

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2018/117

(2017. gada 14. jūlijs)

par valsts atbalsta lietu SA.29064 (2011/C) (ex 2011/NN)

Īrija – avioceļojumu nodokļa nepiemērošana tranzīta un transfēra pasažieriem

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 4932)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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 attiecīgās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes ⁽¹⁾, un ņemot vērā saņemtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2009. gada 21. jūlija vēstulē, kas reģistrēta Komisijā 2009. gada 22. jūlijā ar numuru CP 231/2009, saņēma sūdzību no aviosabiedrības *Ryanair Ltd* (tagad *Ryanair Designated Activity Company*, turpmāk – “*Ryanair*”), ka Īrija ir piešķirusi nelikumīgu valsts atbalstu ar avioceļojumu nodokli (“ATT”) – akcīzes nodokli, ko Īrija noteikusi attiecībā uz pasažieriem, kuri izlido reisos no Īrijas lidostām.
- (2) Komisija 2009. gada 28. jūlija vēstulē pārsūtīja šo sūdzību Īrijai un lūdza, lai tā paskaidrotu savu nostāju par apgalvojumiem, kas izklāstīti 2009. gada 21. jūlija vēstulē.
- (3) Īrija 2009. gada 26. augusta vēstulē lūdza pagarināt atbildes sniegšanas termiņu, un Komisija tam piekrita, nosūtot 2009. gada 3. septembra vēstuli.
- (4) Īrija 2009. gada 15. oktobrī sniedza atbildi uz Komisijas vēstuli, un šī atbilde tika reģistrēta Komisijā tajā pašā dienā.
- (5) Tā kā iespējamais atbalsts bija sniegts, nenosūtot iepriekšēju paziņojumu Komisijai, lieta tika reregistrēta kā nepaziņots pasākums. Komisija veica provizorisku izmeklēšanu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu.

⁽¹⁾ OVC 220, 17.6.2016., 13. lpp.

- (6) Pieņemot 2011. gada 13. jūlija lēmumu ("2011. gada lēmums")⁽¹⁾ provizoriskās izmeklēšanas posma beigās, Komisija noraidīja lielāko daļu no *Ryanair* sūdzībām. Jo īpaši tā secināja, ka ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Tomēr Komisija arī nolēma sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru, kas attiecās uz diferencētajām nodokļa likmēm, ko piemēro reisiem uz galamērķiem, kuri atrodas ne tālāk par 300 kilometriem no Dublinas lidostas, un visiem pārējiem reisiem.
- (7) *Ryanair* 2011. gada 24. septembrī iesniedza prasības pieteikumu Vispārējās tiesas kancelejā, un tādējādi tika ierosināta tiesvedība par 2011. gada lēmuma daļu anulēšanu, ciktāl tajā tika atzīts, ka ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Lieta tika reģistrēta ar numuru T-512/11.
- (8) Komisija 2012. gada 25. jūlijā pieņēma lēmumu ("2012. gada lēmums") par diferencēto ATT likmju piemērošanu⁽²⁾. Komisija atzina, ka Īrija ir piešķirusi valsts atbalstu zemākas ATT likmes veidā, ko laikā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 28. februārim piemēroja reisiem, kuru galamērķis atrodas ne tālāk par 300 kilometriem no Dublinas lidostas. Turklāt Komisija secināja, ka šis valsts atbalsts ir nelikumīgs un nesaderīgs ar iekšējo tirgu, un pieprasīja, lai Īrija atgūst minēto nesaderīgo atbalstu no saņēmējiem.
- (9) Ar 2012. gada 1. novembrī un 15. novembrī iesniegtajiem pieteikumiem *Ryanair* un *Aer Lingus* iesdza apelācijas sūdzības pret 2012. gada lēmumu. Šīs lietas tika reģistrētas ar numuriem T-473/12 un T-500/12.
- (10) Vispārējā tiesa, pieņemot 2014. gada 25. novembra spriedumu, anulēja 2011. gada lēmumu, ciktāl minētajā lēmumā tika atzīts, ka ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē⁽³⁾. Vispārējā tiesa nosprieda, ka Komisijai ir jāierosina oficiāla izmeklēšanas procedūra, kas paredzēta LESD 108. panta 2. punktā.
- (11) Vispārējā tiesa, pieņemot 2015. gada 5. februāra spriedumu, anulēja 2012. gada lēmumu par diferencētajām nodokļa likmēm, ko piemēro reisiem, kuru galamērķis atrodas ne tālāk par 300 kilometriem no Dublinas lidostas, ciktāl ar 2012. gada lēmumu bija uzdots no saņēmējiem atgūt šo atbalstu par summu, kas noteikta EUR 8 apmērā par katru pasažieri⁽⁴⁾. Komisija spriedumu pārsūdzēja Tiesā.
- (12) Pēc 2011. gada lēmuma anulēšanas Komisija 2015. gada 28. septembra vēstulē informēja Īriju, ka attiecībā uz ATT nepiemērošanu transfēra un tranzīta pasažieriem ir nolēmusi sākt LESD 108. panta 2. punktā noteikto procedūru. Minētais lēmums ("sākšanas lēmums") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*⁽⁵⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par pasākumu.
- (13) Īrija 2015. gada 22. decembra vēstulē, kas tika reģistrēta Komisijā 2016. gada 6. janvārī, iesniedza piezīmes par sākšanas lēmumu.
- (14) Komisija saņēma piezīmes no divām ieinteresētajām personām. Komisija 2016. gada 23. augusta vēstulē pārsūtīja šīs piezīmes Īrijai, dodot tai iespēju sniegt atbildi. Nesaņēmusi atbildi no Īrijas, Komisija 2016. gada 17. oktobrī atkārtoja aicinājumu Īrijai iesniegt apsvērumus par piezīmēm, kas saņemtas no ieinteresētajām personām.
- (15) Komisija 2016. gada 9. decembra vēstulē lūdza Īriju iesniegt papildu informāciju. Īrija sniedza atbildi 2017. gada 18. janvāra vēstulē. Minētajā vēstulē Īrija iesniedza arī savus apsvērumus par piezīmēm, kas saņemtas no ieinteresētajām personām.
- (16) Tiesa, pieņemot 2016. gada 21. decembra spriedumu, atcēla Vispārējās tiesas spriedumus, ciktāl ar tiem tika anulēts 2012. gada lēmums⁽⁶⁾. Līdz ar to Tiesa apstiprināja, ka Īrijai ir jāatgūst summa EUR 8 apmērā par katru pasažieri no aviosabiedrībām, kas saņēmušas nelikumīgo valsts atbalstu.

⁽¹⁾ Komisijas 2011. gada 13. jūlija Lēmums valsts atbalsta lietā SA.29064 (2011/NN) – Atbrīvojums no aviopasažieru nodokļa, Īrija (OVC 306, 18.10.2011., 10. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas 2012. gada 25. jūlija Lēmums 2013/199/ES par valsts atbalsta lietu SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferencētas avioceļojumu nodokļa likmes, ko piemēro Īrija (OVL 119, 30.4.2013., 30. lpp.).

⁽³⁾ Vispārējās tiesas 2014. gada 25. novembra spriedums *Ryanair/Komisija*, T-512/11, ECLI:EU:T:2014:989.

⁽⁴⁾ Vispārējās tiesas 2015. gada 5. februāra spriedums *Air Lingus Ltd/Komisija*, T-473/12, ECLI:EU:T:2015:78.

⁽⁵⁾ OVC 220, 17.6.2016., 13. lpp.

⁽⁶⁾ Tiesas 2016. gada 21. decembra spriedums *Komisija/Aer Lingus Ltd un Ryanair*, apvienotās lietas C-164/15 P un C-165/15 P, ECLI:EU:C:2016:990.

2. PASĀKUMA DETALIZĒTS APRAKSTS UN IEPRIEKŠĒJĀS PROCEDŪRAS

2.1. ATT

- (17) ATT tika ieviests ar 2008. gada Finanšu likuma (Nr. 2) ("Finanšu likums") 55. panta 2. punktu⁽¹⁾. Finanšu likums stājās spēkā 2009. gada 30. martā. Finanšu likuma 55. panta 2. punktā noteikts, ka aviosabiedrībām ir jāmaksā ATT attiecībā uz "pasažiera katru izlidošanu gaisa kuģī no lidostas, kura atrodas Īrijā".
- (18) Termini, kas lietoti Finanšu likuma 55. panta 2. punktā, ir definēti 55. panta 1. punktā. Finanšu likuma 55. panta 2. punktā minētā termina "pasažieris" definīcija nepārprotami izslēdz "tranzīta vai transfēra pasažierus", un tas nozīmē, ka "tranzīta vai transfēra pasažiera" izlidošana nav uzskatāma par tāda "pasažiera izlidošanu", par kuru aviosabiedrībām ir jāmaksā ATT. "Tranzīta pasažieris" ir definēts šādi: "pasažieris, kurš atrodas gaisa kuģī, kas nolaižas lidostā ceļojuma ietvaros, un kurš turpina ceļojumu minētajā gaisa kuģī". Savukārt "transfēra pasažieris" ir "pasažieris, kurš ielido lidostā ar kādu reisu un izlido no šīs lidostas ar citu reisu, kura galamērķis nav tā lidosta, kur sācies pasažiera ceļojums, ja abiem reisiem ir veikta kopīga rezervācija un ilgums starp laiku, kad paredzēta reisa ielidošana lidostā, un laiku, kad paredzēta reisa izlidošana no minētās lidostas, nepārsniedz sešas stundas." Visbeidzot, "lidosta" ir lidosta 1998. gada Aeronavigācijas un transporta (grozītā) likuma nozīmē, bet nav lidosta, no kuras iepriekšējā kalendārajā gadā izlidojuši mazāk par 10 000 pasažieru⁽²⁾.
- (19) Laikā, kad tika ieviests ATT, Finanšu likuma 55. panta 2. punkta b) apakšpunktā bija noteikts: "Avioceļojumu nodokli iekasē, ar to apliek un to maksā atkarībā no attāluma starp reisa izlidošanas vietu un vietu, kurā reiss beidzas, piemērojot šādu likmi: i) EUR 2 par reisu no lidostas līdz galamērķim, kas atrodas ne tālāk par 300 kilometriem no Dublīnas lidostas, ii) EUR 10 visos pārējos gadījumos".
- (20) Komisijas veiktajā izmeklēšanā attiecībā uz iespējamo Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008⁽³⁾ un LESD 56. panta par pakalpojumu sniegšanas brīvību pārkāpumu tika konstatēts, ka šīs likmes no 2011. gada 1. marta ir mainījušās tā, ka no minētā datuma visiem izlidojošiem reisiem tika piemērota vienota nodokļa likme EUR 3 apmērā neatkarīgi no attāluma no Dublīnas lidostas⁽⁴⁾.
- (21) ATT tika atcelts no 2014. gada 1. aprīļa.

2.2. ATT piemērošana

- (22) Īrija 2017. gada 18. janvāra vēstulē paskaidroja, ka, nosakot maksājamā nodokļa likmi, kāda tā paredzēta Ieņēmumu komisāru biroja ("ieņēmumu komisāri") 2009. gada 30. martā izdotajās pamatnostādņēs (sk. 84. apsvērumu), gadījumā, ja ceļojumam ir vairāki posmi, aviosabiedrībai tas jāskata kopumā. Īrija minēja piemēru par reisu, kas sastāv no diviem posmiem, kur pirmais posms ir Dublīna–Šenona un otrais – Šenona–Ņujorka. Šenona atrodas tuvāk par 300 km no Dublīnas lidostas, bet Ņujorka – tālāk par 300 km no Dublīnas lidostas. Galamērķis (Ņujorka) atrodas tālāk par 300 km no Dublīnas lidostas. Tādējādi, kā apgalvo Īrija, tā kā ceļojums ir jāskata kopumā (proti, no Dublīnas līdz Ņujorkai), tad reisam piemērotā ATT likme ir EUR 10. Izlidošanu no Šenonas var ignorēt tādā nozīmē, ka nav jāmaksā (papildu) ATT, ja pasažieris Šenonas lidostā atbilst "transfēra pasažiera" vai "tranzīta pasažiera" definīcijai saskaņā ar Finanšu likuma 55. panta 1. punktu. Tāpēc aviosabiedrībai bija jāskata ceļojums kopumā un jāpiemēro attiecīgā likme atkarībā no galamērķa⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 2009. gada Finanšu likuma 18. pantu un 2011. gada Finanšu likuma 48. pantu.

⁽²⁾ Saskaņā ar 1998. gada Aeronavigācijas un transporta (grozītā) likuma 2. pantu "lidosta" ir visa zeme, kas atrodas lidlauka robežās, un visa zeme, kas pieder lidostas pārvaldes iestādei vai kuru tā aizņem, tostarp gaisa kuģu angāri, ceļi un autostāvvietas, kurus kopumā vai daļēji izmanto vai paredzēti izmantot šāda lidlauka ekspluatācijai vai saistībā ar to.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

⁽⁴⁾ Saistībā ar pārkāpuma procedūru Komisija sniedza oficiālu paziņojumu 2010. gada 18. marta vēstulē, kurā pauda viedokli, ka Īrija, nosakot diferencētu avioceļojumu nodokļa likmi, nav izpildījusi pienākumus, kas noteikti Regulā (EK) Nr. 1008/2008 un LESD 56. pantā. Pēc šīs oficiālā paziņojuma vēstules saņemšanas Īrijas iestādes grozīja nodokļu sistēmu.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulā (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.), noteikts, ka tieši savienoto reisu gadījumā "galamērķis" ir pēdējā reisa galamērķis, bet atsevišķu reisu gadījumā "galamērķi" definē kā galamērķi, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes.

- (23) Arī *Air Lingus*, kas laikā no 2009. līdz 2014. gadam iekasēja ATT saskaņā ar ieņēmumu komisāru izdotajām pamatnostādņēm, piezīmēs par sāksanas lēmumu apstiprina, ka ATT netika piemērots konkrētiem ceļojuma posmiem. Tā vietā ar nodokli apliekamais notikums bija ceļojums, kas sākās Īrijā, bet maksājamais nodoklis bija atkarīgs no galamērķa, kas norādīts biļetē, neatkarīgi no tā, vai pasažieris, lai nokļūtu ceļojuma galamērķī, izmantoja vienu vai vairākus reisu.
- (24) Attiecībā uz ATT likmi laikā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam Īrija apgalvo, ka zemākā likme EUR 2 uz vienu pasažieri tika piemērota tikai tad, ja neatkarīgi no reisu skaita ceļojumā kopējā ceļojuma galamērķis atradās tuvāk par 300 km no Dublīnas lidostas, bet augstāko likmi piemēroja "visos pārējos gadījumos". Kā apgalvo Īrija, zemākā likme (EUR 2) bija izņēmums no ierastās prakses.
- (25) Saskaņā ar Īrijas sniegto informāciju 1. tabulā ir ilustrēts, kā piemēroja ATT pirms un pēc vienotās ATT likmes ieviešanas 2011. gadā attiecībā uz visām ar nodokli apliekamajām izlidošanām.

1. tabula

Piemēri par ceļojumiem un nodokli, kas bija jāmaksā pirms un pēc ATT likmes izmaiņām 2011. gadā

	Laikposms	Izlidošana	Apstāšanās	Galamērķis	Maksājamais nodoklis (EUR)
a)	30.3.2009.– 1.3.2011.	Dublīna	Šenona	Ņujorka	10
b)	2.3.2011.– 31.3.2014.	Dublīna	Šenona	Ņujorka	3
c)	30.3.2009.– 1.3.2011.	Dublīna	Nav	Ņujorka	10
d)	2.3.2011.– 31.3.2014.	Dublīna	Nav	Ņujorka	3
e)	30.3.2009.– 1.3.2011.	Dublīna	Korka	Kārdifa	2
f)	2.3.2011.– 31.3.2014.	Dublīna	Korka	Kārdifa	3
g)	30.3.2009.– 1.3.2011.	Dublīna	Nav	Kārdifa	2
h)	2.3.2011.– 31.3.2014.	Dublīna	Nav	Kārdifa	3
i)	30.3.2009.– 31.3.2014.	Ņujorka	Šenona	Dublīna	0
j)	30.3.2009.– 31.3.2014.	Ņujorka	Nav	Dublīna	0

- (26) Kā apgalvo Īrija, 1. tabulā dotos piemērus var izskaidrot šādi:
- a) galamērķis bija Ņujorka (tālāk par 300 km no Dublīnas lidostas), tādēļ šim reisam piemērota ATT likme EUR 10. Izlidošana no apstāšanās vietas Šenonā bija atbrīvota no ATT, jo Šenonas lidostā pasažieris bija tranzīta vai transfēra pasažieris;
- b) tāpat kā a) gadījumā, izņemot to, ka šajā laikposmā piemērota vienotā likme EUR 3;
- c) galamērķis bija Ņujorka (tālāk par 300 km no Dublīnas lidostas), tādēļ šim reisam piemērota ATT likme EUR 10;

- d) tāpat kā c) gadījumā, izņemot to, ka šajā laikposmā piemērota vienotā likme EUR 3;
- e) galamērķis bija Kārdifa (tuvāk par 300 km no Dublīnas lidostas), tādēļ šim reisam piemērota ATT likme EUR 2. Izlidošana no apstāšanās vietas Korkā tika atbrīvota no ATT, jo Korkas lidostā pasažieris bija tranzīta vai transfēra pasažieris;
- f) tāpat kā e) gadījumā, izņemot to, ka šajā laikposmā piemērota vienotā likme EUR 3;
- g) galamērķis bija Kārdifa (tuvāk par 300 km no Dublīnas lidostas), tādēļ šim reisam piemērota ATT likme EUR 2;
- h) tāpat kā g) gadījumā, izņemot to, ka šajā laikposmā piemērota vienotā likme EUR 3;
- i) par šo ceļojumu ATT nebija jāmaksā. Izlidošanas lidosta (Ņujorka) neatrodas Īrijā, un izlidošana no apstāšanās vietas Šenonā bija atbrīvota no nodokļa, jo pasažieris šajā lidostā bija tranzīta vai transfēra pasažieris. Tas attiecas uz laiku gan pirms, gan pēc likmes izmaiņām 2011. gadā;
- j) par šo ceļojumu ATT nebija jāmaksā. Izlidošanas lidosta neatrodas Īrijā.
- (27) Šie piemēri neietver tāda ceļojuma situāciju, kurš sākas un beidzas ārpus Īrijas, bet kura laikā ir paredzēta apstāšanās Īrijā, piemēram, reiss Londona–Ņujorka ar apstāšanos Dublīnas lidostā. Tomēr visi Īrijas sniegtie paskaidrojumi kopumā nerada šaubas par to, ka šāds ceļojums netiktu aplikts ar ATT. Patiesi, izlidošana no Londonas netiktu aplikta ar ATT, jo Londonas lidostas nav lidostas, kas definētas Finanšu likuma 55. panta 1. punktā, ņemot vērā to, ka tās atrodas ārpus Īrijas, un izlidošana no Dublīnas netiktu aplikta ar nodokli, jo pasažieris būtu klasificējams kā transfēra vai tranzīta pasažieris.
- (28) Saskaņā ar Īrijas sniegto informāciju ATT tika ieviests, reaģējot uz finanšu problēmām laikā, kad sākās globālā finanšu un ekonomikas krīze, lai varētu palielināt ieņēmumus. Īrija nenorāda nekādu citu mērķi (piem., vides aizsardzību).

2.3. 2011. gada lēmums

- (29) 6. apsvērumā norādīts, ka 2011. gada lēmums tika pieņemts provizoriskās izmeklēšanas posma beigās, un šis posms sākās 2009. gada 21. jūlijā.
- (30) Lai varētu novērtēt, vai ATT nepiemērošana tranzīta un transfēra pasažieriem bijusi selektīva, Komisija vispirms apzināja attiecīgo atsaucēs nodokļu sistēmu. Komisija uzskatīja, ka ATT sistēmas mērķis un struktūra bija tāda, lai varētu iekasēt nodokli attiecībā uz pasažieriem, kuri izlido no lidostas, kas atrodas Īrijā, un lai tādējādi palielinātu ieņēmumus valsts budžetā. No Īrijas sniegtās informācijas Komisija saprata, ka vairāku posmu ceļojumā pirmais posms vienmēr ir bijis atbrīvots no ATT. Īrija arī minēja piemērus par ceļojumiem no Ņujorkas uz Dublīnu un no Dublīnas uz Ņujorku ar apstāšanos Šenonā un bez tās, kā arī piemērojāmās ATT likmes. Tādēļ tika uzskatīts, ka atsaucēs sistēmā nodokli iekasē par ikvienu pasažiera izlidošanu gaisa kuģī no lidostas Īrijā. Komisija arī uzskatīja, ka transfēra un tranzīta pasažieri ir pasažieri, kuri izlido no Īrijas lidostas un tādēļ ir uzskatāmi par daļu no atsaucēs sistēmas. Līdz ar to izlidojošie transfēra un tranzīta pasažieri bija izslēgti no vispārējās nodokļa sistēmas parastās piemērošanas jomas.
- (31) Pēc tam Komisija pārbaudīja, vai transfēra un tranzīta pasažieru izslēgšanu no ATT pamato šīs dalībvalsts nodokļu sistēmas raksturs vai vispārīgie principi. Komisija konstatēja, ka ATT mērķis ir būt neitrālam attiecībā uz maršrutu, kas izraudzīts galamērķa sasniegšanai, neatkarīgi no tā, vai bija paredzēta apstāšanās, un tas nedrīkstēja pieļaut dubultu aplikšanu ar nodokli. Saskaņā ar 2011. gada lēmumu, ja ATT piemērotu tranzīta un transfēra pasažieriem, attiecībā uz ceļojumiem ar apstāšanos aviosabiedrībai būtu jāmaksā šis nodoklis divreiz. Tāpēc tika secināts, ka tas atbrīvojums no ATT attiecībā uz tranzīta un transfēra pasažieriem, kurš ļāva vienādot nodokļa iekasēšanu attiecībā uz pasažieriem neatkarīgi no ceļojuma maršruta, atbilst attiecīgās nodokļa sistēmas raksturam un loģikai.
- (32) Komisija no šiem apstākļiem secināja, ka transfēra un tranzīta pasažieru izslēgšana no ATT jomas atbilst konkrētās nodokļa sistēmas raksturam un loģikai⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Pamatojums sniegts 2011. gada lēmuma 30.–32. apsvērumā, secinājums – 37. apsvērumā.

2.4. Vispārējās tiesas spriedums lietā T-512/11

- (33) Kā norādīts 10. apsvērumā, Vispārējā tiesa, pieņemot spriedumu lietā T-512/11, anulēja 2011. gada lēmumu, ciktāl lēmumā tika atzīts, ka ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (34) Vispārējā tiesa konstatēja, ka provizoriskā izmeklēšana, kas ilga gandrīz divus gadus, būtiski pārsniedza laikposmu, kāds parasti ir nepieciešams provizoriskas izmeklēšanas veikšanai saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu.
- (35) Tā arī uzskatīja, ka Komisijas veiktā pārbaude ir bijusi nepilnīga un nepietiekama. Jo īpaši Vispārējā tiesa secināja, ka pastāvēja neatbilstība starp 4. apsvērumā minētās Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstules saturu un 2011. gada lēmumu.
- (36) Šajā sakarā Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Komisija ir apstiprinājusi Īrijas viedokli, ka ceļojuma daļa, kas atbrīvota no ATT maksāšanas, bijusi pirmais posms, pat ja ar 2011. gada lēmuma 9. apsvēruma tabulā izklāstītajiem piemēriem šādu secinājumu nevarēja pamatot. Vispārējā tiesa uzskatīja, kaut arī tas varēja būt attiecībā uz piemēru par pasažieriem, kuri lido no Dublīnas uz Ņujorku ar apstāšanos Šenonā un kuriem bija jāmaksā ATT, tomēr, no otras puses, nebija skaidrs un Komisija nepaskaidroja, kādēļ pasažieriem, kuri lidoja pretējā virzienā, proti, no Ņujorkas uz Dublīnu, ar tādu pašu apstāšanos, nebija jāmaksā ATT par izlidošanu no apstāšanās lidostas Šenonā.
- (37) Turklāt, atsaucoties uz to, ka saskaņā ar Īrijas iestāžu apgalvojumu neitralitātes iemesli atbrīvo no nodokļa tās pašas pasažieru kategorijas, kurām atbrīvojumus piešķir citas avioceļojumu nodokļa iekasēšanas sistēmas, kas ir spēkā citās dalībvalstīs, un tika sniegta nepārprotama atsauce uz Apvienoto Karalisti, Vispārējā tiesa secināja, ka Apvienotajā Karalistē spēkā esošo aviopasažieru nodokli šajā lietā nevar izmantot par derīgu paraugu, uz ko atsaukties, jo tajā paredzēts, ka nodoklis vienmēr ir jāmaksā par ceļojuma pirmo posmu, bet šāds risinājums neatbilst viedoklim, ko Īrijas iestādes izklāstīja 2009. gada 15. oktobra vēstulē un ko Komisija apstiprināja 2011. gada lēmumā.
- (38) Vispārējā tiesa arī uzsvēra, ka 2009. gada 15. oktobra vēstule nepārprotami nenorāda uz nepieciešamību novērst dubultu aplikšanu ar nodokli. Vispārējā tiesa arī atzīmēja, ka Īrija ir piedāvājusi apsvērt iespēju koriģēt likumu par transfēra un tranzīta pasažieriem, atceļot prasību par vienotu rezervāciju transfēra pasažieru definīcijā, un ka Komisija nebija paudusi nostāju par šo paziņojumu.
- (39) Minētā nekonsekvence lika secināt, ka laikā, kad Komisija pieņēma 2011. gada lēmumu, tās rīcībā nebija informācijas, uz kuras pamata varēja veikt pietiekami pilnīgu analīzi par pasākuma selektivitāti un secināt, ka atbrīvojuma piemērošanas noteikumi nerada šaubas.
- (40) Vispārējā tiesa secināja, ka, tā kā nebija veikta nekāda analīze par apstrīdētā pasākuma iespējamo saderību ar iekšējo tirgu, Komisijai būtu jāsaņem oficiāla izmeklēšanas procedūra, lai savāktu jebkādu būtisku informāciju, kas ļautu pārbaudīt, vai apstrīdētais pasākums nav selektīvs, un, iespējams, arī secinātu, ka šis pasākums nav valsts atbalsts, un ļautu pieteikuma iesniedzējam un citām iesaistītajām personām iesniegt apsvērumus par minēto procedūru.

3. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

- (41) Pēc tam, kad tika pieņemts spriedums lietā T-512/11, Komisija sāka oficiālu izmeklēšanas procedūru, lai savāktu informāciju, kas ļautu pārbaudīt, vai ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav bijusi selektīva, un ļautu prasītājam un citām iesaistītajām personām iesniegt apsvērumus par minēto procedūru.
- (42) Sākšanas lēmumā Komisija atzīmēja, ka ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieru izlidošanai ir radījusi valstij nodokļu ieņēmumus zaudējumus, tāpēc tika finansēta no valsts līdzekļiem un radīja priekšrocības aviosabiedrībām, kas guva labumu no nepiemērošanas. Turklāt oficiālās izmeklēšanas sākšanas posmā Komisija nevarēja izslēgt, ka ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem bijusi selektīva.
- (43) Tādēļ Komisija provizoriski secināja, ka, tā kā visi LESD 107. panta 1. punkta kritēriji *a priori* varēja būt izpildīti, šis pasākums varēja būt valsts atbalsts aviopārvadātājiem, kas veica pārvadājumus maršrutos, kuriem bija piešķirts atbrīvojums no ATT attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem.

- (44) Tāpēc Komisija aicināja Īriju vēlreiz izklāstīt ATT pieņemšanas iemeslus un paskaidrot, kāpēc ATT netika piemērots transfēra un tranzīta pasažieriem.
- (45) Komisija arī aicināja Īriju detalizēti raksturot to, kā būtu jāinterpretē Finanšu likuma 55. pants. Komisija lūdza, lai Īrija iesniedz skaidrus piemērus par to, kā ATT piemēro visām attiecīgajām maršrutu kategorijām, lai paskaidro, vai no ATT konkrēti atbrīvots ceļojuma otrais posms vai arī atbrīvojums piešķirts kopumā attiecībā uz visiem transfēra un tranzīta pasažieriem, un lai Īrija iesniedz visu citu informāciju, kuru tā uzskata par noderīgu šajā sakarā. Komisija arī aicināja Īriju iesniegt šādus piemērus attiecībā uz laikposmiem pirms un pēc 2011. gada grozījuma, ar ko mainīja noteiktās ATT likmes.
- (46) Provizoriski pieņemot, ka atsaucēs sistēmā nodokli iekasē par pasažiera katru izlidošanu gaisa kuģī no lidostas Īrijā, Komisija apšaubīja to, vai ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem būtu atkāpe no nodokļa atsaucēs sistēmas, diferencējot ekonomikas dalībniekus, kuri, ņemot vērā mērķi, kas noteikts attiecīgās dalībvalsts nodokļu sistēmai, atradās salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā, tādējādi radot priekšrocības konkrētām aviosabiedrībām.
- (47) Tomēr Komisija arī konstatēja, ka ATT nosaukums un arī tā formulējums var radīt priekšstatu, ka tā vadmotīvs ir iekasēt nodokli par ceļojumiem gaisa kuģī no lidostas Īrijā, nevis par katru izlidošanu no lidostas Īrijā. Kā uzskata Komisija, šķiet, ka saskaņā ar šo pieņēmumu ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem tieši izriet no minētā principa, jo ceļojums gaisa kuģī var ietvert vairākas izlidošanas no lidostas Īrijā.

4. ĪRIJAS PIEZĪMES PAR SĀKŠANAS LĒMUMU

- (48) Īrija 2015. gada 22. decembra piezīmēs par sākšanas lēmumu noraidīja visus pieņēmumus, ka atbrīvojums attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem būtu atzīstams par valsts atbalstu.

4.1. Par Finanšu likuma 55. panta interpretāciju un piemērošanu

- (49) Īrija apgalvoja, ka pienākums maksāt ATT ir definēts Finanšu likumā un tas jāinterpretē stingri. Atsaucoties uz Īrijas Augstākās tiesas judikatūru, Īrija uzsvēra, ka saskaņā ar Īrijas tiesību aktiem nodokļu maksātājam var būt pienākums maksāt nodokli vai ciest no nelabvēlīgākas situācijas tikai tādā gadījumā, ja tas nepārprotami ir noteikts likumā, un tā citēja spriedumu lietā *Texaco (Ireland) Ltd/Murphy* (nodokļu inspektors): "Pastāv iedibināta tiesību norma, ka pilsoni drīkst aplikt ar nodokli tikai tādā gadījumā, ja likuma teksts skaidri uzliek šādu pienākumu" ⁽¹⁾. Pamatojoties uz to, Īrija apgalvoja, ka, nosakot, vai ceļojums ir apliekams ar ATT, bija jāņem vērā Finanšu likuma formulējums. Visas šaubas par Finanšu likuma piemērošanu būtu jātulko par labu nodokļu maksātājam.
- (50) Saskaņā ar Finanšu likuma 55. panta 2. punkta c) apakšpunktu ATT ir "jāmaksā, ja pasažieris izlido no lidostas gaisa kuģī". Šajā sakarā Īrija norādīja, ka:
- "pasažiera" definīcija (ar vairākiem nosacījumiem) izslēdz personas, kas ir invalīdi vai ir jaunākas par diviem gadiem, vai ir transfēra vai tranzīta pasažieri,
 - arī "lidostas" definīcija izslēdz noteiktus ceļojumus, jo nodoklis nav jāmaksā par izlidošanu no lidostām, kas atrodas ārpus Īrijas, un no noteiktām lidostām, kurām ir mazs pasažieru skaits ⁽²⁾,
 - "gaisa kuģa" definīcija izslēdz gaisa kuģus, kas nevar pārvadāt vairāk par 20 pasažieriem, kā arī gaisa kuģus, ko izmanto valsts vai militāriem mērķiem.
- (51) Pamatojoties uz 50. apsvērumu, Īrija uzskatīja, ka attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem ATT nebija jāmaksā neatkarīgi no attiecīgā ceļojuma posma. Īrija apstiprināja, ka ceļojuma otrais posms netika automātiski atbrīvots no nodokļa. Kā apgalvoja Īrija, ceļojuma otro posmu varēja aplikt vai neaplikt ar nodokli atkarībā no Finanšu likuma 55. panta faktiskās piemērošanas, tostarp atkarībā no tā, vai pasažieris bija transfēra vai tranzīta pasažieris (tas pats attiecās uz ceļojuma pirmo posmu). Arī "lidostas" definīcija varēja izslēgt dažus ceļojumus, jo ATT nebija jāmaksā par izlidošanu no lidostas, kas atrodas ārpus Īrijas.

⁽¹⁾ Augstākās tiesas 1992. gada 15. maija spriedums *Texaco (Ireland) Ltd/Murphy* (nodokļu inspektors), *Irish Tax Reports (IV) 1988-1993*.

⁽²⁾ Šajā sakarā Īrija atsaucas uz "lidostas" definīciju Finanšu likuma 55. panta 1. punktā un tās vēlāko grozījumu.

- (52) Īrija arī norādīja, ka transfēra un tranzīta pasažieru izslēgšana ir ierasta prakse arī citu valstu aviaceļojumu nodokļu sistēmās, piemēram, Apvienotajā Karalistē, Francijā un Vācijā. Īrija apgalvoja, ka katra nodokļa noteikumi jāinterpretē saistībā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem.

4.2. Par transfēra un tranzīta pasažieru atbrīvojuma interpretāciju

- (53) Īrija iesniedza piezīmi attiecībā uz lietā T-512/11 pieņemtā sprieduma 88. punktu, kas attiecas uz šādu apgalvojumu 2011. gada lēmuma 20. apsvērumā: "Attiecībā uz nodokļa nepiemērošanu tranzīta un transfēra pasažieriem Īrijas iestādes apgalvo, ka kopējā ceļojuma visu pirmo posmu neaplikšana ar nodokli nodrošina to, ka pasažieris netiek sodīts par to, ka maršruts ietver apstāšanos pirms nokļūšanas galamērķī." Vispārējā tiesa iepriekš minētajā punktā spriedumā lietā T-512/11 norādīja, ka, lai gan Komisijai nebija iemesla apšaubīt informāciju, kas bija sniegta Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstulē, uz kuras pamata tika izstrādāts 2011. gada lēmuma 20. punkts, šis apstāklis tomēr nemaina to, ka, pat ievērojot Īrijas iestāžu interpretāciju, ka visi ceļojuma pirmie posmi, kas ietver apstāšanos, tiek atbrīvoti no ATT maksāšanas, ar piemēriem, kas bija iekļauti 2011. gada lēmuma 9. punkta tabulā, nav iespējams pamatot šādu interpretāciju. Vispārējā tiesa norādīja, ka nebija skaidrs un Komisija nepaskaidroja, kāpēc par pasažieriem, kuri ceļoja no Ņujorkas uz Dublinu ar apstāšanos Šenonā, nebija jāmaksā ATT par izlidošanu no apstāšanās lidostas Šenonā. Īrija atsaucās uz 13. punktu tās 2009. gada 15. oktobra vēstulē, kurā teikts: "Attiecībā uz transfēra pasažieriem atbrīvojums tikai nodrošina to, ka kopējā ceļojuma pirmais posms netiek aplikts ar ATT." Īrija norādīja, ka minētais punkts izriet no Dublinas-Ņujorkas reisa ar apstāšanos Šenonā apraksta un ir pareizs attiecībā uz šo ceļojumu, taču nav pareizi raksturot to kā vispārēju noteikumu, saskaņā ar kuru neviena ceļojuma pirmais posms nekad nebūtu aplikams ar ATT.
- (54) Attiecībā uz piemēru, ko Vispārējā tiesa minējusi 88. punktā spriedumā lietā T-512/11, kas attiecas uz ceļojumu no Ņujorkas uz Dublinu ar apstāšanos Šenonā, Īrija paskaidroja, ka ATT nebija jāmaksā ne par vienu minētā ceļojuma posmu Finanšu likuma formulējuma dēļ, proti:
- pirmais posms (no Ņujorkas uz Šenonu) bija atbrīvots tādēļ, ka šo nodokli iekasēja tikai par izlidošanu no Īrijas lidostām,
 - otrais posms (no Šenonas uz Dublinu) bija atbrīvots tādēļ, ka Šenonas lidostā šie pasažieri tika klasificēti kā tranzīta vai transfēra pasažieri saskaņā ar Finanšu likuma 55. panta 1. punktu.
- (55) Īrija secināja, ka kopējais ceļojums no Ņujorkas uz Dublinu ar apstāšanos Šenonā bija jāatbrīvo no ATT Finanšu likuma formulējuma dēļ. Īrija norāda, ka ar paskaidrojumiem 2009. gada 15. oktobra vēstulē bija paredzēts izskaidrot likumu, taču tie nav saistoši.

4.3. Par loģisko pamatu, kāpēc piešķirams atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz tranzīta un transfēra pasažieriem, un par atsauces sistēmu, kas izmantojama tā novērtēšanai

- (56) Attiecībā uz iemesliem, kāpēc piešķirams atbrīvojums no nodokļa attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem, Īrija paskaidroja, ka nebija pareizi aplikēt ar nodokli atsevišķus reisus, ja īstenībā tie bija daļa no vienota ceļojuma. Šajā sakarā Īrija atsaucās uz:
- "transfēra" vai "tranzīta" pasažiera definīcijas tekstu ATT kontekstā Finanšu likuma 55. panta 1. punkta nozīmē (šis noteikums ir citēts 18. apsvērumā),
 - Komisijai nosūtītās Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstules tekstu, kurā Īrija skaidroja, ka ATT bija paredzēts vienota ceļojuma aplikšanai ar nodokli, pat ja šis ceļojums bija iedalīts vairākos posmos.
- (57) Jo īpaši Īrija atsaucās uz hipotētisko scenāriju, kas minēts tās 2009. gada 15. oktobra vēstulē Komisijai, par reisu no ASV ar apstāšanos Šenonā un turpinājuma lidojumu uz Dublinu. Tajā ir teikts, ka "reiss nepārprotami ir no ASV uz Dublinu, un apstāšanās esamība nedrīkst radīt nekādu pienākumu ATT jomā". Raksturojot reisu pretējā virzienā, vēstulē norādīts, ka "attiecībā uz reisiem, kas izlido no valsts ar apstāšanos, vienīgais atbrīvojuma mērķis ir nodrošināt, lai abi šā ceļojuma posmi netiktu aplikti ar nodokli katrs atsevišķi". Īrija uzskatīja, ka tādējādi tiek uzsvērts, ka ceļojums no Dublinas uz ASV ir uzskatāms par vienotu ceļojumu un tādēļ tas jāapliek ar ATT tikai vienreiz, pat ja tas ietver vairākas izlidošanas reizes.

- (58) Īrija apgalvoja, ka šā iemesla dēļ Finanšu likuma 55. panta 1. punkts nepārprotami izslēdz no ATT jomas "transfēra" un "tranzīta" pasažierus, kas definēti minētajā pantā.
- (59) Ņemot vērā sāksanas lēmumā Komisija norādīto atsaucēs sistēmu, kurā vai nu i) nodokli iekasē par katru izlidošanu, vai arī ii) nodokli iekasē par katru ceļojumu, kas var sastāvēt no vairākiem posmiem, Īrija uzskatīja, ka ATT mērķis bija aplikt katru ceļojumu ar nodokli tikai vienreiz. Īrija apgalvoja, ka būtu pareizāk uzskatīt ATT par nodokli, ar ko apliek ceļojumu, nevis par nodokli, ar ko apliek izlidošanu. Finanšu likuma 55. panta 2. punktā minēts, ka ATT piemēro "izlidošanai". Tomēr Finanšu likuma definīcijas un panti, kas minēti 18. un 19. apsvērumā, liecina, ka ar nodokli apliktais pakalpojums bija ceļojums un īstais mērķis bija aplikt ar nodokli ceļojumu, nevis izlidošanu.

4.4. Par aviosabiedrību, kas apkalpo tiešos maršrutus, nošķiršanu no citām aviosabiedrībām

- (60) Īrija apgalvoja, ka novērtējums, vai aviopārvadātāji, kas apkalpo tikai tiešos maršrutus, un tie, kas nodrošina savienotus reisus, ir salīdzināmā tiesiskajā faktiskajā un tiesiskajā situācijā, ņemot vērā attiecīgās dalībvalsts nodokļu sistēmai izvirzīto mērķi, var būt tikai sekundārs iemesls sūdzības noraidīšanai. Īrijas galvenais apgalvojums bija tāds, ka ATT tiecas aplikt ar nodokli ceļojumus, nevis atsevišķus izlidošanas gadījumus. Tādējādi atbrīvojums attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem liecina tikai par to, ka vienots ceļojums var sastāvēt no vairākiem "posmiem". Īrija arī norādīja, ka ATT netika ieviests, lai atbalstītu vai sodītu kādu konkrētu darbības modeli.

4.5. Par nodokļa būtību un vispārējo struktūru

- (61) Visbeidzot, Īrija apgalvoja, ka, pat ja atbrīvojums attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem noteiktām aviosabiedrībām ir radījis priekšrocības, tās varēja izrietēt tieši no tādiem Īrijas nodokļu sistēmas pamatprincipiem kā dubultas aplikšanas ar nodokli novēršana vai nodokļa neitralitāte.
- (62) Atsaucoties uz tās 2009. gada 15. oktobra vēstuli, Īrija paskaidroja, ka atbrīvojums bija paredzēts tāpēc, lai novērstu pārmērīgu ATT iekasēšanu. Jo īpaši tā mērķis bija novērst to pasažieru diskrimināciju, kuru ceļojumā bija paredzēta apstāšanās. Šāda atsaucē uz diskrimināciju noteikti liek salīdzināt a) pasažierus, kuru ceļojumā bija paredzēta apstāšanās, un b) pasažierus, kuri lidoja ar tiešo reisu. Tā kā mērķis bija vienāda attieksme pret abiem pasažieru veidiem, tas pamato secinājumu, ka ATT nolūks bija aplikt ar nodokli katru ceļojumu tikai vienreiz.
- (63) Īrija arī atsauca uz nepieciešamību novērst dubultu aplikšanu ar nodokli. Kaut arī šis princips varbūt nebija citēts Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstulē, minētajā vēstulē bija dota atsaucē uz taisnīguma un vienlīdzīgas attieksmes principiem, kas liek valstīm atteikties no dubultas aplikšanas ar nodokļiem. Tāpat Īrija atsauca arī uz nodokļu neitralitātes principu.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

5.1. Ryanair piezīmes

- (64) Ryanair uzskata, ka šis pasākums ir selektīvs un tāpēc ir valsts atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu un ka uz to neattiecas neviens no atbrīvojumiem, kas noteikti LESD 107. panta 2. un 3. punktā.
- (65) Aviosabiedrība norādīja, ka tās apsvērumi jāizprot saistībā ar tās:
- 2009. gada 21. jūlija sūdzību Komisijai par nelikumīga atbalsta piešķiršanu ar ATT starpniecību,
 - 2011. gada 24. septembra iesniegumu Vispārējai tiesai lietā T-512-11 un tā pielikumiem,
 - citiem rakstiskiem un mutiskiem apgalvojumiem, kas 2011. gada 24. septembrī tika iesniegti Vispārējai tiesai lietā T-512/11, tostarp jo īpaši tās 2012. gada 17. janvāra atbildi.

5.1.1. *Par precīzu ATT piemērošanas jomu, ATT pamatojumu un iemesliem ATT nepiemērošanai attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem*

- (66) Ryanair piekrīt, ka transfēra un tranzīta pasažieru izslēgšana piemērā ar Dublīnas-Šenonas-Ņujorkas reisu var attiekties uz ceļojuma otro posmu. Ryanair lūdz ar to apgalvo, ka kopējam nodoklim, kas bija jāmaksā pirms likmes izmaiņām no 2011. gada 1. marta, vajadzēja atbilst tikai zemākajai likmei EUR 2 (attiecībā uz posmu Dublīna-Šenona), nevis EUR 10, kā parādīts 1. tabulā.

- (67) Turklāt, pat ja Īrija iesniedz pierādījumus, ka šā pasākuma piemērošana praksē atbilda interpretācijai, ka ceļojuma pirmais posms no ATT tiek atbrīvots, *Ryanair* uzskata, ka ar to nepietiek, lai labotu Finanšu likumā atspoguļoto konkurences kropļojumu.

5.1.2. *Par nodokļa iekasēšanas “parasto” jeb atsaucēs sistēmu*

- (68) *Ryanair* nemaina savu nostāju par nodokļa iekasēšanas “parastās” jeb atsaucēs sistēmas definīciju un būtiskumu, līdz būs zināmi Tiesai iesniegtās apelācijas rezultāti par spriedumu apvienotajās lietās C-164/15 P un C-165/15 P ⁽¹⁾. *Ryanair* uzskata, ka Komisijas definīcija par nodokļa iekasēšanas “parasto” jeb atsaucēs sistēmu neatbilst dažiem secinājumiem, ko Komisija izdara sāksanas lēmuma pārējā daļā.

5.1.3. *Par to, vai ATT nepiemērošana attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem ir atkāpe no atsaucēs sistēmas*

- (69) Atsaucoties uz sāksanas lēmuma 44. punktu un citējot minēto dokumentu, *Ryanair* apšauba to, kā Komisija, pamatojoties uz iepriekšējo secinājumu par nodokļa iekasēšanas atsaucēs sistēmu, apgalvo 44. punktā, ka “ATT mērķis ir aplikt ar nodokli ceļojumus gaisa kuģi, kas sākas lidostā Īrijā”, bet pēc tam bez nekāda paskaidrojuma vai analīzes pārlec uz neloģisku secinājumu, ka, ņemot vērā šo mērķi, “var būt lietderīgi nošķirt tiesisko un faktisko situāciju, kurās atrodas aviosabiedrības, kas piedāvā tikai tiešos maršrutos, no to aviosabiedrību situācijas, kuras nodrošina arī tādus pakalpojumus, kuri ietver transfēru vai tranzītu šādās lidostās” ⁽²⁾. Iepriekšējais secinājums, uz ko atsaucas *Ryanair*, ir sniegts sāksanas lēmuma 42. punktā, kur Komisija provizoriski atzīst, ka nodokļa iekasēšanas atsaucēs sistēma ir nodoklis, ko iekasē par pasažiera katru izlidošanu gaisa kuģi no lidostas Īrijā.
- (70) *Ryanair* uzskata, ka sāksanas lēmuma 44. punkta citēšana ir mēģinājums pamatot atšķirību starp tiesisko un faktisko situāciju, kurās atradās aviosabiedrības, kas piedāvā tiešos maršrutos, no to aviosabiedrību situācijas, kuras nodrošina arī tādus pakalpojumus, kuri ietver transfēru vai tranzītu. *Ryanair* uzskata šādu nošķiršanu par kļūdainu un nožēlojamu, jo tā acīmredzami pamatotu galīgo lēmumu, ka izmeklējamais pasākums nav valsts atbalsts.
- (71) Savās piezīmēs *Ryanair* atsaucas uz sāksanas lēmuma 45. punktu, kurā Komisija, ņemot vērā Savienības lēmumu pieņemšanas praksi uzņēmumu apvienošanas kontroles jomā, paskaidro, ka pakalpojums, kas ietver transfēru vai tranzītu, no klienta viedokļa ir ceļojums no izlidošanas lidostas līdz galamērķa lidostai, nevis divi atsevišķi ceļojumi. *Ryanair* uzskata, ka Komisija, šādi rīkojoties, sajauc ļoti šauru tehnisko uzdevumu definēt attiecīgā produkta tirgu apvienošanās gadījumos ar jēdzienu “salīdzināma faktiskā un tiesiskā situācija” valsts atbalsta lietās. Atsaucoties uz Tiesas judikatūru un sāksanas lēmumu ⁽³⁾, *Ryanair* apgalvo, ka jēdzienu “salīdzināma faktiskā un tiesiskā situācija” nenosaka pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamība (kas, pēc *Ryanair* domām, ir kritēriji, kurus parasti izmanto, izskatot apvienošanās un citas konkurences lietas, un uz kuriem šajā gadījumā atsaucas Komisija), bet tas ir atkarīgs no mērķiem, kas izvirzīti analizējamajai shēmai.
- (72) “Salīdzināmai faktiskajai un tiesiskajai situācijai” valsts atbalsta lietās, kā apgalvo *Ryanair*, gandrīz vienmēr ir plašāka piemērošanas joma nekā “attiecīgā produkta tirgiem” apvienošanās lietās, jo iekšzemes shēmas mērķi šajā vai citās valsts atbalsta lietās nekādi nav saistīti ar attiecīgā produkta tirgus definīciju apvienošanās kontroles lietās. Šajā sakarā *Ryanair* atkal atsaucas uz Tiesas judikatūru, saskaņā ar kuru Tiesa nav ierobežojusi “salīdzināmas faktiskās un tiesiskās situācijas”, vadoties no klienta perspektīvas vai labuma guvēju darījumdarbības modeļiem, kā to piedāvājusi darīt Komisija minētajā lēmumā.

⁽¹⁾ Kā paskaidrots 16. apsvērumā, Tiesa pasludināja spriedumu 2016. gada 21. decembrī.

⁽²⁾ Sāksanas lēmuma 44. punktā noteikts šādi: “ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem ir atkāpe no kopējās sistēmas, saskaņā ar kuru pasažiera katra izlidošana gaisa kuģi no lidostas Īrijā ir apliekama ar nodokli. Tomēr vēl nav atbildes uz jautājumu, vai šī atkāpe ietver to ekonomikas dalībnieku diferenciāciju, kuri, ņemot vērā ATT izvirzīto mērķi, atrodas salīdzināmā faktiskā un tiesiskā situācijā. Ja ATT mērķis ir aplikt ar nodokli ceļojumus gaisa kuģi, kuri sākas lidostā Īrijā, var būt lietderīgi nošķirt tiesisko un faktisko situāciju, kurās atrodas aviosabiedrības, kas piedāvā tikai tiešos maršrutos, no to aviosabiedrību situācijas, kuras nodrošina arī tādus pakalpojumus, kuri ietver transfēru vai tranzītu šādās lidostās.”

⁽³⁾ Atsaucē, minot piemēru, uz Vispārējās tiesas 2013. gada 22. janvāra spriedumu *Salzgitter*/Komisija, T-308/00, ECLI:EU:T:2013:30, 81. punkts, pēc analogijas ar Tiesas 2011. gada 8. novembra spriedumu *Adria-Wien Pipeline un Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598. *Ryanair* arī atsaucas uz sāksanas lēmuma 21. punktu un 28.–30. punktu.

- (73) Savās piezīmēs *Ryanair* atsaucas uz Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, piemēram, tiešsaistes un klātienes azartspēļu jomā, kur Komisija piekrita atzīt, ka uzņēmumi ar dažādiem darījumdarbības modeļiem atrodas salīdzināmā tiesiskajā un faktiskajā situācijā nozīmē, kas minēta 72. apsvērumā ⁽¹⁾.
- (74) *Ryanair* paskaidro, ka gadījumā, ja *ATT* atsaucēs sistēmā nodokli iekasē par pasažiera katru izlidošanu gaisa kuģī no lidostas Īrijā, vienīgais loģiskais risinājums var būt tāds, ka šai shēmai jāapšaubā pasažieru viedoklis par ceļojumu vai attiecīgās aviosabiedrības darījumdarbības modelis. Cita interpretācija liecinātu par selektīvu pieeju, kas ir šaurāka par *ATT* mērķi, un tādējādi tā atbilstu vienam no valsts atbalsta pamatnosacījumiem.
- (75) Konkrēti, lēmuma selektivitāte izrietētu no tā, ka, lai gan tradicionālās aviosabiedrības, kas piedāvā reisu ar transfēru un tranzītu, un tās, kas veic aviopārvadājumus tikai tiešajos reisos (kā, piem., *Ryanair*), atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā valsts atbalsta ziņā, tikai pirmās minētās aviosabiedrības saņemtu atbrīvojumu no *ATT* attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem.
- (76) *Ryanair* apgalvo, ka labuma guvējus no šā atbrīvojuma var viegli noteikt *a priori*. Turklāt nevarot teikt, ka šis atbrīvojums bija pieejams visām aviosabiedrībām bez diskriminācijas. Pirmkārt, aviosabiedrībai ir gandrīz neiespējami mainīt savu pamata darījumdarbības modeli, kas saistīts tikai ar tiešajiem maršrutiem, pārveidojot to par “rumbas un spieķu” modeli; cik *Ryanair* zināms, tirgū nav bijis neviena šādas pārveides precedenta. Otrkārt, vairumā lidostu minēto pielāgošanos papildus apgrūtinātu ierobežotā jauda.
- (77) Noslēgumā *Ryanair* pauž uzskatu, ka *ATT* nepiemērošana par transfēra un tranzīta pasažieriem bijusi nepārprotama atkāpe no atsaucēs sistēmas un *ATT* mērķiem tādā nozīmē, kādā šos terminus interpretē Savienības judikatūra. Šajā kontekstā *Ryanair* atsaucas uz saviem iepriekšējiem apgalvojumiem, ka Īrijas nepaziņotie, bet īstie mērķi bijuši selektīvi atbalstīt vairākas iekšzemes aviosabiedrības un veicināt Dublīnas lidostas attīstību par starptautisku satiksmes mezglu.

5.1.4. Par to, vai *ATT* nepiemērošana par transfēra un tranzīta pasažieriem tieši izriet no tā pamatprincipiem

- (78) *Ryanair* noraida viedokli, ka atbrīvojums no *ATT* attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem tieši izriet “no tā pamatprincipiem”. *Ryanair* uzskata, ka sāksanas lēmums ir mēģinājums pamatot šādu secinājumu ar vairākiem izkropļotiem argumentiem, kurus Īrija un Komisija apkopojusi *ex post facto*, lai novērstu nepārprotamo ietekmi, ko radīja *ATT* “atsaucēs sistēma” un “mērķis”, kas iepriekš definēts sāksanas lēmumā, izmantojot miglaino terminu “pamatprincipi”.
- (79) Ņemot vērā sāksanas lēmuma 6.1.5. punktu, *Ryanair* piezīmes attiecas uz vairākiem principiem, kurus tā uzskata par Komisijas vai Īrijas vai to abu postulātiem.

— Par “piemērošanas skaidrību” ⁽²⁾. *Ryanair* jautā, vai [būtu jāpiekrīt, ka] šāda “skaidrība” tiktu nodrošināta, selektīvi apejot *ATT* atsaucēs sistēmu un mērķi.

— Par “pārmērīgas *ATT* piemērošanas” novēršanu ⁽³⁾. *Ryanair* atzīst, ka šis termins ir neskaidrs. *Ryanair* atsaucas uz Komisijas lēmumu par valsts atbalstu to izmaksu samazināšanai, kuras energoietilpīgiem uzņēmumiem rada atjaunojamās enerģijas atbalsta finansēšana ⁽³⁾, un konkrēti uz minētā lēmuma 32. apsvērumu, kurā noteikts: “Pasākums ir arī selektīvs, jo to var izmantot tikai [energoietilpīgi lietotāji] noteiktās īpašās nozarēs.” Pamatojoties uz to, *Ryanair* secina, ka taisnīga un godīga *ATT* piemērošana sniedz tikai papildu argumentu pret atbrīvojumu attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem. Tāpat Komisijai bija jākonstatē, ka atbrīvojums aviosabiedrībām, kas plaši izmanto lidostas infrastruktūru sava “rumbas un spieķu” modeļa dēļ, ir valsts atbalsts. *Ryanair* apgalvo, ka gadījumā, ja, kā Komisija norāda sāksanas lēmumā, Īrija vēlējusies aizsargāt pasažierus no sekām, ko rada reisa ar apstāšanos izvēle ⁽²⁾, attiecīgais pasākums ir sociāla rakstura atbalsts un tā saderība jāizskata saskaņā ar LESD 107. panta 2. punktu.

⁽¹⁾ Komisijas 2015. gada 17. marta Lēmums valsts atbalsta lietā SA.34469 (2014/NN – ex 2012/CP) – Diferencētas nodokļa likmes tiešsaistes un klātienes azartspēļu jomā Spānijā (OV C 136, 24.4.2015., 1. lpp.), 56. apsvērumus.

⁽²⁾ Atsaucoties uz sāksanas lēmuma 48. punktu.

⁽³⁾ Komisijas 2015. gada 31. augusta Lēmums valsts atbalsta lietā SA.42424 – Samazināta iemaksa RES atbalsta finansēšanai energoietilpīgiem lietotājiem, Dānija (OV C 369, 6.11.2015., 1. lpp.), 32. apsvērumus.

- Par pieņēmumu, ka “transfēra un tranzīta pasažieru izslēgšana ir ierasta prakse citu valstu avioceļojumu nodokļu sistēmās, piemēram, Apvienotajā Karalistē”. Atsaucoties uz 41.–44. punktu savā iepriekšējā iesniegumā Vispārējai tiesai lietā T-512/11, *Ryanair* noraida apgalvojumu par “kopīgu starptautisku praksi”. *Ryanair* apgalvo, ka atsaucē uz Apvienoto Karalisti, kas varētu būt līdzīgs piemērs, neatbilst Komisijas novēloti labotajai izpratnei par ATT mehānismu, kas aplūkots sāksanas lēmuma 6.1.2. punktā.
- Par pieņēmumu “ATT nosaukums un arī tā formulējums var radīt priekšstatu, ka tā vadmotīvs ir iekasēt nodokli par ceļojumiem gaisa kuģī no lidostas Īrijā, nevis par katru izlidošanu no lidostas Īrijā”⁽¹⁾. kā uzskata *Ryanair*, šāda nostāja nav pieņemama, jo attiecīgajās tiesību normās, kas nosaka ATT, vārds “*kats*” tiek lietots tikai vienreiz un tikai saistībā ar vārdu “*izlidošana*”, nevis vārdu “*ceļojums*”. *Ryanair* uzsver, ka “*izlidošana*” nav tas pats, kas “*ceļojums*”. Tāpēc Komisijas pieņēmums, ka šajā Finanšu likuma tekstā uzsvars ir likts uz “*katru ceļojumu*”, nevis uz “*katru izlidošanu*”, ir bijis vienkāršs Finanšu likuma teksta noliegums ar mērķi pamatot nepamatojamo, neraugoties uz šā teksta skaidro burtisko jēgu un nozīmi. Kopumā nosaukums, kādu dalībvalsts piešķir pasākumam, nav kritērijs, ko izmanto Savienības tiesību aktos, nosakot, vai kāds pasākums ir valsts atbalsts.
- (80) Attiecībā uz provizoriskās izmeklēšanas procedūras, tiesvedības un oficiālās izmeklēšanas procedūras ilgumu *Ryanair* apgalvo, ka attiecīgajiem faktiem tagad būtu jābūt pietiekami skaidriem. *Ryanair* pauž bažas, ka šādā situācijā Komisijas piezīme sāksanas lēmumā, ka tās pašreizējos secinājumus par apstrīdētā atbrīvojuma atbilstību ATT “pamatprincipam” var pārskatīt, ņemot vērā informāciju, kas tiks savākta oficiālajā izmeklēšanā, nerada lielas cerības, ka Komisija patiešām mainīs savu viedokli. Šajā sakarā *Ryanair* uzsver, ka jebkurā gadījumā nekāda informācija vai *ex post facto* arguments nedrīkst izkropļot apstrīdētā attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem piemērotā atbrīvojuma skaidro burtisko jēgu un tiesiskās sekas un to nedrīkst izmantot par ieganstu, lai šajā lēmumā konstatētu, ka atbalsta nav bijis.

5.1.5. Par valsts atbalsta esamību

- (81) *Ryanair* aicina Komisiju pārskatīt tās provizoriskos secinājumus, ņemot vērā minētos apgalvojumus.
- (82) Savās piezīmēs *Ryanair* piekrīt Komisijas viedoklim, ka gadījumā, ja šis pasākums ir valsts atbalsts, tas neatbilst nevienam no atbrīvojumiem, kas minēti LESD 107. panta 2. un 3. punktā.

5.2. Aer Lingus piezīmes

- (83) *Aer Lingus* apgalvo, ka attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem piemērotais atbrīvojums no ATT nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē šādu divu iemeslu dēļ:
- ATT atsaucē sistēma ir tāda, ka ar nodokli apliek izlidošanu gaisa kuģī no Īrijas lidostas, atsaucoties uz visu ceļojumu kopumā, tādēļ ceļojums, kas sastāv no diviem savienotiem reisiem, tiek atzīts par vienu ceļojumu, un ka ceļojumi, kas sākas ārpus Īrijas, netiek aplikti ar ATT. ATT iekasē tikai vienreiz un par visu maršrutu kopumā. Pamatojoties uz šādu “ceļojuma atsaucē sistēmu”, ATT nevar atzīt par selektīvu, tādēļ tas nav valsts atbalsts,
- pat ja Komisijai būtu jāsaģlabā tās provizoriskais uzskats, ka ATT atsaucē sistēmas pamatā ir katra izlidošana ar reisu no Īrijas lidostas, attiecībā uz transfēra un tranzīta pasažieriem piemērotais atbrīvojums nav selektīvs, jo tas nediskriminē ekonomikas dalībniekus – pārvadātāji, kas veic pārvadājumus tikai tiešajos maršrutos, objektīvi atrodas citos apstākļos nekā aviosabiedrības, kas apkalpo transfēra un tranzīta pasažierus. Jebkurā gadījumā šis atbrīvojums ir pamatots arī tādēļ, ka risina dubultās aplikšanas ar nodokli problēmu un atbilst ATT pamatprincipam piesaistīt nodokli ceļojumam.

5.2.1. Par ATT mērķi

- (84) *Aer Lingus* lūdz ieņēmumu komisāriem skaidrojumu attiecībā uz Finanšu likuma interpretāciju. Ieņēmumu komisāri 2009. gada 30. martā nosūtīja e-pasta vēstuli *Aer Lingus*, sniedzot skaidrojumu par Finanšu likuma interpretāciju. *Aer Lingus* apgalvo, ka, pamatojoties uz minēto e-pastu, no Finanšu likuma 55. panta 2. punkta interpretācijas skaidri izriet, ka šis nodoklis jānosaka, ņemot vērā galamērķi un ignorējot starpposma apstāšanās

⁽¹⁾ Atsaucoties uz sāksanas lēmuma 49. punktu.

vietas. *Aer Lingus* secina, ka neatkarīgi no ceļojuma posmu skaita nodokli iekasē, pamatojoties uz pasažiera galamērķi, un to novērtē vienreiz – atkarībā no kopējā ceļojuma un neņemot vērā to, vai ceļojums ietver vienu vai vairākus reisus. Attiecīgajā 2009. gada 30. marta e-pastā teikts šādi:

“Reiss beidzas pasažiera galamērķī, kas atbilst rezervācijai, neatkarīgi no maršruta, ko aviopārvadātājs plāno līdz galamērķim. Jūsu izstrādātajā transatlantisko reisu scenārijā [Šenona-Dublina-Čikāga], ja persona rezervē reisu no Šenonas uz Čikāgu ar *Aer Lingus*, nodokļa likme, kas piemērojama *Aer Lingus*, ir EUR 10, jo vieta, kurā reiss beidzas, ir Čikāga, t. i., tālāk par 300 km no Dublīnas lidostas. Situāciju nemaina apstākļi, ka maršrutā ir paredzēta apstāšanās.” (Uzsvērumu pievienojusi *Aer Lingus*).

- (85) *Aer Lingus* uzskata, ka šāda interpretācija atbilst transfēra un tranzīta pasažieru definīcijām, kuras atsaucas uz pasažiera “ceļojumu”, nevis pasažiera reisu. Kā apgalvo *Aer Lingus*, no tā izriet, ka “ceļojums” var būt bez apstāšanās vai ar apstāšanos uz laiku, kas nepārsniedz sešas stundas.

5.2.2. Par imesliem pasažiera ceļojuma no Īrijas, nevis transfēra/transzīta reisa aplikšanai ar nodokli

- (86) Kā uzskata *Aer Lingus*, attiecīgais atbrīvojums ir saistīts ar pamatprincipu, ka nodoklis jānosaka, pamatojoties uz galamērķi un ignorējot starpposma apstāšanās vietas.
- (87) *Aer Lingus* apgalvo, ka atbrīvojuma mērķis turklāt ir novērst dubultu aplikšanu ar nodokli ne vien Īrijā, bet arī aiz tās robežām. Šajā jomā *Aer Lingus* atsaucas uz tekstu no 84. apsvērumā minētās e-pasta vēstules, ko *Aer Lingus* saņēmusi no ieņēmumu komisāriem:

“Mērķis, kādēļ jādefinē “transfēra pasažieris”, ir novērst nodokļa atsevišķu iekasēšanu par katru ceļojuma posmu (...), ja reisu starplaiks nepārsniedz 6 stundas. Ja reisu starplaiks pārsniedz sešas stundas, “transfēra pasažiera” atbrīvojumu nepiemēro un visi ceļojuma elementi ir atsevišķi jāapliek ar nodokli (tas ir, divas izlidošanas, katrai piemērojot attiecīgu ATT likmi).” (Uzsvērumu pievienojusi *Aer Lingus*).

- (88) Pamatojoties uz 87. apsvērumā minēto tekstu, *Aer Lingus* secina, ka tas, vai pasažierim, kurš izlido no Īrijas lidostas ar reisu, kas ir tāda maršruta daļa, kurš sastāv no diviem (vai vairākiem) posmiem, piemēro ATT, ir atkarīgs, pirmkārt, no pirmā reisa izlidošanas vietas un, otrkārt, no ielidošanas vietas galamērķī. Tādējādi tiktu novērsta:

— ATT piemērošana vairāk nekā vienam ceļojuma posmam un

— ATT piemērošana vienam ceļojuma posmam gadījumos, kad tam pašam ceļojumam jau tiek piemērots līdzīgs citas jurisdikcijas nodoklis.

- (89) *Aer Lingus* paskaidro, ka attiecīgais atbrīvojums nav unikāls Īrijas ATT, bet ir raksturīgs arī citiem avioceļojumu nodokļu režīmiem. Šajā sakarā *Aer Lingus* norāda uz aviopasažieru nodokļa (“APD”) piemērošanu Apvienotajā Karalistē, proti, saistībā ar to tiktu atzīts, ka savienotie reisi ir vienots ceļojums, nevis divi atsevišķi ceļojumi, ja minētais savienojums atbilst vairākām konkrētām prasībām⁽¹⁾. *Aer Lingus* arī paskaidro, ka, lai gan definīcija par to, kas ir “savienots reiss”, ir atkarīga no daudziem apstākļiem, tostarp no laika starpības starp attiecīgajiem reisiem un no tā, vai savienojums attiecas uz iekšzemes reisu Apvienotajā Karalistē vai uz starptautisku reisu, galvenais princips, kā uzskata *Aer Lingus*, ir tāds, ka savienotie reisi tiek uzskatīti par vienotu ceļojumu un APD tiek iekasēts tikai par ceļojumiem, kas atzīstami par tādiem, kuri sākušies Apvienotajā Karalistē. Izņēmuma kārtā reisi, kas ielido no kādas valsts un izlido uz to pašu valsti, nav uzskatāmi par savienotiem reisiem (piem., Parīze-Londona-Marseļa), un APD iekasē par ceļojumiem, kas sākušies Apvienotajā Karalistē. *Aer Lingus* norāda arī, ka, lai varētu piemērot atbrīvojumu savienotajos reisos, šie savienotie reisi jānorāda tajā pašā biļetē vai apvienotajā biļetē, tādēļ pašu veidoti savienojumi nevar iegūt minēto atbrīvojumu.

⁽¹⁾ Atsaucoties uz V.M. Ieņēmumu un muitas dienesta tīmekļa vietni, Akcīzes paziņojumu Nr. 550: aviopasažieru nodoklis, <https://www.gov.uk/government/publications/excise-notice-550-air-passenger-duty/excise-notice-550-air-passenger-duty>.

(90) *Aer Lingus* min šādus nodokļa piemērošanas piemērus ⁽¹⁾:

- Francijā: no Francijas *civilās aviācijas nodokļa* ir piešķirts atbrīvojums attiecībā uz pasažieriem, kuru reisu savienojums ir Francijas lidostā (apstāšanās uz laiku, kas nepārsniedz 24 stundas), un tiešā tranzīta pasažieri (ar to pašu reisa numuru un gaisa kuģi). Nodokli aprēķina atkarībā no galapunkta, kas norādīts vienotajā ceļojuma biļetē.
- Austrijā: nodokli aprēķina atkarībā no tālākā punkta, kas norādīts vienotās biļetes maršrutā ar savienotu reisu, ja transfērs nav ilgāks par 24 stundām.
- Vācijā: nodokli aprēķina atkarībā no tālākā ģeogrāfiskā punkta, kas norādīts biļetē; piemēro 12 vai 24 stundu noteikumu atkarībā no transfēra valsts.

5.2.3. Par ATT piemērošanu pirms un pēc 2011. gada

(91) *Aer Lingus* ir iesniegusi piemērus, kas doti 2. tabulā, lai ilustrētu ATT piemērošanu, kā arī iemeslus transfēra un tranzīta pasažieru atbrīvošanai no nodokļa.

2. tabula

Aer Lingus iesniegtie piemēri par ATT piemērošanu pirms un pēc 2011. gada

	Maršruts	Pirms 2011. gada (EUR)	Pēc 2011. gada (EUR)	Ar nodokli apliekamais notikums
1.	Dublina–Ņujorka	10	3	— Izlidošana no Īrijas lidostas — Ceļojuma attālums: tālāk par 300 km
2.	Ņujorka–Dublina	0	0	— Nav izlidošanas no Īrijas lidostas — Iespējama aplikšana ar ASV nodokli
3.	Dublina–Mančestra	2	3	— Izlidošana no Īrijas lidostas — Ceļojuma attālums: tuvāk par 300 km
4.	Mančestra–Dublina	0	0	— Nav izlidošanas no Īrijas lidostas — Iespējama aplikšana ar Apvienotās Karalistes nodokli
5.	Londona–Dublina–Ņujorka <i>Apstāšanās – mazāk par sešām stundām</i>	0	0	— Izlidošana no Apvienotās Karalistes lidostas, aplikama nevis ar Īrijas, bet ar Apvienotās Karalistes nodokli — Izlidošana no Īrijas lidostas, atbrīvota, jo atbilst transfēra definīcijai
6.	Londona–Dublina–Ņujorka <i>Apstāšanās – vairāk par sešām stundām</i>	10	3	— Izlidošana no Apvienotās Karalistes lidostas, aplikama nevis ar Īrijas, bet ar Apvienotās Karalistes nodokli — Izlidošana no Īrijas lidostas, aplikama ar Īrijas nodokli, jo neatbilst transfēra definīcijai – ceļojuma attālums pārsniedz 300 km

⁽¹⁾ *Aer Lingus* iesniedza izrakstus no IATA Biļešu un lidostas nodokļu un nodevu saraksta, detalizēti raksturojot Austrijas, Vācijas un Francijas nodokļus.

	Maršruts	Pirms 2011. gada (EUR)	Pēc 2011. gada (EUR)	Ar nodokli apliekamais notikums
7.	Ņujorka–Šenona–Dublina <i>Apstāšanās – mazāk par sešām stundām</i>	0	0	— Izlidošana no ASV lidostas, apliekama nevis ar Īrijas, bet, iespējams, ar ASV nodokli — Izlidošana no Īrijas lidostas, atbrīvota no Īrijas nodokļa, jo atbilst transfēra definīcijai
8.	Ņujorka–Šenona–Dublina <i>Apstāšanās – vairāk par sešām stundām</i>	2	3	— Izlidošana no ASV lidostas, apliekama nevis ar Īrijas, bet, iespējams, ar ASV nodokli — Izlidošana no Īrijas lidostas, apliekama ar Īrijas nodokli, jo neatbilst transfēra definīcijai – ceļojuma attālums pārsniedz 300 km
9.	Dublina–Šenona–Ņujorka <i>Apstāšanās – mazāk par sešām stundām</i>	10	3	— Izlidošana no Īrijas lidostas (DUB), apliekama ar Īrijas nodokli — Izlidošana no Īrijas lidostas (SNN), nav apliekama ar Īrijas nodokli, jo atbilst transfēra definīcijai — Ceļojuma attālums: tālāk par 300 km
10.	Dublina–Šenona–Ņujorka <i>Apstāšanās – vairāk par sešām stundām</i>	12	6	— Izlidošana no Īrijas lidostas (DUB), apliekama ar Īrijas nodokli, un ceļojuma attālums ir mazāks par 300 km — Izlidošana no Īrijas lidostas (SNN), apliekama ar Īrijas nodokli, jo neatbilst transfēra definīcijai – ceļojuma attālums pārsniedz 300 km

(92) *Aer Lingus* iesniedza piezīmes par 2. tabulu:

- 2. tabulā ir doti piemēri par ATT, kas praksē tika iekasēti dažādos maršrutos saskaņā ar ieņēmumu komisāru tolaik sniegtajiem norādījumiem (minēti 84. un 87. apsvērumā),
- 1.–4. piemērā visi ir viena reisa ceļojumi un ilustrē to, ka reisam jāizlido no Īrijas lidostas, lai tas būtu ar nodokli apliekams notikums saskaņā ar Īrijas ATT sistēmu,
- 5.–8. piemērs raksturo ceļojumus, kas sākas ārpus Īrijas, un ilustrē to, kā atbrīvojums novērš nepieciešamību pasažierim maksāt aviopasažieru nodokli dažādās jurisdikcijās par to pašu ceļojumu; un to, ka apstāšanās laiks nedrīkst pārsniegt sešas stundas,
- 9. un 10. piemērs raksturo ceļojumus, kas sākas Īrijā, ar savienoto reisu Īrijā un ilustrē to, kā atbrīvojums novērš pasažiera aplikšanu ar ATT vairākas reizes, ja apstāšanās laiks nepārsniedz sešas stundas; un to, ka nodokli aprēķina atkarībā no visa ceļojuma kopumā.

5.2.4. Par *Aer Lingus* veikto ATT piemērošanu un transfēra/transzīta pasažieru atbrīvošanu no nodokļa

(93) *Aer Lingus* atsauca uz sākšanas lēmumu, kurā dota atsauce uz Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstuli, kurā tā paskaidrojusi, ka ceļojumos ar vairākiem posmiem no ATT tiek atbrīvots šāda ceļojuma pirmais posms (¹). *Aer Lingus* uzsver, ka neatzīst šo principu un nespēj izskaidrot to, kādēļ šāds princips ir ieviests.

(¹) Sākšanas lēmuma 19. un 20. punkts.

- (94) Kā apgalvo *Aer Lingus*, šāds princips neatbilst ieņēmumu komisāru norādījumiem, kas tika sniegti 84. apsvērumā minētajā 2009. gada 30. marta e-pasta vēstulē, un neraksturo veidu, kā *Aer Lingus* praksē aprēķinājis *ATT*. Tas arī neatbilst piemēriem, kas sniegti sāksanas lēmuma 20. punktā, un tie neilustrē tranzīta pasažieru atbrīvojuma piemērošanu ceļojuma pirmajam posmam, bet gan pierāda, ka par ceļojumu nav jāmaksā *ATT*, ja tas sākas ārpus Īrijas ⁽¹⁾.
- (95) *Aer Lingus* apgalvo, ka ir iekasējusi *ATT* saskaņā ar ieņēmumu komisāru norādījumiem un sniedzis pārskatus par nosūtītajām summām, iesniedzot pašdeklarāciju iestādēm ⁽²⁾.

5.2.5. Par valsts atbalsta esamību

- (96) *Aer Lingus* apgalvo, ka transfēra un tranzīta pasažieru atbrīvošana no *ATT* nav selektīva. Kā uzskata *Aer Lingus*, *ATT* shēmas būtība ir tāda, ka transfēra vai tranzīta pasažierus nedrīkst ņemt vērā, jo *ATT* nepiemēro konkrētiem ceļojuma posmiem. Tā vietā ar nodokli apliekamais notikums ir ceļojums, kas sākas Īrijā, bet maksājamais nodoklis ir atkarīgs no galamērķa, kas norādīts biļetē, neatkarīgi no tā, vai pasažieris izmanto vienu vai vairākus reusus, lai nokļūtu ceļojuma galamērķī.
- (97) Šajā sakarā *Aer Lingus* atsaucas uz sāksanas lēmuma 41. punktu, kurā Komisija ir provizoriski atzinusi, ka ar nodokli apliekamais notikums ir ceļojums, kas sākas Īrijā, bet maksājamais nodoklis ir atkarīgs no galamērķa, kas norādīts biļetē, neatkarīgi no tā, vai pasažieris izmanto vienu vai vairākus reusus, lai nokļūtu galamērķī:

“Cita iespējama atsauces sistēma var būt nodoklis, ko iekasē par ceļojumu gaisa kuģī no lidostas Īrijā, kur jēdzienu “ceļojums gaisa kuģī” izprot kā ceļojumu no lidostas Īrijā līdz galamērķim, un tas var sastāvēt no viena vai vairākiem posmiem. Ja šī ir pareizā atsauces sistēma, šķiet pašsaprotami, ka *ATT* nepiemēro transfēra vai tranzīta pasažieriem. Līdz ar to šis pasākums nebūtu selektīvs.” (*Aer Lingus* uzsvērumš.)

5.2.6. Par citiem jautājumiem

- (98) Pieņemot, ka Komisija joprojām saglabā savu provizorisko uzskatu, ka *ATT* atsauces sistēma ir katras izlidošanas (atsevišķa) aplikšana ar nodokli, *Aer Lingus* apgalvo, ka:
- transfēra/transzīta pasažieru atbrīvojums nav selektīvs un
 - pat ja šo atbrīvojumu atzītu par selektīvu, tas būtu pamatots.

5.2.6.1. Par pirmo punktu “transfēra/transzīta pasažieru atbrīvojums nav selektīvs”

- (99) Atsaucoties uz judikatūru ⁽³⁾, *Aer Lingus* apgalvo, ka *ATT* nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieru izlidošanai būtu selektīva tikai tad, ja tiktu diferencēti ekonomikas dalībnieki, kas, ņemot vērā *ATT* izvirzīto mērķi, atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā. Šajā sakarā *Aer Lingus* atsaucas uz jautājumu par to, vai nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem rada priekšrocības tādiem pārvadātājiem kā *Aer Lingus* (kas piedāvā vienotas biļetes ceļojumiem, kuri sastāv no diviem vai vairākiem reisiem), salīdzinot ar pārvadātājiem, kas veic pārvadājumus tikai tiešajos maršrutos (kuri nepiedāvā vienotas biļetes šādiem ceļojumiem, un tādēļ tiem ir jāiekasē *ATT* par katru reisu no pasažieriem, kuru ceļojums ietver paša veidotu savienojumu).
- (100) *Aer Lingus* secina, ka, ņemot vērā atšķirīgo faktisko un tiesisko situāciju attiecībā uz pakalpojumiem, kas ietver tikai tiešos maršrutos, un pakalpojumiem ar vienotām biļetēm, jo īpaši atšķirīgās pārvadātāja izmaksas un pasažieru apkalpošanas līmeni, šis transfēra un tranzīta pasažieru atbrīvojums nav bijis selektīvs jo īpaši šādu iemeslu dēļ:

— noteikti ir liela daļa *Aer Lingus* pasažieru, kuri kāda iemesla dēļ izvēlas paši veidot savienojumu ⁽⁴⁾ neatkarīgi no tā, ka *Aer Lingus* spēj piedāvāt vienotas biļetes visam ceļojumam. Pēc definīcijas *Aer Lingus* nespēj apzināt

⁽¹⁾ Sk. piemērus, kas minēti sāksanas lēmuma 20. punktā un atkārtoti šā lēmuma 91. apsvērumā.

⁽²⁾ *Aer Lingus* ir sniegusi šāda pārskata piemēru un paskaidrojusi, ka aprēķinos vienkārši tika atskaitīts norādītais transfēra/transzīta pasažieru skaits.

⁽³⁾ Tiesas 2001. gada 8. novembra spriedums *Adria-Wien Pipeline un Wietersdorfer & Zementwerke*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

⁽⁴⁾ Pasažieris, kurš veic vairākas neatkarīgas rezervācijas uz dažādiem reisiem, kas veido viņa ceļojumu, pretēji tam pasažierim, kurš veic vienotu rezervāciju uz vairākiem reisiem, izmantojot vienu un tā paša pakalpojumu sniedzēja pakalpojumus.

vai kvantitatīvi izteikt to pasažieru skaitu, kuri labprātāk paši veido ceļojuma savienojumu, un arī pārvadātāji, kas veic pārvadājumus tikai tiešajos maršrutos, nespēj skaidri noteikt šādu pasažieru skaitu (piem., pasažieri var paši izveidot savienojumu, izmantojot cita pārvadātāja pakalpojumus). Attiecībā uz pasažieriem, kuri paši veido savienojumu, *Aer Lingus* ir tādā pašā faktiskajā un tiesiskajā situācijā kā pārvadātāji, kuri veic pārvadājumus tikai tiešajos maršrutos,

- *Aer Lingus* situācija tomēr faktiski un tiesiski atšķiras attiecībā uz tiem pasažieriem, kuri iegādājas vienotu biļeti ceļojumiem ar transfēru vai tranzītu. Šajā sakarā *Aer Lingus* atsaucas uz sākšanas lēmuma 45. [44.] ⁽¹⁾ punkta pēdējā teikuma daļu, kurā, kā uzskata *Aer Lingus*, Komisija pati atzīst, ka “var būt lietderīgi nošķirt tiesisko un faktisko situāciju, kurās atrodas aviosabiedrības, kas piedāvā tikai tiešos maršrutos, no to aviosabiedrību situācijas, kuras sniedz tādus pakalpojumus, kuri ietver transfēru vai tranzītu šādās lidostās”.

(101) Atsaucoties uz sākšanas lēmuma teksta daļām, kas attiecas uz atšķirībām starp ceļojumiem ar vairākiem reisiem un vienotu rezervāciju un ceļojumiem ar vairākiem reisiem un atsevišķām rezervācijām, *Aer Lingus* saistībā ar selektivitāti izsaka arī šādus apsvērumus:

- attiecībā uz teksta daļu: “aviosabiedrību biznesa [darījumdarbības] modeļi, kuros koncentrējas uz tiešajiem maršrutiem, būtiski atšķiras no tiem aviosabiedrību biznesa modeļiem, kuros nodrošina pakalpojumus, kas var būt saistīti ar transfēru vai tranzītu” ⁽²⁾ *Aer Lingus* uzsver, ka īsteno īpašas procedūras, lai varētu uzņemt transfēra un tranzīta pasažierus. Tostarp tiek veidots vienlaidu transfērs, piemēram, transfēra galdi un attiecīgi tarifi, un šī aviosabiedrība uzņemas atbildību par nokavētiem savienojumiem (piem., nodrošinot aprūpi, palīdzību un izmitināšanu). Kā apgalvo *Aer Lingus*, tās ir būtiskas izmaksas un pienākumi, bet neviens no tiem neattiecas uz pasažieriem, kuri paši veidojuši savienojumu,

- attiecībā uz teksta daļu: “Pakalpojumi, kuri ietver transfēru/transzītu, no klienta viedokļa ir ceļojums no izlidošanas lidostas uz galamērķa lidostu, nevis divi atsevišķi ceļojumi” ⁽³⁾. *Aer Lingus* paskaidro, ka arī pasažieri šādus pakalpojumus uztver atšķirīgi, jo nav jāveic vairākkārtīga reģistrācija, nav vajadzīgas vairākas biļetes, var atšķirties piemaksa par bagāžu utt.,

- attiecībā uz teksta daļu: “visu ceļojumu ar diviem vai vairākiem posmiem pārdod kā vienu, un tajā var ceļot ar vienu biļeti” ⁽⁴⁾ *Aer Lingus* paskaidro, ka tas, protams, neattiecas uz ceļojumu ar paša veidotu savienojumu. Faktiski ceļojumā ar paša veidotu savienojumu vajadzētu vismaz divas atsevišķas biļetes (un divus atsevišķus līgumus), varbūt ar divām dažādām aviosabiedrībām. Vienota biļete paredzētu vienotu līgumu ar vienu aviosabiedrību,

- attiecībā uz teksta daļu: “pasažieriem transfēra laikā parasti nav jāsaņem bagāža” ⁽⁵⁾ *Aer Lingus* apgalvo, ka tas patiešām ir tieši pretēji kā pasažieriem, kuri paši veidojuši savienojumu. Nevienā Īrijas lidostā nav bagāžas transfēra pakalpojumu pasažieriem, kuri paši veidojuši savienojumu,

- attiecībā uz teksta daļu: “Bagāžas un pasažieru kontrole parasti ir atšķirīga.” ⁽⁶⁾ *Aer Lingus* paskaidro, ka pasažieriem, kuri paši veidojuši savienojumu, būs jāreģistrējas katram reisam atsevišķi.

5.2.6.2. Par otro punktu “pat ja šo atbrīvojumu atzītu par selektīvu, tas būtu pamatots”

(102) *Aer Lingus* apgalvo, ka šis pasākums novērš dubultu aplikšanu ar nodokli un tiek piemērots gan Īrijā, gan ārpus tās robežām. Šādu atbrīvojumu patiešām plaši piemērotu arī citas jurisdikcijas, piemēram, Apvienotā Karaliste.

(103) *Aer Lingus* arī apgalvo, ka *ATT* pamatprincips ir tāds, ka to aprēķina, ņemot vērā visu ceļojumu. Vienotas biļetes gadījumā tā attiecas uz visu ceļojumu (ja ikviena apstāšanās ir īsāka par sešām stundām). Taču paša veidota savienojuma gadījumā, ja tiek veiktas divas atsevišķas rezervācijas, katru šādu rezervāciju aviosabiedrības rezervācijas sistēmas atzīst par atsevišķu un pasažierus neuzskata par transfēra pasažieriem.

⁽¹⁾ Piezīmēs par sākšanas lēmumu *Aer Lingus* kļūdaini atsaucas uz sākšanas lēmuma 45. punktu, kurā citētā teikuma nav.

⁽²⁾ Sākšanas lēmuma 45. punkta pēdējais teikums.

⁽³⁾ Sākšanas lēmuma 45. punkta pirmais teikums.

⁽⁴⁾ Sākšanas lēmuma 45. punkta teikuma otrā daļa.

⁽⁵⁾ Sākšanas lēmuma 45. punkta otrā teikuma pēdējā daļa.

5.3. Īrijas piezīmes par ieinteresēto personu apsvērumiem

- (104) Kopumā Īrija piekrīt *Aer Lingus* formulētajiem punktiem, izņemot 93. un 94. apsvērumā apkopotos. Kā uzskata Īrija, *Aer Lingus* ir citējusi Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstuli, apgalvojot, ka ceļojumos, kas sastāv no vairākiem posmiem, pirmais posms vienmēr tiek atbrīvots no ATT. Īrija atsaucas uz savu 2015. gada 22. decembra vēstuli, kurā paskaidroja, ka tas ir bijis pārpratums. Īrijas 2009. gada 15. oktobra vēstulē tika sniegts konkrēts piemērs, kurā par ceļojuma pirmo posmu nebija jāmaksā ATT. Tomēr Īrija uzskata, ka tas nav jāizprot kā parasta prakse, ka pirmais posms vienmēr tika atbrīvots no nodokļa.
- (105) Attiecībā uz *Ryanair* piezīmēm par maksājamo nodokli (sk. 65. apsvērumu) Īrija norāda, ka *Ryanair* pati nepārvadā transfēra vai tranzīta pasažierus un tādēļ šai aviosabiedrībai nav praktiskas pieredzes, kā piemērot ATT noteikumus. Īrija uzskata, ka *Ryanair* nav arī sniegusi pamatojumu.

6. NOVĒRTĒJUMS PAR AVIOCEĻOJUMU NODOKĻA NEPIEMĒROŠANU TRANZĪTA UN TRANSFĒRA PASAŽIERIEM

6.1. Provizoriskas piezīmes: pareiza ATT interpretācija attiecībā uz tranzīta un transfēra pasažieru atbrīvojumu

- (106) Īrija 2009. gada 15. oktobra vēstulē apgalvoja, ka tranzīta un transfēra pasažieru atbrīvojums nodrošina to, ka kopējā ceļojuma "pirmais posms" netiek aplikts ar ATT. Minētais apgalvojums radīja neskaidrību par šā atbrīvojuma pareizu interpretāciju, kā liecina Vispārējās tiesas spriedums lietā T-512/11.
- (107) Ņemot vērā piezīmes, kas saņemtas no Īrijas un trešām personām, pašlaik ir skaidrs, ka Īrijas tiesību akti jāizprot tā, kā teikts šā lēmuma 2.2. punktā.
- (108) Kā tajā paskaidrots, saskaņā ar Finanšu likuma 55. panta 2. punktu aviosabiedrībām ir jāmaksā ATT par katru pasažiera izlidošanu gaisa kuģī no lidostas, kas atrodas Īrijā, bet tranzīta un transfēra pasažieri netiek uzskatīti par pasažieriem Finanšu likuma 55. panta 2. punkta nozīmē un tādēļ viņu izlidošanai ATT nepiemēro. Līdz ar to nevar vispārīgi teikt, ka ATT piemēro kādam konkrētam ceļojuma posmam gaisa kuģī.
- (109) Jāpiebilst, ka laikā, kad tika pieņemts 2011. gada lēmums, reisiem uz galamērķiem, kas atradās ne tālāk par 300 kilometriem no Dublīnas lidostas, un visiem pārējiem reisiem piemēroja divas dažādas likmes. Tagad ir skaidrs, ka piemērojamā nodokļa likme bija atkarīga no attāluma līdz galamērķim neatkarīgi no tranzīta vai transfēra vietas. Piemēram, par ceļojumu no Dublīnas uz Ņujorku ar apstāšanos Šenonā iekasētu nodokli EUR 10 apmērā, nevis EUR 2. Izlidošana no Dublīnas lidostas tiktu aplikta ar ATT nodokli EUR 10 apmērā, lai gan Šenona atrodas tuvāk par 300 kilometru no Dublīnas lidostas, jo attālums no Dublīnas lidostas līdz Ņujorkai pārsniedz minēto robežu. Turklāt izlidošana no apstāšanās vietas Šenonas lidostā būtu atbrīvota no ATT, jo šajā lidostā pasažieris būtu tranzīta vai transfēra pasažieris.
- (110) Klasificēšana par tranzīta vai transfēra pasažieri Īrijas lidostā nebija atkarīga no tās lidostas atrašanās vietas, no kuras pasažieris ieradās, nolaižoties Īrijas lidostā, un tā varēja atrasties arī ārpus Īrijas, kā, piemēram, gadījumā ar ceļojumu no Londonas uz Ņujorku ar apstāšanos Šenonā uz laiku, kas nepārsniedz sešas stundas. Par šādu ceļojumu netiktu iekasēts ATT, jo izlidošanas lidosta Londonā atrodas ārpus Īrijas, bet pasažieris, izlidojot no Šenonas lidostas, tiktu klasificēts par transfēra vai tranzīta pasažieri.

6.2. Atbalsta esamība

6.2.1. Ievads

- (111) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, ja vien Līgumi neparedz ko citu, 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.

- (112) Tādēļ, lai pasākumu varētu klasificēt par atbalstu minētā noteikuma nozīmē, ir jābūt izpildītiem visiem šādiem nosacījumiem: i) pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam no valsts līdzekļiem; ii) tam jārada priekšrocības saņēmējam, kam jābūt uzņēmumam (proti, jāveic saimnieciska darbība); iii) minētajām priekšrocībām jābūt selektīvām un iv) pasākumam jā kropļo vai jā rada draudi izkropļot konkurenci un jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.
- (113) Šajā gadījumā vispirms būtu jāapsver, vai ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem varēja radīt selektīvas priekšrocības konkrētām aviosabiedrībām.

6.2.2. Selektivitāte

6.2.2.1. Ievads

- (114) Pasākums ir selektīvs, ja tas dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (115) Attiecībā uz pasākumiem, ko piemēro visiem uzņēmumiem, kuri atbilst noteiktiem kritērijiem, un kas mīkstina izmaksas, kuras šiem uzņēmumiem parasti būtu jāsedz, pasākuma selektivitāte parasti jānovērtē, veicot trīspakāpju analīzi⁽¹⁾. Pirmkārt, jāapzina vispārējais jeb parastais nodokļu režīms, ko piemēro dalībvalstī, – “atsauces sistēma”. Otrkārt, jānosaka, vai attiecīgais pasākums ir atkāpe no šīs sistēmas, ciktāl tas diferencē ekonomikas dalībniekus, kuri, ņemot vērā sistēmai raksturīgos mērķus, atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā. Ja attiecīgais pasākums nav atkāpe no atsauces sistēmas, tas nav selektīvs. Ja tas ir atkāpe (un tādēļ *prima facie* selektīvs), trešajā analīzes posmā jānosaka, vai šo pasākumu, kas ir atkāpe no atsauces sistēmas, pamato atsauces nodokļu sistēmas būtība vai vispārējā struktūra. Ja *prima facie* selektīvu pasākumu pamato sistēmas būtība vai vispārējā struktūra, to neuzskata par selektīvu un tādēļ tas neietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā.
- (116) Vairākos izņēmuma gadījumos trīspakāpju metodi nevar izmantot, ņemot vērā attiecīgo pasākumu praktisko ietekmi. Šādos gadījumos, iespējams, ir arī jāizvērtē, vai dalībvalsts minētās sistēmas ietvarus ir noteikusi konsekventi vai, gluži otrādi, acīmredzami patvaļīgi vai neobjektīvi, radot priekšrocības vieniem uzņēmumiem pretstatā citiem. Citādi tā vietā, lai izstrādātu visiem uzņēmumiem piemērojamus vispārējus noteikumus, no kuriem daži uzņēmumi drīkst atkāpties, dalībvalsts varētu sasniegt to pašu rezultātu, apejot valsts atbalsta noteikumus, ja tā pielāgotu un apvienotu savus noteikumus tādējādi, ka piemērošanas rezultāti radītu atšķirīgu slogu dažādiem uzņēmumiem⁽²⁾. Šajā sakarā jāatgādina, ka LESD 107. panta 1. punktā valsts iejaukšanās pasākumi netiek šķiroti pēc cēloņiem vai mērķiem, bet tie tiek definēti, pamatojoties uz to ietekmi, un tādējādi – neatkarīgi no izmantotajiem paņēmieniem⁽³⁾.
- (117) Tālāk trīspakāpju analīze, pirmkārt, tiks piemērota tranzīta un transfēra pasažieru atbrīvojumam no ATT (6.2.2.2. un 6.2.2.3. punkts). Otrkārt, Komisija pēc tam izskatīs, vai dalībvalsts ir ieviesusi ATT acīmredzami patvaļīgā vai neobjektīvā veidā, lai radītu priekšrocības vieniem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem (6.2.2.4. punkts).

6.2.2.2. Atsauces sistēmas noteikšana

- (118) Atsauces sistēma ir kritērijs, pēc kura novērtē pasākuma selektivitāti. Atsauces sistēma sastāv no saskanīgu noteikumu kopuma, kurus, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, parasti piemēro visiem uzņēmumiem, kas ietilpst tās tvērumā, kuru nosaka minētās sistēmas mērķis. Tādēļ atsauces sistēmas identificēšana ir atkarīga no tādiem elementiem kā ar nodokli apliekamās personas, nodokļa bāze, ar nodokli apliekamie notikumi un piemērojamās nodokļa likmes.

⁽¹⁾ Sk., piem., Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedumu *Paint Graphos* un citi, apvienotās lietas no C-78/08 līdz C-80/08, EU:C:2011:550, 49. punktu; Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedumu Komisija/Nīderlande, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62. punktu; Tiesas 2001. gada 8. novembra spriedumu *Adria-Wien Pipeline/Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 42.–54. punktu; Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedumu *GIL Insurance/Commissioners of Customs & Excise*, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, 72. punktu. Sk. arī Komisijas paziņojuma par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (“paziņojums par atbalsta jēdzienu”) 127. un 128. punktu (OV C 262, 19.7.2016., 29. lpp.).

⁽²⁾ Tiesas 2011. gada 15. novembra spriedums, Komisija un Spānija/Gibraltāra valdība un Apvienotā Karaliste, apvienotās lietas C-106/09 P un C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732. Sk. arī paziņojuma par atbalsta jēdzienu 129.–131. punktu.

⁽³⁾ Tiesas 2008. gada 22. decembra spriedums *British Aggregates*/Komisija, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757, 85. un 89. punkts un citētā judikatūra un Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedums, Komisija/Nīderlande, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 51. punkts.

6.2.2.3. ATT

- (119) ATT ir atsevišķs un patstāvīgs nodokļu režīms, kas neietilpst nekādā plašākā fiskālajā sistēmā. Tāpēc atsaucēs sistēma nepārsniedz paša ATT robežas.
- (120) Galvenais jautājums šajā lietā ir tāds, vai ATT nepiemērošana tranzīta un transfēra pasažieriem pieder pie atsaucēs sistēmas vai arī šī nepiemērošana ir atkāpe no atsaucēs sistēmas. Pirmajā gadījumā ATT ir uzskatāms par nodokli, ko piemēro visiem pasažieriem, kuri izlido no Īrijas, dodoties ceļojumā ar gaisa kuģi, saprotot tā, ka ceļojums ar gaisa kuģi var sastāvēt no vairākiem reisiem. Ja izmanto šādu pieeju, tad ir loģiski, ka nodokli neiekasē divreiz, ja kopējais ceļojums ietver vairākas izlidošanas no Īrijas lidostas. Turklāt pasažieri, kuri sāk ceļojumu trešā valstī, netiek aplikti ar nodokli, jo viņu ceļojumā nav paredzēta izlidošana no Īrijas lidostas ("ceļojuma sistēma"). Otrajā gadījumā ATT ir uzskatāms par nodokli, ko piemēro visiem pasažieriem, kuri izlido gaisa kuģī no lidostas Īrijā, un ATT nepiemērošana tranzīta un transfēra pasažieriem ir atkāpe no minētā noteikuma ("izlidošanas sistēma").
- (121) Pirmajā analizē formulējums Finanšu likuma 55. panta 2. punkta a) apakšpunktā ("pasažiera katra izlidošana gaisa kuģī no lidostas"), iespējams, liek saprast, ka izlidošanas sistēma ir atbilstošā atsaucēs sistēma. Tāds bija arī Komisijas provizoriskais uzskats sāksanas lēmumā – atsaucēs sistēmā nodokli iekasē par pasažiera katru izlidošanu gaisa kuģī no lidostas Īrijā.
- (122) Šāda provizoriskā secinājuma pamatā bija tas, ka Finanšu likumā bija atsaucē uz izlidošanas aplikšanu ar nodokli. Tomēr pēc oficiālās izmeklēšanas veikšanas un papildu informācijas savākšanas par Finanšu likuma 55. panta 2. punkta pareizu interpretāciju, ņemot vērā arī Īrijas paskaidrojumu, ka ATT mērķis bija aplikēt ar nodokli ikvienu vienotu ceļojumu no Īrijas lidostas, pat ja šis ceļojums ir sadalīts vairākos posmos (sk. 59. apsvērumu), var secināt, ka šīs sistēmas mērķis bija aplikēt ar nodokli tādus ceļojumus gaisa kuģī, kuri sākas Īrijā. Tādēļ un visu tālāk minēto iemeslu dēļ atsaucēs sistēmā nodokli maksā par Īrijā sākiem ceļojumiem.
- (123) Pirmkārt, jāņem vērā tas, ka definīcija "*pasažieris*" neietver transfēra vai tranzīta pasažierus. Tādējādi Finanšu likuma formulējums ļauj secināt, ka atsaucēs sistēma ir "ceļojuma sistēma", kas izslēdz transfēra un tranzīta pasažierus, jo transfēra vai tranzīta pasažiera izlidošana nav "pasažiera izlidošana" Finanšu likuma 55. panta 2. punkta nozīmē, tādēļ tā pati par sevi nav ar nodokli aplikams notikums⁽¹⁾. Uzskats, ka atsaucēs sistēma ir "ceļojuma sistēma" atbilst arī tiesību akta pamatmērķim, ko Īrija norādīja piezīmēs par sāksanas lēmumu.
- (124) Turklāt veids, kādā ATT darbojās, apstiprina, ka šis nodoklis attiecās uz ceļojumiem gaisa kuģī. Tādējādi laikposmā, kad piemēroja diferencēto likmi, šā nodokļa likme tika noteikta, ņemot vērā nodokli par pasažiera galamērķi, kas bija norādīts biļetē, neatkarīgi no tā, vai pasažieris izmantoja vienu vai vairākus reisos, lai nonāktu galamērķī (sk. attiecīgi 22. un 23. apsvērumu un piemērus par ATT piemērošanu 2. tabulā). Piemēram, nodoklis, kas maksājams par pasažieri, kurš ceļo no Dublīnas uz Ņujorku ar apstāšanos Šenonā, bija EUR 10, nevis EUR 2 (sk. 91. apsvērumu).
- (125) Turklāt Komisija norāda, ka principā ir leģitīmi aplikēt ar nodokli ceļojumu gaisa kuģī, pamatojoties uz vienreiz piemērojamu likmi ceļojumam gaisa kuģī no konkrētas lidostas Īrijā uz konkrētu galamērķi, ja tas pārdots ar vienotu rezervāciju, nevis atsevišķi aplikēt ar nodokli šāda vienota ceļojuma atsevišķus posmus. Šāda atsevišķa aplikšana ar nodokli nozīmētu to, ka pasažieris maksā nodokli divreiz, ja izmanto transfēru uz citu gaisa kuģi Īrijas lidostā, un tas patiešām radītu ar taisnīgumu un vienlīdzīgu attieksmi saistītas problēmas (sk. 63. apsvērumu).
- (126) Patiesi, akcīzes nodokļus, tādus kā ATT, parasti piemēro, kad klients iegādājas galaproduktu vai pakalpojumu, nevis atsevišķām sastāvdaļām, kas var ietilpt šajā galaproduktā vai pakalpojumā. Tālāk izklāstīto iemeslu dēļ ceļojumu ar vairākiem posmiem, kuros pasažieris tiek klasificēts par tranzīta vai transfēra pasažieri katrā apstāšanās lidostā, var uzskatīt par vienotu pakalpojumu.

⁽¹⁾ Tāpēc šķiet pareizāk uzskatīt, ka ATT nav piemērojams tranzīta un transfēra pasažieriem, nevis ka šie pasažieri ir "atbrīvoti" no nodokļa.

- (127) Šajā sakarā jāatzīmē, ka aviosabiedrības pārdod savus pakalpojumus kā ceļojumus no konkrēta sākumpunkta A uz galamērķi B, pat ja ceļojums ietver apstāšanos starpposma lidostā C. Šāds pakalpojums būtībā ietver gaisa pārvadājumu no A uz B, bet starpposma lidostas C esamība un atrašanās vieta ir sekundāra, un no pasažiera viedokļa rezultātā tā ir minētā pakalpojuma nebūtiska iezīme (izņemot, ja tā var ietekmēt pasažiera kopējo ceļojuma ilgumu) ⁽¹⁾. Tādēļ principā ir pareizi un nediskriminējoši aplikt ar nodokli netiešo ceļojumu, kas pārdots kā vienots pakalpojums no A uz B caur C, tādā pašā veidā kā tiešo ceļojumu no A uz B (kur A abos gadījumos ir Īrijā), jo abi pakalpojumi apmierina to pašu klienta vajadzību (proti, ceļojumu no A uz B).
- (128) Vēl ir jāizvērtē, vai tranzīta un transfēra pasažieru definīcija Finanšu likumā atbilst šiem principiem. Tas tiks analizēts tālākajos apsvērumos.
- (129) Kā norādīts 18. apsvērumā, saskaņā ar definīciju tranzīta pasažieri ielidojot un izlidojot paliek tajā pašā gaisa kuģī. Komisija uzskata, ka šādā situācijā ir skaidrs – būtībā tas ir vienots ceļojums ar vienīgo atšķirību no tiešā reisa, ka ceļā uz galamērķi gaisa kuģis uz īsu brīdi apstājas konkrētā lidostā.
- (130) Attiecībā uz transfēra pasažieriem, definējot transfēra pasažierus lidostā C, kuri ceļo no lidostas A uz lidostu B caur lidostu C, izmanto trīs nosacījumus: i) maksimālais laiks, kas pavadīts lidostā C, nedrīkst pārsniegt sešas stundas; ii) lidosta A un lidosta B nedrīkst būt viena un tā pati lidosta un iii) par reisiem no A uz C un no C uz B jāmaksā, veicot “vienu rezervāciju”. Komisija uzskata, ka visi šie trīs nosacījumi ir adekvāti un samērīgi. Nosacījums i) punktā nodrošina, ka C patiešām ir apstāšanās lidosta, kurā pasažieris būtībā gatavojas savienojuma reisam un gaida to, nevis “maskēts” galamērķis. Šajā aspektā sešas stundas ir pamatots laika ierobežojums, kas nodrošina, ka C patiesi ir apstāšanās lidosta ⁽²⁾. Nosacījums ii) punktā nodrošina, ka ceļojums nav maskēts tiešais reiss no A uz C un atpakaļ. Attiecībā uz iii) punktu, kā paskaidrots tālāk 132.–134. apsvērumā, tas nodrošina, ka ceļojums no A uz B tiek pārdots klientam kā vienots un integrēts pakalpojums.
- (131) Transfēra pasažieru atbrīvojumam no ATT bija nosacījums, ka visi reisi, kas veido vienoto ceļojumu, jārezervē vienotā rezervācijā.
- (132) Ja pasažieris veic vienotu rezervāciju vairākiem reisiem (jeb “posmiem”), viņš slēdz ar piegādātāju vienu līgumu par vairākiem reisiem. Savukārt, ja pasažieris veic vairākas rezervācijas par dažādiem reisiem, viņš slēdz atsevišķus patstāvīgus līgumus ar vienu vai vairākiem piegādātājiem. Jau tas vien liecina, ka vienota rezervēšana atbilst vienota pakalpojuma ar dažādām sastāvdaļām iegādei, bet vairākas rezervēšanas atbilst vairākiem atsevišķiem pakalpojumiem, kurus pasažieris iegādājas katru atsevišķi.
- (133) Veicot vienotu rezervāciju, viss ceļojums, kas sastāv no diviem vai vairākiem reisiem, tiek pārdots ar vienu rezervāciju un pasažieris saņem vienotu biļeti un vienu rezervācijas apliecinājumu par visu ceļojumu. Turklāt, kā piezīmēs par sāksšanas lēmumu norādījusi gan Īrija, gan *Aer Lingus* (sk. 101. apsvērumu), pastāv daudzas būtiskas atšķirības starp ceļojumu, kas sastāv no vairākiem reisiem, ja tas pārdots ar vienotu rezervāciju, un ceļojumu, kas sastāv no vairākiem reisiem, ja tas pārdots ar atsevišķām rezervācijām. Konkrēti, vienotas rezervācijas gadījumā pasažierim nav jāveic vairākas atsevišķas reģistrācijas un nav jāizpilda bagāžas un ceļojuma dokumentācijas prasības par katru reisu, kas ietilpst ceļojumā, bet jāizpilda tikai viens prasību kopums attiecībā uz visu ceļojumu līdz galamērķim. Turklāt, ja pirmais reiss tiek atcelts vai aizkavējas tādā mērā, ka pasažieris nokavē savienoto reisu, vienotās rezervācijas ceļojuma pakalpojumu sniedzējam ir jāuzņemas atbildība par nokavēto savienojumu (piem., jānodrošina aprūpe un palīdzība, izmitināšana un atkārtota vietas rezervēšana pasažierim uz nākamo pieejamo reisu vai jāpiedāvā kompensācija).
- (134) Ceļojums, kas sastāv no vairākiem posmiem, kuri rezervēti atsevišķi, paredz nesaistītu pakalpojumu iegādi. Tas nozīmē, piemēram, ka gadījumā, ja pasažieris nokavē otro reisu, jo pirmais reiss ielido ar nokavēšanos, viņš nevar prasīt palīdzību no otrā reisa pakalpojumu sniedzēja. Otrajā reisā vienkārši tiks atzīmēts, ka pasažieris “nav ieradies”. Turklāt, pērkot vairākus reismus ar atsevišķu rezervāciju, pasažierim ir jāizņem bagāža katrā lidostā un vēlreiz jāreģistrējas turpmākajiem reisiem. *Aer Lingus* uzsvēra, ka nevienā Īrijas lidostā nav bagāžas transfēra pakalpojumu pasažieriem, kuri paši veidojuši savienojumu (sk. 101. apsvērumu).

⁽¹⁾ Tas atbilst Komisijas ierastajai praksei pretmonopola un apvienošanās lietās, kur regulāru aviopārvadājumu pakalpojumu attiecīgos tirgus definē, izmantojot izcelsmes–galamērķa pieeju.

⁽²⁾ Tāpat kā Īrija, arī Apvienotā Karaliste, definējot savienoto reisu pasažierus, piemēro sešu stundu kritēriju (vismaz attiecībā uz situācijām, kad pirmais reiss ielido pirms plkst. 17.00).

- (135) Ņemot to vērā, galvenā atšķirība starp abām situācijām ir tāda, ka vienā gadījumā pasažieris iegādājas integrētu pakalpojumu (ceļojumu no A uz B) ar divām sastāvdaļām, kuras apvienojis pakalpojumu sniedzējs, bet otrā gadījumā pasažieris apvieno abas sastāvdaļas pats uz savu risku un tādējādi būtībā iegādājas divus atsevišķus pakalpojumus. Tāpēc pasažieris, kurš lido no lidostas A uz lidostu B caur lidostu C ar vienotu rezervāciju, iegādājas pakalpojumu, kas ir būtiski atšķirīgs no pakalpojumiem, ko iegādājas pasažieris, kurš atsevišķi rezervē reisu no lidostas A uz lidostu C un reisu no lidostas C uz lidostu B.
- (136) Piemērs tam, ka vienotā rezervācija vairākiem reisiem būtiski atšķiras no vairākiem reisiem ar atsevišķām rezervācijām, ir paziņojums, ko savā tīmekļa vietnē pasažieriem sniedz *easyJet*, viens no lielākajiem tiešajiem pārvadātājiem Savienībā:
- “*easyJet* ir tiešais pārvadātājs (lido tikai no izlidošanas un ielidošanas lidostām), un mums nav savienoto reisu pakalpojuma turpmākajam ceļam ar mūsu reisiem vai citu aviosabiedrību reisiem. Ja esat pie mums rezervējis turpinājuma reisu, tas ir atsevišķs līgums, un mēs uzskatām katru reisu par atsevišķu ceļojumu.”⁽¹⁾
- (137) Tādēļ ir samērīgi un nediskriminējoši aplikt ar nodokli katru no šiem abiem pakalpojumiem atsevišķi, vienlaikus nodokli par netiešo ceļojumu, kas iegādāts vienotā rezervācijā, iekasējot tikai vienreiz.
- (138) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto novērtējumu (sk. 131.–137. apsvērumu), Komisija uzskata, ka tādējādi transfēra un tranzīta pasažieru definīcijas Finanšu likumā atbilst mērķim aplikt ar nodokli vienotus ceļojumus gaisa kuģī no konkrētas ceļa sākuma lidostas Īrijā uz konkrētu galamērķi, ja klienti tos iegādājušies kā vienotus integrētus pakalpojumus.
- (139) Var secināt, ka atsauces sistēma ir ATT, kas noteikta Finanšu likumā, tādējādi nodoklis netiek piemērots tranzīta un transfēra pasažieriem (ceļojuma sistēma).

6.2.2.4. Atkāpe no atsauces sistēmas

- (140) Tā kā atsauces sistēmā ATT nepiemēro transfēra un tranzīta pasažieriem, tad atkāpes no atsauces sistēmas nav.
- (141) Līdz ar to ATT novērtējums, kurā izmanto trīspakāpju pieeju, liecina, ka selektivitātes nav.

6.2.2.5. ATT nav ieviests acīmredzami patvaļīgā vai neobjektīvā veidā, lai radītu priekšrocības vieniem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem

- (142) Lai izdarītu galīgo secinājumu par selektivitāti, vēl ir jānosaka, vai Īrija ir ieviesusi ATT acīmredzami patvaļīgā vai neobjektīvā veidā, lai radītu priekšrocības vieniem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem.
- (143) Piezīmēs par sāksanas lēmumu *Ryanair* būtībā apgalvoja, ka tranzīta un transfēra pasažieru atbrīvojums no ATT ir radījis nepamatotu diskrimināciju starp abiem darījumdarbības modeļiem, proti, starp “rumbas un spieķu” pārvadātāju darījumdarbības modeli, kas piedāvā vienotu rezervāciju vairākiem reisiem, un tiešo pārvadātāju darījumdarbības modeli, ko izmanto, piemēram, *Ryanair*, kas šādu rezervāciju nepiedāvā, un ka nevar apgalvot, ka atbrīvojums bijis pieejams visām aviosabiedrībām bez diskriminācijas.
- (144) Pirmkārt, jāatzīmē, ka lietā nav pierādījumu, ka Īrija būtu noteikusi ATT nepiemērošanu tranzīta un transfēra pasažieriem tādā veidā, lai radītu priekšrocības vieniem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem. Šajā jomā var konstatēt, ka vairākās dalībvalstīs ir ieviesti līdzīgi nodokļi, kas arī nosaka atbrīvojumus tranzīta un transfēra pasažieriem.
- (145) *Ryanair* apgalvojumam, ka aviosabiedrībām ir gandrīz neiespējami pielāgot savu darījumdarbības pamatmodeļi, pārejot no tiešo reisu modeļa uz “rumbas un spieķu” modeļi, un, cik tai zināms, tirgū nav neviena precedentā šādai pārejai, vajadzētu būt niansētākam, jo tagad *Ryanair* ir sācis piedāvāt savienotos reismus⁽²⁾. *Ryanair* 2017. gada maijā paziņoja, ka ir izveidojis savus pirmos savienotos reismus caur Romas *Fiumicino* lidostu, pirmoreiz nodrošinot klientiem iespēju veikt rezervāciju un izmantot tiešu transfēru uz savienotiem *Ryanair* reisiem. Šajā ziņā *Ryanair* komercdirektors informēja: “*Ryanair* ar prieku paziņo, ka sāk sniegt mūsu pirmo savienoto reisu pakalpojumu caur Romas *Fiumicino* lidostu, kas ļaus klientiem rezervēt savienotos *Ryanair* reismus par zemākajām cenām Eiropā. Sākot ar pirmajiem desmit Romas maršrutiem, klienti varēs izmantot transfēru uz

⁽¹⁾ Sk. <http://www.easyjet.com/en/help/at-the-airport/connect-and-transit> (apmeklēts 2017. gada 28. martā).

⁽²⁾ Sk. <https://corporate.ryanair.com/news/news/170517-connecting-flights-launched-at-rome-fiumicino/?market=en> (apmeklēts 2017. gada 1. jūnijā).

nākamo reisu bez nepieciešamības izkāpt no lidmašīnas, un viņu somas tiks reģistrētas līdz galamērķim. Šis jaunais pakalpojums mūsu programmas "Vienmēr labāk" ceturtajā gadā tiks izplatīts visā Ryanair tīklā (turpmākajās nedēļās un mēnešos pievienojot arī citus Romas maršrutus), tiklīdz izmēģinājums Romas Fiumicino lidostā izrādīsies sekmīgs." (1) Klienti arī saņems vienu rezervācijas apliecinājumu par abiem reisiem. Tas pierāda, ka Ryanair sāk sniegt jaunu pakalpojumu, ko šī aviosabiedrība pati uzskata par jaunveidīgu un būtiski atšķirīgu no iepriekš veiktajiem tiešajiem reisiem.

- (146) Otrkārt, var konstatēt, ka ATT izraisa atsevišķu nodokļa iekasēšanu par atsevišķiem pakalpojumiem, proti, par vairākiem reisiem, kas nopirkti ar vairākām rezervācijām, ATT iekasē citādi nekā par vienotiem integrētiem pakalpojumiem, ko apliek ar nodokli tikai vienreiz, proti, par vienota ceļojuma sastāvdaļu reisiem, kas nopirkti ar vienotu rezervāciju. Ņemot vērā iepriekš minētos iemeslus (sk. šā lēmuma 6.2.2.3. punktu), šāda diferenciācija izriet no būtiskajām atšķirībām starp pakalpojumiem, ko klients iegādāties katrā situācijā, un tai ir būtiskas praktiskas sekas, proti, tiek ietekmēta reģistrēšanās lidojumam, bagāžas pārvaldība un aviosabiedrības atbildība nokavēta savienojuma gadījumā. Tas, ka dažas aviosabiedrības ir izvēlējušās darījumdarbības modeļi, kas orientējas uz pakalpojumiem tiešajos maršrutos, bet citas sniedz tīkla pakalpojumus, nenozīmē, ka būtu diskriminējoši atšķirīgi aplikt ar nodokli to, kas objektīvi ir atšķirīgi pakalpojumi. Kā paskaidrots 6.2.2.3. punktā, ceļojumu gaisa kuģī, kas sākas Īrijā, aplikšanu ar nodokli var atzīt par leģitīmu, pretēji nodokļa iekasēšanai par katru atsevišķu pasažiera izlidošanu gaisa kuģī no Īrijas.
- (147) Komisija atzīmē, ka šķiet – Ryanair apgalvojumi par iespējamo diskrimināciju ir netieši balstīti uz pieņēmumu, ka daži pasažieri veido ceļojumu gaisa kuģī, iegādājoties vairākus reisos no Ryanair, lai ceļotu no vienas lidostas uz otru lidostu "caur" citām lidostām, un ka šādi vairāki reisi būtu jāatzīst par līdzvērtīgiem vienotai rezervācijai (2). Citādi Ryanair nebūtu iemesla uzskatīt sevi par diskriminētu, salīdzinot ar aviosabiedrībām, kas piedāvā vienotu rezervāciju vairākiem reisiem. Tomēr Ryanair neapgalvoja, ka būtu pārvadājis šādus pasažierus laikā, kamēr tika piemērots ATT, un arī neiesniedza datus par šādu pasažieru skaitu (3). Vēl svarīgāk ir tas, ka nekas Ryanair apgalvojumos nespēj radīt šaubas par apstākļiem, kas izklāstīti 132.–134. apsvērumā un pamato, kādēļ vairāki reisi, kas iegādāti ar vienotu rezervāciju, ir uzskatāmi par būtiski atšķirīgu pakalpojumu, salīdzinot ar vairākiem reisiem, kas savieno tās pašas lidostas, bet ir iegādāti, veicot atsevišķas rezervācijas, un tādēļ faktiski ir vairāki nesaistīti pakalpojumi.
- (148) Kā norādīts 38. apsvērumā, Vispārējā tiesa spriedumā lietā T-512/11 atzīmēja, ka Īrija vajadzības gadījumā bija gatava apsvērt ATT pielāgošanu, atceļot prasību par vienotu rezervāciju, kas bija iekļauta transfēra pasažieru definīcijā.
- (149) Oficiālā izmeklēšana apliecināja (sk. 131.–148. apsvērumu), ka vienotas rezervācijas nosacījums nebija diskriminējošs, jo tas nodrošināja, ka ATT tika piemērots tikai ceļojumiem gaisa kuģī no Īrijas lidostas, kas pārdoti klientiem kā vienoti integrēti pakalpojumi neatkarīgi no ceļojumā iekļauto reisu skaita. Tāpēc Komisija secina, ka Īrijai nebija vajadzības izslēgt vienotās rezervācijas nosacījumu no transfēra pasažieru definīcijas, lai nodrošinātu, ka netiek iesaistīts valsts atbalsts.
- (150) Var secināt, ka Īrija nebija ieviesusi ATT acīmredzami neobjektīvā un patvaļīgā veidā, lai radītu priekšrocības vieniem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem. Gluži otrādi, ATT nepiemērošana tranzīta un transfēra pasažieriem ir pamatota un saprātīga.

6.2.3. Secinājums par atbalsta esamību

- (151) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto novērtējumu, izmeklējamais pasākums neatbilst vismaz vienam no nosacījumiem, kas minēti LESD 107. panta 1. punktā, jo tas nav selektīvs. Tā kā dažādie valsts atbalsta jēdziena nosacījumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir kumulatīvi, no tā izriet, ka šis pasākums nav valsts atbalsts. Tādēļ nav jānovērtē, vai ir izpildīti pārējie nosacījumi, lai pasākums būtu uzskatāms par valsts atbalstu.

(1) Sk. <https://corporate.ryanair.com/news/news/170517-connecting-flights-launched-at-rome-fiumicino/?market=en> (apmeklēts 2017. gada 1. jūnijā).

(2) Tā būtu, piemēram, gadījumā ar pasažieri, kurš iegādājas biļeti uz reisu no Šenonas uz Dublinu un vēl vienu biļeti uz reisu no Dublinas uz Barselonu ar mazāk nekā sešu stundu laika starpību starp pasažiera ielidošanu Dublinas lidostā un izlidošanu no šīs lidostas uz Barselonu. ATT sistēmā izlidošana no Šenonas un no Dublinas abas būtu apliekamas ar nodokli. Tomēr, ja transfēra pasažieru definīcijā nebūtu minēts vienotas rezervācijas jēdziens, izlidošana no Dublinas nebūtu apliekama ar nodokli ATT sistēmā; vienīgi izlidošana no Šenonas būtu ar nodokli apliekams notikums.

(3) Iepriekš Ryanair aktīvi atrunāja pasažieru no savienojumu veidošanas ar citiem Ryanair reisiem. Sk. Komisijas 2007. gada 27. jūnija Lēmumu uzņēmumu apvienošanās lietā COMP.M.4439 Ryanair/Aer Lingus (OV C 47, 20.2.2008., 14. lpp.), 48. apsvērumu.

7. SECINĀJUMS

(152) ATT nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Īrijas Republikas ar 2008. gada Finanšu likumu (Nr. 2) ieviestā avioceļojumu nodokļa nepiemērošana transfēra un tranzīta pasažieriem nav atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Īrijai.

Briselē, 2017. gada 14. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER
