesniedza apsvērumus par Komisijas lēmumu.

(5) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu 2011. gada 18. oktobrī tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2]. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus par attiecīgo pasākumu.

(6) *Ryanair* 2011. gada 17. novembrī iesniedza atbildi uz šo aicinājumu. Komisija 2011. gada 28. novembra vēstulē jautāja *Ryanair*, vai atbildē iekļautā informācija ir konfidenciāla un nav atklājama Īrijas varas iestādēm. *Ryanair* 2011. gada 30. novembra vēstulē apstiprināja, ka 2011. gada 17. novembrī iesniegto informāciju var nodot Īrijas varas iestādēm.

(7) Komisija 2011. gada 12. decembra vēstulē nodeva *Ryanair* piezīmes Īrijas varas iestādēm, un tās 2012. gada 13. janvārī sniedza savas piezīmes.

2. PASĀKUMA APRAKSTS

(8) Īrijas varas iestādes 2009. gada 30. martā noteica akcīzes nodokli aviopasažieru pārvadājumiem. Šā nodokļa valsts juridiskais pamats ir 2008. gada Likuma par finansēm (Nr. 2) 55. sadaļa, ar ko ievieš akcīzes nodokli, kuru sauc par "avioceļojumu nodokli", kas aviosabiedrībām jāmaksā par "*katru pasažieri, kas izlido gaisa kuģī no lidostas*", kura atrodas Īrijā [3]. Nodoklis stājas spēkā brīdī, kad pasažieris izlido no lidostas gaisa kuģī, ar ko var pārvadāt vairāk nekā 20 pasažierus un ko neizmanto valsts vai militārām vajadzībām. Lai gan minēto nodokli beigās ir paredzēts attiecināt uz pasažieriem, to pievienojot biļetes cenai, par tā iekasēšanu un maksāšanu ir atbildīgas aviosabiedrības [4].

[1] OV C 306, 18.10.2011., 10. lpp.

[2] Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

[3] Šis nodoklis neattiecas uz gaisa kuģiem, ar ko var pārvadāt mazāk par 20 pasažieriem, un gaisa kuģiem, ko izmanto valsts vai militārām vajadzībām. Tas neattiecas arī uz lidojumiem no lidostām, kuru kopējais pasažieru skaits gadā ir mazāks par 10 000.

[4] Katrai aviosabiedrībai, kurai jāmaksā šis nodoklis, ir jāreģistrējas Ieņēmumu dienestā un 20 dienu laikā vai citā attiecīgā periodā, ko var noteikt Ieņēmumu dienests, jāiesniedz Ieņēmumu dienestam atskaite par iepriekšējā mēneša laikā izlidojušo pasažieru skaitu.

(9) Ieviešanas sākumposmā minēto nodokli iekasēja, pamatojoties uz attālumu no lidostas, kurā sāka lidojumu, līdz galamērķa lidostai, piemērojot i) EUR 2 lidojumam no lidostas uz galamērķi, kas atrodas ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas, un ii) EUR 10 visos pārējos gadījumos.

(10) Pēc Komisijas veiktās izmeklēšanas par iespējamu Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulas (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā ([5]) un Līguma 56. panta par pakalpojumu sniegšanas brīvību pārkāpumu 2011. gada 1. martā likmes tika mainītas, visiem lidojumiem no Dublinas lidostas neatkarīgi no lidojuma attāluma piemērojot vienotu nodokļa likmi EUR 3 apmērā ([6]).

3. OFICIĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(11) Komisija sāka oficiālu procedūru par zemāko nodokļa likmi, ko atsevišķiem maršrutiem piemēroja laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam, jo uzskatīja, ka šis pasākums varētu būt valsts atbalsts, un apšaubīja tā saderību ar iekšējo tirgu.

(12) Izvērtējot to, vai pasākums bija selektīvs, Komisija saskaņā ar iedibināto judikatūru ([7]) vispirms noteica atbilstīgu atsauces nodokļu sistēmu un pēc tam analizēja, vai pasākums uzskatāms par atkāpi no šīs sistēmas un, ja tā ir, vai Īrija ir pierādījusi šīs atkāpes atbilstību nodokļu sistēmas būtībai un loģikai.

(13) Komisija secināja, ka konkrētajā gadījumā atsauces sistēma ir nodokļi, ko piemēro aviopasažieriem, kuri izlido no lidostas Īrijā.

(14) Komisija norādīja, ka avioceļojumu nodokļu sistēmā bija paredzēta viena vispārēja jeb parasta likme, ko attiecina gandrīz uz visiem lidojumiem, un samazināta likme, ko piemēro lidojumiem uz galamērķi, kurš atrodas ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas. Komisija secināja, ka parastā likme ir uzskatāma par atsauces sistēmu, savukārt samazināto likmi, ko piemēroja ļoti ierobežotai lidojumu kategorijai, varētu uzskatīt par atsauces sistēmas izņēmumu.

(15) Komisija šaubījās par to, vai attālums no ceļojuma sākuma vietas līdz galīgajam galamērķim bija pieņemams samazinātās likmes pamatojums.

(16) Pirmkārt, to piemēroja, ņemot vērā nevis ceļojuma faktisko garumu, bet gan attālumu no Dublinas lidostas līdz galamērķim.

(17) Otrkārt, šķita, ka nodokļa struktūra un objektīvā būtība bija saistītas nevis ar lidojuma attālumu, bet gan ar to, ka lidojums notiek no Īrijas lidostas. Visiem pasažieriem, kas izlidoja no Īrijas lidostas, neatkarīgi no to lidojuma galamērķa un mērotā attāluma saistība ar finanšu iestādi, ar nodokli apliekamais gadījums (lidojums no Īrijas lidostas) un nelabvēlīgā ietekme uz Īrijas sabiedrību (troksnis un gaisa piesārņojums) bija vienādi. Attiecībā uz šo mērķi konkrētajām aviosabiedrībām bija vienāda tiesiskā un faktiskā situācija.

(18) Treškārt, nodokļu sistēmā nebija skaidri diferencēta nodokļa likmes saistība ar lidojuma garumu, bet gan noteiktas tikai divas likmes — viena ļoti īsiem lidojumiem un otra visiem pārējiem lidojumiem. Radās priekšstats, ka šis kritērijs ir labvēlīgs lidojumiem Īrijā un uz konkrētām Apvienotās Karalistes rietumu daļām un tādējādi diskriminēja lidojumus Īrijā attiecībā pret lidojumiem uz citām ES dalībvalstīm. Attiecīgajā gadījumā Īrijas varas iestādes apgalvoja, ka lielāka maksa par galamērķiem, kam piemēroja zemāko likmi, būtu nesamērīga ar cenu. Komisija noskaidroja, ka iekšzemes lidojumi ne vienmēr ir lētāki par lidojumiem uz citiem ES galamērķiem. Tāpēc radās priekšstats, ka zemākā nodokļa likme nav pamatojama ar avioceļojumu nodokļu sistēmas būtību un loģiku un tāpēc varētu būt selektīvs pasākums.

(19) Tā kā izskatījās, ka pasākums atbilst arī visiem pārējiem Līguma 107. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem, šķita, ka tas ir uzskatāms par valsts atbalstu tām aviosabiedrībām, kas nodrošināja lidojumus maršrutos, kuriem piemēro samazināto likmi.

(20) Šķita, ka uz atbalstu neattiecās nekādas Komisijas publicētās pamatnostādnes par valsts atbalsta saderību. Tā kā šķita, ka pasākums bija darbības atbalsts, ar ko savstarpēji diskriminēja Savienības teritorijā veiktos lidojumus, to nevarēja uzskatīt par tieši saderīgu ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Turklāt uz atbalstu neattiecās neviens cits Līguma 107. panta 2. un 3. punktā paredzētais atbrīvojums.

([5]) OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

([6]) Saistībā ar pārkāpuma procedūru Komisija 2010. gada 18. marta vēstulē oficiāli paziņoja, ka uzskata, ka Īrija, diferencējot avioceļojumu nodokļa likmes, nav pildījusi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 un Līguma 56. pantā paredzētos pienākumus. Pēc tam, kad Īrijas varas iestādes saņēma oficiālo paziņojuma vēstuli, tās grozīja nodokļu sistēmu.

([7]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-88/2003 Portugāle pret Komisiju (Krājums 2006, I-7115. lpp., 56. punkts) un spriedumu lietā C-487/2006 P *British Aggregates* pret Komisiju (Krājums 2008, I-10505. lpp., 81.–83. punkts).

(21) Tāpēc Komisija apšaubīja atbalsta pasākuma saderību ar iekšējo tirgu un saskaņā ar 4. panta 4. punktu Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ([8]), nolēma sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru, aicinot Īriju un citas ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

(22) Atbildot uz Oficiālajā Vēstnesī ([9]) publicēto paziņojumu, Komisijai piezīmes iesniedza Īrijas varas iestādes un *Ryanair*.

4.1. Īrijas varas iestāžu piezīmes

4.1.1. *Nodoklis ir patērētāju nodoklis*

(23) Īrijas varas iestādes apgalvo, ka avioceļojumu nodoklis būtībā ir tikai patērētāju nodoklis. Lai atvieglotu tā piemērošanu, Īrijas varas iestādes noteica, ka katrai aviosabiedrībai jāmaksā Ieņēmumu dienestam attiecīgā summa par vienu pasažieri, kurš izlido no Īrijas lidostas un kura pārvadāšanu nodrošina attiecīgā aviosabiedrība. Taču aviosabiedrības drīkst šo nodokli nodot tālāk un iekasēt no saviem pasažieriem.

(24) Turklāt avioceļojumu nodoklis parasti ir norādīts biļetes cenā un/vai vispārējos operatoru noteikumos un nosacījumos kā ar pārējām maksām un nodokļiem saistīts nodoklis vai nodeva. Tādējādi nodoklis nerada priekšrocību nevienai aviosabiedrībai, jo ir tikai vēl viena nodeva, nodoklis vai maksa, ko efektīvi piemēro patērētājam.

4.1.2. *Nevienai aviosabiedrībai netiek radīta priekšrocība*

(25) Īrijas varas iestādes apgalvo, ka, ja konkrētiem operatoriem tiktu piešķirta priekšrocība, uz avioceļojumu nodokli attiektos Līguma 107. panta 1. punkts. Saskaņā ar Īrijas varas iestāžu teikto gadījumā, kad avioceļojumu nodoklis ir tikai patērētāju nodoklis neatkarīgi no tā, vai šā nodokļa likme ir EUR 10 vai EUR 2, būtu grūti saprast, kā tas varētu radīt priekšrocību konkrētiem operatoriem.

(26) Runa nav par to, vai visiem operatoriem neatkarīgi no tā, vai tiem jāiekasē nodokļa likme EUR 10 vai EUR 2 apmērā, ir izvirzīti vienlīdzīgi noteikumi. Faktiskais jautājums ir — vai priekšrocība nav piešķirta tām aviosabiedrībām, kurām kopā jāiekasē nodokļa likme tikai EUR 2 apmērā? Saskaņā ar Īrijas varas iestāžu teikto avioceļojumu nodokli varētu uzskatīt par valsts atbalstu vienīgi tad, ja aviosabiedrībām, kuras nodrošina lidojumus uz galamērķiem, kas atrodas ne tālāk par 300 km no Dublinas lidostas, būtu jāiekasē avioceļojumu nodoklis EUR 10 apmērā, bet tām būtu atļauts paturēt EUR 10 likmes un EUR 2 likmes starpību. Taču tā nebija. Saistībā ar to ir svarīgi norādīt, ka Īrijas varas iestādes, izstrādājot attiecīgo nodokli, neņēma vērā konkrētu operatoru vai uzņēmējdarbības modeli.

4.1.3. *Īrijas aviosabiedrībām netiek radīta priekšrocība*

(27) Pirmkārt, būtu jānorāda, ka Īrijai vairs nav *per se* valsts aviopārvadātāju, jo valsts atteicās no savām interesēm *Aer Lingus*, kas sākotnēji bija valsts aviosabiedrība, un kļuva par mazākuma akcionāru.

(28) Ja šis nodoklis kaut kādā veidā ietekmētu Īrijas aviosabiedrības, ietekme uz katru aviosabiedrību būtu ļoti atšķirīga. Īrijas varas iestādes norāda, ka lidojumus Savienības iekšējos maršrutos, kam piemēroja augstāko likmi EUR 10 apmērā, galvenokārt nodrošināja tās pašas Īrijas aviosabiedrības. Attiecīgajā periodā trīs aviosabiedrību daļa to lidojumu tirgū, kam piemēroja zemāko likmi, bija aptuveni [93–97] (*) %, taču tās dominēja arī Savienības iekšējo avioceļojumu tirgū, nodrošinot [82–87] (*) % no visiem attiecīgajiem Savienības iekšējiem lidojumiem.

(29) Īrijas varas iestādes īpaši uzsver, ka jebkādas *Ryanair* norādes par zaudējumiem ir pilnīgi nepamatotas, jo maršrutos, kam tika piemērota zemākā likme, [56–63] (*) % pasažierus pārvadā *Ryanair* (sk. 1. tabulu).

1. tabula

Īrijas aviosabiedrību tirgus daļa maršrutos no Īrijas lidostām

Tirgus daļa		
	Ne vairāk kā 300 km	Vairāk nekā 300 km ([1])
Ryanair	[56–63] (*) %	[42–47] (*) %
Aer Lingus	[16–23] (*) %	[35–40] (*) %
Aer Arann	[10–17] (*) %	[0,5–2,5] (*) %
KOPĀ	[93–97] (*) %	[82–85] (*) %

([1]) Tikai Savienībā.

Informācijas avots: Īrijas sniegtā informācija, kuras pamatā ir trīs Īrijas aviosabiedrību iesniegtie dati un no Centrālā statistikas biroja iegūtie dati.

([8]) OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

([9]) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(*) Tā kā attiecīgā informācija ir komercnoslēpums, tiek izmantots diapazons.

(30) Dokumenta 1. tabulā redzams, ka vienīgajam operatoram, kuru, ņemot vērā valsts mazākuma īpašumtiesības, varētu klasificēt kā valsts operatoru (*Aer Lingus*), tirgus daļa to lidojumu tirgū, kam piemēroja augstāko likmi ([35–40] (*) %), bija daudz lielāka nekā to lidojumu tirgū, kam piemēroja zemāko likmi ([16–23] (*) %). Tāpēc, ja zemākā nodokļa likme kaut kādā veidā ietekmētu aviosabiedrības, tās ietekme uz *Aer Lingus* būtu īpaši nelabvēlīga.

(31) Par *Aer Arann*, kam saskaņā ar sūdzības iesniedzēja teikto iespējamais valsts atbalsts arī radīja priekšrocību, Īrijas varas iestādes norāda, ka laikposmā no 2007. gada līdz 2010. gadam ievērojami samazinājās gan tās apgrozījums, gan pasažieru skaits. Pēc nodokļa ieviešanas *Aer Arann* ziņoja par zaudējumiem EUR 18 miljonu apmērā. Tāpēc šķiet, ka aviosabiedrība visienesīgāk darbojās pirms nodokļa ieviešanas. Īrijas varas iestādes arī norāda, ka sūdzības iesniedzējs un *Aer Arann* konkurēja tikai vienā iekšzemes maršrutā un tajā gandrīz [37–42] (*) % lidojumu nodrošināja sūdzības iesniedzējs. Sūdzības iesniedzējs arī nodrošināja vairāk nekā [37–42] (*) % no plānotajiem lidojumiem uz galamērķiem ārvalstīs, kam piemēroja zemāko likmi (Apvienotās Karalistes rietumu daļa), savukārt attiecīgā *Aer Arann* un *Aer Lingus* tirgus daļa bija mazāka.

(32) Turklāt aviosabiedrības, kas nav bāzētas Īrijā, vienmēr ir drīkstējušas nodrošināt lidojumus, kam piemēro zemāko nodokļa likmi. Valsts šo jomu nevar ierobežot. Īrijas varas iestādes apgalvo, ka, ja būtu bijis izdevīgi nodrošināt lidojumus, kam piemēroja zemāko nodokļa likmi, ārvalstu (Īrijā nebāzētu) operatori būtu nolēmuši šādus lidojumus piedāvāt. Taču ārvalstu aviosabiedrības šādus lidojumus nenodrošina, tādējādi var secināt, ka zemākā nodokļa likme neradīja īpašu priekšrocību.

4.1.4. *Zemāko likmi ieviesa, lai nepieļautu ar biļetes cenu nesamērīgas nodokļa likmes piemērošanu*

(33) Īrijas varas iestādes uzsver, ka likmes tika diferencētas tāpēc, lai panāktu nodokļa apmēra samērīgumu ar attālumu, jo cenas par lidojumiem uz tuvākiem galamērķiem parasti ir zemākas. Lai gan tiek atzīts, ka attāluma un cenas korelācija nav nevainojams risinājums, tika uzskatīts, ka korelācija ir pietiekams pamatojums nodokļa sadalīšanai divās likmēs. Īrijas varas iestādes uzskata, ka mehānisms, kas precīzāk diferencētu likmi, ņemot vērā attālumu, būtu ārkārtīgi sarežģījis sistēmu un radījis administratīvu slogu.

4.1.5. *Konkurences kropļošana nenotiek*

(34) Īrijas varas iestādes apgalvo, ka zemākā nodokļa likme neizraisīja konkurences kropļošanu un neietekmēja tirdzniecību. Pirmkārt, tā kā nodoklis būtībā bija patērētāju nodoklis, tam nebija uzskatāmas ietekmes uz aviosabiedrībām. Otrkārt, ar diferencētajām nodokļa likmēm Īrijas tirgus netika nodalīts no citu dalībvalstu tirgiem. Lielākā daļa lidojumu, kam piemēroja zemāko likmi, nebija iekšzemes lidojumi (68 %, salīdzinot ar 32 %, kas bija tikai iekšzemes lidojumi). Treškārt, aviosabiedrības darbojas konkurencei atvērtā tirgū, un tas nozīmē, ka tirgus bija pieejams jauniem dalībniekiem, kam zemāko likmi piemēroja, ievērojot tos pašus noteikumus, kas attiecās uz pārējām aviosabiedrībām. Ja zemākā nodokļa likme būtu radījusi priekšrocību konkrētiem operatoriem, Īrijā nebāzētās aviosabiedrības, visticamāk, būtu izvēlējušās nodrošināt lidojumus maršrutos, kam piemēroja zemāko likmi. Tirgus jaunpienācēju trūkums liecina par to, ka zemākā likme neradīja priekšrocību konkrētām aviosabiedrībām.

4.1.6. *Jebkāds atbalsts būtu de minimis atbalsts vai nenozīmīgi ietekmētu iesaistītās aviosabiedrības*

(35) Īrijas varas iestādes apgalvo, ka arī tad, ja nodokļa zemākā likme būtu uzskatāma par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, tā būtu jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, jo būtu vai nu *de minimis* atbalsts, vai arī radītu nenozīmīgu ietekmi uz iesaistītajām aviosabiedrībām.

4.2. **Trešo personu piezīmes**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Attiecībā uz zemākās nodokļa likmes valsts atbalsta iezīmēm *Ryanair* piekrīt sākotnējam uzskatam, ko Komisija pauda savā 2011. gada 13. maija lēmumā, t. i., ka zemākā nodokļa likme rada priekšrocību konkrētām aviosabiedrībām un ir uzskatāma par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Taču *Ryanair* nepiekrīt Komisijas uzskatam par to, ka i) par "parasto" likmi ir uzskatāma augstākā likme EUR 10 apmērā un ka ii) šis pasākums radīja *Ryanair* priekšrocību.

(37) Attiecībā uz "parastās" jeb "standarta" likmes iekļaušanu nodokļu sistēmā *Ryanair* apgalvo, ka Komisijas viedoklis par to, ka par parasto likmi ir uzskatāma augstākā likme EUR 10 apmērā un ka visiem operatoriem, kam piemēroja zemāko likmi EUR 2 apmērā, tika radīta priekšrocība, ir patvaļīgs. *Ryanair* norāda, ka augstākās, nevis zemākās likmes uzskatīšana par parasto likmi ir nepamatota. Turklāt, tā kā divpakāpju likme ir aizstāta ar vienotu likmi, jaunā likme varētu būt sākotnējo likmju vidējā vērtība. Tāpēc jaunā likme būtu saprātīga robežvērtība, ar ko izvērtēt, vai divpakāpju sistēma nav radījusi iespējamu kaitējumu vai priekšrocības.

(38) *Ryanair* arī apgalvo, ka divpakāpju aviocelojumu nodoklis neradīja *Ryanair* priekšrocības. Izvērtējot pasākumu, kas varētu būt valsts atbalsts, Komisijai jāņem vērā tā vispārējā ietekme uz iespējamo atbalsta saņēmēju, jo īpaši

jāatņem visas nodevas, kas apgrūtina iespējamā atbalsta radītās priekšrocības. Laikposmā, kad tika piemērota divpakāpju nodokļu sistēma, *Ryanair* maksāja 2. tabulā norādītos nodokļus.

2. tabula

Laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam pārvadāto pasažieru skaits un samaksātie nodokļi

Galamērķa kategorija no Dublinas lidostas	Pasažieri, kam piemēro nodokli	Samaksātais nodoklis	Daļa
Ne vairāk kā 300 km valsts robežās (EUR 2 likme)	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,5–2,5] (*) %
Ne vairāk kā 300 km ārpus valsts robežām (EUR 2 likme)	[…] (*)	EUR […] (*)	[1,5–4,5] (*) %
Vairāk nekā 300 km ES robežās	[…] (*)	EUR […] (*)	[93–98] (*) %
Vairāk nekā 300 km ārpus ES robežām	[…] (*)	EUR […] (*)	[0,3–2,5] (*) %
KOPĀ	[…] (*)	EUR […] (*)	100 %

(39) Tā kā *Ryanair* uzskata, ka par parasto likmi būtu jāuzskata jaunā vienotā likme EUR 3 apmērā, *Ryanair* laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam būtu bijis jāmaksā aviocelojumu nodoklis EUR […] (*) ([10]) apmērā. Tas ir par EUR […] (*) mazāk nekā faktiskā samaksātā summa (sk. 2. tabulu). Tāpēc *Ryanair* apgalvo, ka zemākā likme tai radīja nevis priekšrocības, bet drīzāk zaudējumus.

4.3. **Īrijas apsvērumi par trešās personas piezīmēm**

(40) Īrijas varas iestādes 2012. gada 13. janvārī izteica savu viedokli par *Ryanair* piezīmēm. *Pirmkārt*, tās nepiekrīt *Ryanair* sniegtajam nodokļa aprakstam, jo uzskata, ka nodoklis būtībā ir patērētāju nodoklis un ka zemākā nodokļa likme neradīja priekšrocību aviosabiedrībām. *Otrkārt*, tās nesaprot, kā zemākā likme varēja vistiešāk un nelabvēlīgāk ietekmēt *Ryanair*, jo īpaši tāpēc, ka lidojumos, kam piemēroja zemāko likmi, [56–63] (*) % pasažieru pārvadāja *Ryanair*. *Treškārt*, apgalvojums par to, ka zemākā nodokļa likme tika ieviesta, lai atbalstītu *Aer Arann*, ir nepamatots. Izstrādājot aviocelojumu nodokli, Īrijas varas iestādes neņēma vērā kādu konkrētu operatoru. *Ceturtkārt*, *Ryanair* apgalvojums par to, ka augstāko likmi EUR 10 apmērā nevar uzskatīt par aviocelojumu nodokļa parasto likmi, ir nepamatots. Īstenojot divpakāpju nodokļu sistēmu, augstāko likmi piemēroja 85–90 % lidojumu, kas tika veikti no Īrijas. Īrijas varas iestādes vēlreiz uzsvēra, ka atļāva atkāpties no standarta likmes EUR 10 apmērā, lai panāktu nodokļa apmēra samērīgumu ar attālumu.

([10]) EUR 3, ko reizina ar […] (*) pasažieriem.

5. **NOVĒRTĒJUMS**

5.1. **Valsts atbalsta esamība Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē**

(41) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu "*ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm*".

Selektivitāte

(42) Tāpēc, lai uz pasākumu attiektos Līguma 107. panta 1. punkts, pasākumam jābūt selektīvam ([11]). Lai noteiktu, vai pasākums ir selektīvs, Komisijai jāizvērtē, vai tas rada priekšrocības "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai" salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas, ņemot vērā minētā režīma izvirzīto mērķi, atrodas faktiski un tiesiski līdzīgā situācijā ([12]). Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([13]) fiskāls pasākums ir *prima facie* selektīvs, ja, to īstenojot, notiek atkāpe no vispārējās nodokļu sistēmas normālās piemērošanas.

(43) Tāpēc Komisijai, pirmkārt, ir jānosaka attiecīgā atsauces nodokļu sistēma. Attiecībā uz aplikšanu ar nodokļiem Komisija norāda, ka nodokļu sistēmas noteikšana būtībā ir ekskluzīvā dalībvalstu kompetencē. Izstrādājot savu nodokļu sistēmu, Īrijas varas iestādes nolēma, ka ar nodokli apliekamais aviocelojuma gadījums būs pasažiera lidojums gaisa kuģī no lidostas, kas atrodas Īrijā. Tāpēc atsauces sistēma ir to aviopasažieru aplikšana ar nodokli, kas izlido gaisa kuģī no lidostas, kas atrodas Īrijā. Šīs sistēmas mērķis ir radīt ieņēmumus valsts budžetam. Secinājumu, ka atsauces sistēma ir to aviopasažieru aplikšana ar nodokli, kuri lido no lidostas, kas atrodas Īrijā, Īrijas varas iestādes apstiprināja savā atbildē uz trešās personas apsvērumiem.

([11]) Sk. spriedumu lietā C-66/02 Itālija pret Komisiju (Krājums 2005, I-10901. lpp., 94. punkts).

([12]) Sk., piemēram, spriedumu lietās C-143/99 *Adria-Wien Pipeline* un *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* (*Recueil* 2001, I-8365. lpp., 41. punkts); C-308/01 *GIL Insurance* un citi (Krājums 2004, I-4777. lpp., 68. punkts) un C-172/03 *Heiser* (Krājums 2005, I-1627. lpp., 40. punkts), C-88/03 Portugāle (Krājums 2006, I-7115. lpp., 54. punkts) un C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri* pret *Regione Sardegna* (Krājums 2009, I10821. lpp., 61. punkts).

([13]) Sk., piemēram, spriedumu lietā T-210/02 *RENV British Aggregates Association* pret Komisiju (Krājums 2006, II-2789. lpp., 107. punkts) un spriedumu lietās C-88/03 Portugāle (56. punkts) un C-487/06 P *British Aggregates* (2008, 81.–83. punkts).

(44) Otrkārt, saskaņā ar iedibināto judikatūru ([14]) Komisijai jānosaka, vai attiecīgais nodokļa pasākums ir uzskatāms par atkāpi no noteiktās atsauces sistēmas.

(45) *Ryanair* apgalvo, ka par avioceļojumu nodokļa sistēmas parasto likmi būtu uzskatāma zemākā likme EUR 2 apmērā vai arī vienotā likme EUR 3 apmērā, ko ieviesa 2011. gada 1. martā. Taču, izņemot konkrētus galamērķus Apvienotās Karalistes rietumos, zemāko likmi piemēroja tikai iekšzemes galamērķiem un saskaņā ar Īrijas varas iestāžu teikto tikai aptuveni 10–15 % no visiem lidojumiem, kam piemēroja nodokli. Tāpēc to nevar uzskatīt par parasto nodokļa likmi. Savukārt likme EUR 3 apmērā nebija spēkā laikposmā, uz ko attiecas šis lēmums, un tāpēc nav uzskatāma par tālaika avioceļojumu nodokļa sistēmas parasto likmi. Tādējādi Komisija secina, ka atsauces sistēmas parastā nodokļa likme bija augstākā likme EUR 10 apmērā, savukārt samazinātā likme EUR 2 apmērā, ko piemēroja ļoti ierobežotai lidojumu kategorijai, bija atkāpe no atsauces sistēmas.

(46) Treškārt, Komisijai jāpārbauda, vai šādi izņēmumi ir pamatoti, ņemot vērā attiecīgās dalībvalsts "sistēmas būtību un vispārējo struktūru" ([15]). Ja izņēmums ir pamatots, tiek uzskatīts, ka pasākums nerada selektīvu priekšrocību un tādējādi nav uzskatāms par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Saistībā ar to būtu jānorāda, ka saskaņā ar judikatūru ([16]) ir jāņem vērā atsauces sistēmas attiecīgie pamatprincipi, nevis ar konkrēto pasākumu saistītie principi.

(47) Saskaņā ar Īrijas varas iestāžu teikto zemāko likmi ieviesa, lai panāktu nodokļa apmēra samērīgumu ar lidojuma attālumu. Komisija secina, ka pamatojums ir saistīts nevis ar nodokļu sistēmas pamatprincipiem, bet drīzāk ar pašu atkāpi no sistēmas. Nodokļa struktūra un objektīvā būtība bija saistītas nevis ar lidojuma attālumu, bet gan ar to, ka lidojums notika no Īrijas lidostas. Visiem pasažieriem, kas lidoja no Īrijas lidostas, saistība ar finanšu iestādi, ar nodokli apliekamais gadījums (lidojums no Īrijas lidostas) un radītā nelabvēlīgā ietekme uz Īrijas sabiedrību (piemēram, troksnis un gaisa piesārņojums) bija pilnīgi vienādi neatkarīgi no lidojuma galamērķa un mērotā attāluma. Tāpēc attiecībā uz šo mērķi konkrētajām aviosabiedrībām bija vienāda tiesiskā un faktiskā situācija.

(48) Turklāt nodokļu sistēmai nav raksturīga skaidra, ar lidojumu faktisko garumu saistīta nodokļa likmes diferencēšana. Pirmkārt, nodokļa likmi piemēroja, ņemot vērā nevis lidojuma faktisko garumu, bet gan attālumu no Dublinas lidostas līdz galamērķim neatkarīgi no lidojuma faktiskās sākuma vietas. Otrkārt, nodokļu sistēmā bija noteiktas tikai divas likmes — viena ļoti īsiem lidojumiem no Dublinas lidostas un otra visiem pārējiem lidojumiem.

(49) Turklāt pat tad, ja atkāpes iemesls atbilst avioceļojumu nodokļu sistēmas principu būtībai un loģikai, Tiesa ir noteikusi, ka piešķirtajai priekšrocībai jābūt saskanīgai ne tikai ar attiecīgās nodokļu sistēmas raksturīgajām īpašībām, bet arī saistībā ar veidu, kādā šī sistēma tiek īstenota ([17]). Kā norādīts 47. apsvērumā, nodokļu sistēma *de facto* nenodrošināja samērīgas likmes saistībā ar lidojumu faktisko garumu, jo piemērojamo likmi noteica, ņemot vērā attālumu no Dublinas lidostas līdz galamērķim neatkarīgi no lidojuma faktiskās sākuma vietas, un tāpēc tika piemērotas tikai divas likmes — viena ļoti īsiem lidojumiem no Dublinas lidostas un otra visiem pārējiem lidojumiem. Lidojumi uz iekšzemes galamērķiem ne vienmēr ir lētāki par lidojumiem uz citiem ES galamērķiem. Tāpēc ar šo pasākumu nevarēja sasniegt izvirzīto mērķi, t. i., panākt nodokļa apmēra samērīgumu ar lidojuma attālumu. Šajā gadījumā ne Īrijas varas iestādes, nedz arī kāda trešā persona neapgalvoja, ka, piemērojot atkāpi, tika panākta ar attālumu samērīga *de facto* nodokļa likme. Gluži pretēji, Īrijas varas iestādes atzīst, ka attāluma un nodokļa likmes korelācija nav nevainojams risinājums.

(50) Tāpēc Komisijai nav iemesla mainīt savu sākotnējo viedokli par to, ka zemākā likme neatbilst avioceļojumu nodokļa sistēmas loģikai un vispārējai struktūrai. Tādējādi Komisija uzskata, ka pasākums ir selektīvs un nav pamatojams ar sistēmas būtību un loģiku.

P r i e k š r o c ī b a

(51) Izdevumi par nodokļiem ir izmaksas, ko parasti sedz uzņēmums.

([14]) Sk. 13. zemsvītras piezīmi.

([15]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-173/73 Itālija pret Komisiju (*Recueil* 1974, 709. lpp.), kā arī 13. punktu un turpmākos punktus Komisijas Paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu pasākumiem, kas attiecas uz tiešajiem nodokļiem uzņēmējdarbībai (OV C 384, 10.12.1998., 3. lpp.).

([16]) Sk., piemēram, spriedumus apvienotajās lietās C-78/08–C-80/08 *Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate* pret *Paint Graphos scarl Adige Carni scrl*, likvidācijas procesā pret *Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate* un *Ministero delle Finanze* pret *Michele Franchetto*, nav ziņots, jo īpaši 69. punktu, kā arī spriedumu lietā T-210/02, 107. punkts.

([17]) Sk., piemēram, spriedumu apvienotajās lietās C-78–C-80/08, 73. punkts.

(52) Aviaceļojumu nodokļa piemērošana var ietekmēt to aviosabiedrību ieņēmumus, kam šis nodoklis jāmaksā, palielinot biļešu cenas, ko tās var piedāvāt saviem klientiem, vai samazinot peļņu par katru pārdoto biļeti, ja aviosabiedrības nolemj neattiecināt šo nodokli uz patērētājiem. Saistībā ar to Tiesa ir noteikusi, ka „*tā kā lidostu nodokļi tieši un automātiski ietekmē ceļojuma cenu, pasažieriem piemērojamie atšķirīgie nodokļi automātiski ietekmēs pārvadāšanas izmaksas un tādējādi, […] iekšzemes lidojumi būs pieejamāki nekā Kopienas robežās veiktie iekšzemes lidojumi*" ([18]).

(53) Tāpēc konkrētai lidojumu kategorijai piemērotā samazinātā likme rada mazāku ietekmi nekā parastā likme, ko piemēro aviosabiedrībām, kuras piedāvā šo lidojumu kategoriju. Šīs aviosabiedrības tiek atbrīvotas no izmaksām, kas tām parasti būtu jāsedz, un tādējādi tām ir jānodod saviem klientiem mazākas izmaksas vai arī pašām tās jāuzņemas.

(54) Ņemot to vērā, Komisija secina, ka zemākā nodokļa likme radīja priekšrocību tām aviosabiedrībām, kuras nodrošināja lidojumus maršrutos, uz ko attiecās šī likme. Mazākas izmaksas, kas aviosabiedrībām bija jānodod saviem klientiem vai jāsedz pašām, bija finanšu resursi, ko šīs aviosabiedrības varēja ietaupīt un kas tādējādi uzlaboja to ekonomisko situāciju attiecībā pret citām aviosabiedrībām, kuras konkurē gaisa satiksmes tirgū. Radītā priekšrocība ir parastās nodokļa likmes (EUR 10) un zemākās nodokļa likmes (EUR 2) starpība laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam. Komisija norāda, ka lidojumus, kam piemēroja mazāko likmi, galvenokārt nodrošināja ar Īriju cieši saistītas aviosabiedrības (*Aer Lingus*, *Aer Arann* un *Ryanair* ir dibinātas Īrijā, un tajā joprojām ir to galvenās mītnes). Tāpēc samazinātā likme Īrijas aviosabiedrībām *de facto* radīja priekšrocību attiecībā pret citiem Savienības operatoriem.

(55) Komisijai nav pieņemams *Ryanair* apgalvojums par to, ka priekšrocība bija tikai 2011. gada 1. martā ieviestās likmes (EUR 3) un zemākās likmes starpība. Jaunā likme netika piemērota zemākās likmes piemērošanas periodā un, ja priekšrocību nosaka sistēmā, kurā piemēro zemāku un augstāku nodokļa likmi, piemērojot robežvērtību, ko nosaka kā šo likmju aptuveno vidējo vērtību, netiek aptverta visa piešķirtā priekšrocība.

([18]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-92/01 *Georgios Stylianakis* pret *Elliniko Dimosio* (*Recueil* 2003, I-1291. lpp., 28. punkts) un spriedumu lietā C-70/99 Komisija pret Portugāli (*Recueil* 2001, I-4845. lpp., 20. punkts).

(56) *Ryanair* arī apgalvo, ka zemākā nodokļa likme tai radīja mazāku priekšrocību nekā, piemēram, *Aer Arann*, jo *Ryanair* galvenokārt nodrošina lidojumus uz galamērķiem, kam piemēro augstāko likmi. Tomēr priekšrocība, ko nodrošina zemākās nodokļa likmes (EUR 2) piemērošana, ir standarta likmes (EUR 10) un zemākās likmes starpība. Piemērojot zemāko likmi konkrētiem lidojumiem, *Ryanair*, tāpat kā visas pārējās aviosabiedrības, kuras nodrošina lidojumus, kam piemēro šo likmi, guva priekšrocību abu likmju starpības apmērā.

(57) Īrijas varas iestādes apgalvo, ka nodokli bija paredzēts nodot pasažieriem, tādējādi aviosabiedrībām netika radīta priekšrocība. Saistībā ar to Komisija norāda, ka konkrētā nodokļa parastās likmes samazināšana var radīt selektīvu priekšrocību aviosabiedrībai, kam jāmaksā samazināta likme arī tādos gadījumos, kad pastāv tiesisks pienākums nodot attiecīgā nodokļa nomaksu patērētājiem ([19]). Komisija norāda arī to, ka attiecīgajā gadījumā nebija mehānisma, kas nodrošinātu nodokļa faktisku nodošanu patērētājiem, bet aviosabiedrībām tika atļauts izlemt, vai un kā attiecināt nodokļa samaksu uz pasažieriem. Sūdzības iesniedzējs savā sūdzībā gan apgalvoja pretējo, t. i., tas nevarēja nodot nodokļa izmaksas saviem klientiem, jo šāda rīcība nesamērīgi ietekmētu tā noteiktās biļešu cenas. Tāpēc Komisija nepiekrīt Īrijas varas iestāžu apgalvojumam par to, ka aviosabiedrībām netika radīta priekšrocība — tās aviosabiedrības, kas konkrētiem lidojumiem varēja piemērot zemāko nodokļa likmi, varēja saviem klientiem nodot mazākas izmaksas nekā pārējās aviosabiedrības. Šis secinājums arī atbilst praksei, ko Komisija īsteno attiecībā uz atbalsta pasākumiem saistībā ar akcīzes nodokli ([20]) un kas liek secināt, ka atbrīvojumi no šādām nodevām rada priekšrocību aviosabiedrībai, kurai jāmaksā nodoklis, neatkarīgi no tā, ka uzņēmums var izvēlēties nodot izmaksas saviem klientiem.

(58) Tāpēc Komisija secina, ka zemākā nodokļa likme radīja priekšrocību konkrētām aviosabiedrībām. Radītā priekšrocība ir parastās likmes (EUR 10) un zemākās likmes (EUR 2) starpība laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam. Lidojumus, kam piemēroja zemāko likmi, galvenokārt nodrošināja ar Īriju cieši saistītas aviosabiedrības (*Aer Lingus*, *Aer Arann* un *Ryanair*). Tāpēc samazinātā likme Īrijas aviosabiedrībām radīja priekšrocību attiecībā pret citiem Savienības operatoriem.

([19]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-143/99, jo īpaši 5., 54. un 55. punktu.

([20]) Sk. Komisijas Lēmumu C(2007) 754 par valsts atbalstu lietā N 892/2006 – FI – Diferencētā enerģijas nodokļa shēmas grozījumi, OV C 109, 15.5.2007., 1. lpp.; Komisijas Lēmumu C(2007) 2416/2 par lietu N 775/2006 – DE – Samazinātas nodokļa likmes, ko piemēro ražošanas nozarei, lauksaimniecībai un mežsaimniecībai u. c., OV C 152, 6.7.2007., 3. lpp.; Komisijas Lēmumu C(2005) 1815/3 par lietu N 190/A/2005 – UK – Klimata pārmaiņu nodevas izmaiņas, OV C 146, 22.6.2006., 8. lpp.; un Komisijas Lēmumu C(2009) 8093/2 par lietu N 327/2008 – DK – NO_X nodokļa samazinājumi lieliem piesārņotājiem un uzņēmumiem, kas samazina piesārņojumu, un biogāzei un biomasai piemērotā nodokļa samazinājumi, OV C 166, 25.6.2010., 1. lpp.

Valsts līdzekļi un attiecināmība

(59) Pasākums, ar ko Īrijas varas iestādes atļāva piemērot par parasto likmi zemāku likmi, radīja valstij nodokļu ieņēmumu zaudējumus, un tādējādi to finansēja no valsts līdzekļiem. Tā kā lēmumu par zemākas nodokļa likmes piemērošanu pieņēma valsts varas iestādes, pasākumu ir īstenojusi valsts.

Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(60) Atšķirībā no konkurentiem aviosabiedrības, kam piemēroja zemāko nodokļa likmi, tika atbrīvotas no izmaksām, kas citā gadījumā tām būtu jāsedz pašām vai jānodod saviem klientiem. Tāpēc avioceļojumu nodokļa zemākā likme uzlaboja to ekonomisko situāciju attiecībā pret citiem uzņēmumiem, kas konkurē gaisa satiksmes tirgū, tādējādi kropļojot konkurenci vai radot konkurences kropļošanas risku.

(61) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma pozīciju, salīdzinot ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības iekšējā tirgū, uzskatāms, ka atbalsts šos uzņēmumus ir ietekmējis ([21]). Ir pietiekami, ja atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem konkurencei atvērtos tirgos ([22]). Gaisa satiksmes nozarei ir raksturīga intensīva dažādu dalībvalstu operatoru konkurence, jo īpaši no 1993. gada 1. janvāra, kad stājās spēkā gaisa satiksmes liberalizācijas trešais posms ("trešais tiesību aktu kopums"), t. i., Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu ([23]), Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem ([24]) un Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem ([25]). Tāpēc samazinātā likme varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo nostiprināja dažu to aviosabiedrību pozīciju, kas konkurē Savienības līmenī pilnīgi liberalizētā tirgū.

(62) Tā kā pasākums atbilst visiem Līguma 107. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem, tas uzskatāms par valsts atbalstu visām aviosabiedrībām, kas nodrošināja lidojumus, kuriem piemēroja samazināto likmi.

5.2. **Likumīgums**

(63) Nepaziņojot par pasākumu pirms tā īstenošanas, Īrijas iestādes neizpildīja Līguma 108. panta 3. punktā paredzētos pienākumus. Tāpēc atbalsta pasākums ir uzskatāms par nelikumīgu valsts atbalstu.

5.3. **Atbalsta saderība ar Līgumu**

(64) Saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tā mērķis ir veicināt konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm. Tā kā atbalsts bija darbības atbalsts, konkrētu aviosabiedrību kārtējo izdevumu samazināšana saskaņā ar Tiesas judikatūru būtībā nav saderīga ar iekšējo tirgu ([26]). Uz atbalstu neattiecas nekādas Komisijas publicētās pamatnostādnes par valsts atbalsta saderību šajā jomā. Proti, uz to neattiecas Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības sākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([27]), jo tas nav saistīts ar darbības sākšanu konkrētos maršrutos. Īrijas varas iestādes nav apgalvojušas, ka atbalsts būtu uzskatāms par saderīgu saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu vides aizsardzībai ([28]), un nav sniegušas attiecīgus pierādījumus. Gluži pretēji, tās skaidri norādīja, ka nodokļa mērķis ir gūt ieņēmumus, nevis aizsargāt vidi. Šo pieņēmumu pastiprina tas, ka attiecīgajam nodoklim nav skaidras un samērīgas saistības ar enerģijas izmantojuma, piesārņojuma, gāzes emisiju, trokšņa līmeņa u. c. samazināšanu. Tāpēc Komisija uzskata, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(65) Uz attiecīgo atbalstu neattiecas neviens cits Līguma 107. panta 2. vai 3. punktā minētais atbrīvojums.

(66) Turklāt arī tad, ja atbalsts būtu saderīgs ar kādu no Līguma 107. panta 2. vai 3. punktā paredzētajiem izņēmumiem (taču tā nav), Tiesa ir noteikusi, ka Līguma 107. un 108. pantā minēto procedūru rezultāts nedrīkst būt pretrunā konkrētiem Līguma nosacījumiem. Tiesa arī ir nolēmusi, ka tie atbalsta aspekti, kas ir pretrunā konkrētiem ārpus Līguma 107. un 108. panta paredzētiem Līguma nosacījumiem, var būt tik cieši saistīti ar atbalsta objektu, ka to atsevišķa izvērtēšana var būt neiespējama ([29]). Šajā gadījumā, kā aprakstīts 10. apsvērumā, diferencēto likmju piemērošanu izmeklēja Komisija, un tā secināja, ka likmes neatbilst Regulas (EK) Nr. 1008/2008 un Līguma 56. pantā par pakalpojumu sniegšanas brīvību

([21]) Sk. īpaši spriedumu lietā 730/79 *Philip Morris* pret Komisiju (*Recueil* 1980, 2671. lpp., 11. punkts), spriedumu lietā C-53/00 *Ferring* (*Recueil* 2001, I-9067. lpp., 21. punkts) un spriedumu lietā C-372/97 Itālija pret Komisiju (Krājums 2004, I-3679. lpp., 44. punkts).

([22]) Spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* pret Komisiju (*Recueil* 1998, II-717. lpp.)

([23]) OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

([24]) OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.

([25]) OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.

([26]) Spriedums lietā T-459/93 *Siemens SA* pret Komisiju (*Recueil* 1995, II-1675. lpp., 48. punkts). Sk. arī spriedumu lietā T-396/08 *Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt* pret Komisiju (Krājums 2010 (pārsūdzēts), 46.–48. punkts), spriedumu lietā C-156/98 Vācija pret Komisiju (*Recueil* 1980, I-6857. lpp., 30. punkts un šajā dokumentā citētās lietas).

([27]) OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

([28]) OV C 82, 1.4.2008., 1. lpp.

([29]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-225/91 *Matra* pret Komisiju (*Recueil* 1993, I-3203. lpp., 41. punkts) un spriedumu lietā T-156/98 *RJB Mining* pret Komisiju (*Recueil* 2001, II-337. lpp., 112. punkts, kā arī šajā dokumentā citētās lietas).

paredzētajām prasībām, jo ar atšķirīgajām likmēm Savienības iekšzemes gaisa pārvadājumiem tika piemēroti apgrūtinošāki noteikumi nekā iekšzemē sniegtajiem pakalpojumiem. Lietās par lidostu nodokļiem Tiesa ir skaidri noteikusi, ka Līguma nosacījumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību attiecas arī uz transporta nozari ([30]). Šajā gadījumā par valsts atbalstu ir uzskatāma tieši nodokļa likmju diferencēšana. Tā kā nodoklis un atbalsts ir viena fiskālā pasākuma elementi, tie nav nodalāmi ([31]), un tāpēc valsts atbalstu nevar piešķirt, nepārkāpjot ar pakalpojumu sniegšanas brīvību saistītos principus. Tāpēc šo atbalstu nekādā gadījumā nevar atzīt par saderīgu ar Līgumu, jo ar to neizbēgami tiktu pārkāpti Regulas (EK) Nr. 1008/2008 un Līguma 56. panta nosacījumi.

(67) Tādējādi Komisija secina, ka atbalsts nav uzskatāms par saderīgu ar Līgumu.

6. **NOSLĒGUMS**

(68) Komisija secina, ka Likuma par finansēm (Nr. 2) 55. sadaļas 2. punktā, jo īpaši tā 2. panta b) apakšpunktā, paredzētā zemākā avioceļojumu nodokļa likme, ko laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam piemēroja lidojumiem uz galamērķi, kuri atrodas ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas, ir uzskatāma par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Īrija nelikumīgi īstenoja šo valsts atbalstu, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu.

(69) Šis valsts atbalsts nav saderīgs ar Līguma 107. panta 2. un 3. punktā paredzētajām atkāpēm. Tā kā uz šo pasākumu nevar attiecināt citus saderības pamatojumus, tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(70) Valsts atbalsts ir avioceļojumu nodokļa standarta likmes (EUR 10) un nodokļa zemākās likmes starpība (t. i., EUR 8 uz vienu pasažieri), ko iekasē par katru pasažieri. Tas attiecas uz visiem lidojumiem, ko veic gaisa kuģis, ar kuru var pārvadāt vairāk nekā 20 pasažierus un kuru neizmanto valsts vai militārām vajadzībām, un kurš izlido no lidostas, kur apkalpo vairāk nekā 10 000 pasažieru gadā, uz galamērķi, kas atrodas ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas. Atbalsta saņēmēji ir *Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann* un citi aviopārvadātāji, kas jānosaka Īrijai.

(71) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. panta 1. punktu gadījumos, kad lietās par nelikumīgu atbalstu tiek pieņemti nelabvēlīgi lēmumi, Komisijai jāprasa attiecīgajai dalībvalstij īstenot visus vajadzīgos pasākumus, lai no atbalsta saņēmējiem atgūtu attiecīgo atbalstu. Tāpēc būtu jāprasa Īrijai atgūt nesaderīgo atbalstu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kas izpaudās kā zemāka avioceļojumu nodokļa likme, kuru, īstenojot 2008. gada Likuma par finansēm (Nr. 2) 55. sadaļu, laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam piemēroja visiem lidojumiem, ko veica gaisa kuģis, ar kuru var pārvadāt vairāk nekā 20 pasažierus un kuru neizmantoja valsts vai militārām vajadzībām, un kurš izlidoja no lidostas, kur apkalpo vairāk nekā 10 000 pasažieru gadā, uz galamērķi, kurš atradās ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas, un ko nelikumīgi īstenoja Īrija, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

Atsevišķs atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu, nav uzskatāms par atbalstu, ja tas atbilst nosacījumiem noteikumos, kas pieņemti saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 994/98 2. pantu ([32]).

3. pants

Atsevišķs atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu un piešķiršanas brīdī ir atbildis nosacījumiem noteikumos, kuri pieņemti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 994/98 1. pantu vai saskaņā ar Komisijas lēmumu, ar ko apstiprina atbalsta shēmu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, ja tas nepārsniedz šim atbalsta veidam piemērojamo maksimālo atbalsta intensitāti.

4. pants

1. Īrija no atbalsta saņēmējiem atgūst nesaderīgo atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu.

2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus par laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots saņēmējiem, līdz to faktiskās atgūšanas dienai.

3. Procentu likmi aprēķina gan pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu ([33]).

([30]) Sk. spriedumu lietā C-92/01 *Georgios Stylianakis* pret *Elliniko Dimosio* (23. punkts) un spriedumu lietā C-70/99 Komisija pret Portugāli (*Recueil* 2001, I-4845. lpp., 27. un 28. punkts), kā arī spriedumu lietā C-49/89 *Corsica Ferries France* pret *Direction Générale des Douanes Françaises* (*Recueil* 1989, 4441. lpp., 10. punkts).

([31]) Spriedums lietā C-526/04 *Laboratoires Boiron* pret *ACOSS* (Krājums 2006, I-7529. lpp., 45. punkts).

([32]) OV L 142, 14.5.1998., 1. lpp.

([33]) OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.

5. pants

1. Saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu piešķirto atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.

2. Īrija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

6. pants

1. Divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas Īrija iesniedz šādu informāciju:

a) saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu piešķirtā atbalsta saņēmēju sarakstu un atbalsta kopējo summu, ko saskaņā ar šo shēmu saņēmis katrs no tiem;

b) kopējo summu (pamatsummu un atgūšanas procentus), kas jāatgūst no katra saņēmēja;

c) sīku aprakstu par jau veiktajiem un paredzētajiem šā lēmuma izpildes pasākumiem;

d) dokumentus, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

2. Īrija informē Komisiju par to, kā norit valsts pasākumi, kas pieņemti, lai īstenotu šo lēmumu, līdz atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu, ir atgūts. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties sniedz informāciju par pasākumiem, ka jau veikti un paredzēti, lai īstenotu šo lēmumu. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta un atmaksas procentu summām, ko saņēmēji jau atmaksājuši.

7. pants

Šis lēmums ir adresēts Īrijai.

Briselē, 2012. gada 25. jūlija

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA