



Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta)

2015. gada 5. februārī*

Valsts atbalsts — Īrijas nodoklis par lidmašīnu pasažieriem — Samazināta likme attiecībā uz galamērķiem, kuri atrodas ne tālāk par 300 km no Dublīnas lidostas — Lēmums, ar kuru atbalsts atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu un uzdots to atgūt — Priekšrocība — Selektīvs raksturs — Atbalsta saņēmēju identificēšana — Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. pants — Pienākums norādīt pamatojumu

Lieta T-473/12

Aer Lingus Ltd, Dublina (Īrija), ko pārstāv *K. Bacon, D. Scannell, D. Bailey, barristers*, un *A. Burnside, solicitor*,

prasītāja,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *L. Flynn, D. Grespan* un *T. Maxian Rusche*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Īrija, ko pārstāv *E. Creedon, A. Joyce* un *J. Quaney*, pārstāvji, kuriem palīdz *E. Regan, SC*, un *B. Doherty, barrister*,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību atcelt Komisijas 2012. gada 25. jūlija Lēmumu 2013/199/ES par valsts atbalsta lietu SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferencētas aviocelojumu nodokļa likmes, ko piemērojusi Īrija (OV 2013, L 119, 30. lpp.).

VISPĀRĒJĀ TIESA (devītā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs G. Berardis [*G. Berardis*] (referents), tiesneši O. Cūcs [*O. Czúcz*] un A. Popesku [*A. Popescu*],

sekretārs J. Plingerss [*J. Plingers*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2014. gada 4. jūnija tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – angļu.

Spriedums¹

Tiesvedības priekšvēsture

- 1 Prasītāja *Aer Lingus Ltd* ir Īrijā dibināta aviosabiedrība, kuras atrašanās vieta ir Īrijā (Dublinas, Korkas un Šenonas lidostās) un Apvienotajā Karalistē (Londonas Getvikas, Londonas Hitrovas un Belfāstas lidostās). Tā nodrošina iekšējos savienojumus Īrijā, kā arī starptautiskos savienojumus starp Īriju vai Apvienoto Karalisti un 70 galamērķiem Īrijā, Apvienotajā Karalistē, kontinentālajā Eiropā un Amerikas Savienotajās Valstīs.
- 2 Ar *Finance Act* (Nr. 2) 2008 (2008. gada otrais finanšu likums; turpmāk tekstā – “Finanšu likums”) 55. pantu ir ieviests akcīzes nodoklis, saukts par *Air travel tax* (avioceļojumu nodoklis, turpmāk tekstā – “ACN”), sākot no 2009. gada 30. marta, kad šis likums stājās spēkā.
- 3 Finanšu likumā ir paredzēts, ka ACN iekasē tieši no aviosabiedrībām par katru pasažieri, kas izlido gaisa kuģī no lidostas, kura atrodas Īrijā (izņemot lidostas, kuras pārvadā mazāk par 10 000 pasažieriem gadā, un no 2009. gada 3. jūnija – mazāk par 50 000 pasažieriem gadā), un tas ir jāsamaksā brīdī, kad pasažieris atstāj lidostu gaisa kuģī, kurš var pārvadāt vairāk nekā 20 pasažierus un kurš netiek izmantots valsts vai militārām vajadzībām. Lai gan minēto nodokli beigās ir paredzēts nodot nomaksai pasažieriem, to pievienojot biļetes cenai, par tā iekasēšanu un maksāšanu ir atbildīgas aviosabiedrības.
- 4 Ieviešanas sākumposmā ACN iekasēja, pamatojoties uz attālumu no lidostas, kurā sāka lidojumu, līdz galamērķa lidostai, EUR 2 apmērā lidojumam no Īrijā atrodošās lidostas uz galamērķi, kas atrodas ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas, un EUR 10 apmērā visos pārējos gadījumos.
- 5 2009. gada 21. jūlijā Eiropas Komisija reģistrēja divas atsevišķas sūdzības, kuras bija iesniegusi prasītājas konkurente un no kurām viena bija par Padomes 1999. gada 22. marta Regulas (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus [LESD 108.] panta piemērošanai (OV L 83, 1. lpp.), 20. panta 2. punktu, bet otra – par LESD 56. pantu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija) (OV L 293, 3. lpp.) saistībā ar vairākiem Īrijas ieviestā ACN aspektiem.
- 6 Apmierinot otro sūdzību, Komisija vispirms uzsāka izmeklēšanu par iespējamo LESD 56. panta attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību un Regulas Nr. 1008/2008 pārkāpumu. Komisija, balstoties uz šo pamatojumu, 2010. gada 18. martā nosūtīja Īrijas iestādēm brīdinājuma vēstuli (turpmāk tekstā – “brīdinājuma vēstule”). Pēc brīdinājuma vēstules nodokļa likmes tika izmainītas, lai no 2011. gada 1. marta visiem lidojumiem neatkarīgi no to veiktā attāluma tiktu piemērota vienota EUR 3 likme. Līdz ar to Komisijas izmeklēšana par LESD 56. panta un Regulas Nr. 1008/2008 pārkāpumu tika izbeigta.
- 7 Pirmajā sūdzībā, kura balstījās uz noteikumiem valsts atbalsta jomā, it īpaši tika pārmests tas, ka mazāka nodokļa likme (EUR 2, nevis EUR 10) priekšrocību deva galvenokārt vietējām aviosabiedrībām, piemēram, *Aer Arann*, kura galvenokārt savus lidojumus veica uz galamērķiem, kuri atrodas mazāk par 300 km no Dublinas lidostas. Šajā pašā sūdzībā tāpat tika norādīts uz to, ka nodokļa vienota likme būšot diskriminējoša, jo šāds nodoklis veidos lielāku cenas daļu zemo cenu aviosabiedrībām nekā tradicionālajām aviosabiedrībām. Visbeidzot sūdzībā tika pārmests tas, ka ACN nepiemērošana tranzīta vai transfēra pasažieriem, ir nelikumīgs valsts atbalsts par labu aviosabiedrībām *Aer Lingus* un *Aer Arann*, ņemot vērā, ka šīm aviosabiedrībām ir samērā augsta pasažieru un lidojumu, kuri atbilst šīm kategorijām, daļa.

1 — Ietverti tikai tie šī sprieduma punkti, kuru publicēšanu Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu.

- 8 Ar 2011. gada 13. jūlija vēstuli Komisija informēja Īriju par tās lēmumu uzsākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz valsts noteikto zemāko likmi, kura saistībā ar ACN tika piemērota laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam. Komisija lūdza, lai Īrijas varas iestādes nosūta lēmuma kopiju atbalsta saņēmējiem.
- 9 Ar 2011. gada 13. jūlija lēmumu, kura kopsavilkums ir publicēts 2011. gada 18. oktobra *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV C 306, 10. lpp.) un kurš tika pieņemts sākotnējās izvērtēšanas posma beigās, Komisija tostarp konstatēja, ka ACN nepiemērošana transfēra vai tranzīta pasažieriem, kā arī vienotas likmes nodokļa izmantošana nebija valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Savukārt tā uzskatīja, ka valsts noteiktās zemākas likmes piemērošana laikā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam, šķiet, ir valsts atbalsts, kas rada jautājumus par saderību ar iekšējo tirgu, jo tā piešķir prettiesisku priekšrocību iekšējiem lidojumiem salīdzinājumā ar pārrobežu lidojumiem. Tādējādi tā uzsāka formālo izmeklēšanas procedūru par šo pēdējo minēto pasākumu, uzaicinot ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus par attiecīgo pasākumu.
- 10 Īrijas iestādes savus apsvērumus iesniedza 2011. gada 15. septembrī. Prasītāja nesniedza apsvērumus šajā procedūras posmā.
- 11 2012. gada 25. jūlijā Komisija pieņēma Lēmumu 2013/199/ES par valsts atbalsta lietu SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferencētas avioceļojumu nodokļa likmes, ko piemērojusi Īrija (OV 2013, L 119, 30. lpp.; turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”). Šis lēmums turklāt tika paziņots prasītājam ar Īrijas Finanšu ministrijas 2012. gada 23. augusta vēstuli, un prasītāja to saņēma 2012. gada 6. septembrī.
- 12 Komisija šī lēmuma 1. pantā secināja, ka valsts atbalsts, kas izpaudās kā zemāka avioceļojumu nodokļa likme, kuru, īstenojot Likumu par finansēm, laikposmā no 2009. gada 30. marta līdz 2011. gada 1. martam (turpmāk tekstā – “attiecīgais laikposms”) piemēroja visiem lidojumiem, ko veica gaisa kuģis, ar kuru var pārvadāt vairāk nekā 20 pasažierus un kuru neizmantoja valsts vai militārām vajadzībām, un kurš izlidoja no lidostas, kur apkalpo vairāk nekā 10 000 pasažieru gadā, uz galamērķi, kurš atradās ne tālāk kā 300 km no Dublinas lidostas, un ko nelikumīgi īstenoja Īrija, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.
- 13 Šī lēmuma 4. pantā ir paredzēts, ka Īrijai no atbalsta saņēmējiem ir jāatgūst 1. pantā minētās shēmas ietvaros piešķirtais nesaderīgais atbalsts. Šie saņēmēji ir identificēti apstrīdētā lēmuma 70. apsvērumā kā *Ryanair*, prasītāja, *Aer Arann* un citi aviopārvadātāji, kuri ir jāidentificē Īrijai. Šajā pašā punktā ir precizēts, ka valsts atbalsts ir ACN standarta likmes EUR 10 un nodokļa zemākās likmes starpība, t.i., EUR 8, ko iekasē par katru pasažieri.

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

- 14 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2012. gada 1. novembrī, prasītāja cēla šo prasību.
- 15 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2013. gada 6. martā, Īrija lūdza atļauju iestāties lietā Komisijas izvirzīto prasījumu atbalstam. Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs atļāva Īrijai iestāties lietā ar 2013. gada 17. aprīļa rīkojumu.
- 16 Īrija savu iestāšanās rakstu iesniedza 2013. gada 4. jūnijā. Ar 2013. gada 17. jūnija vēstuli Komisija darīja zināmu kancelejai, ka tā neiesniegs apsvērumus. Prasītāja savus apsvērumus par šo procesuālo rakstu iesniedza 2013. gada 24. jūlijā.
- 17 Tā kā Vispārējās tiesas palātu sastāvs tika mainīts, tiesnesis referents tagad darbojas devītajā palātā, kurai attiecīgi tika nodota šī lieta.

- 18 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- atcelt vai pakārtoti daļēji atcelt apstrīdēto lēmumu;
 - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 19 Komisijas, ko atbalsta Īrija, prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- prasību noraidīt;
 - piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums [..]

Par trešo un ceturto pamatu attiecībā uz kļūdu tiesību piemērošanā un acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kvalificējot pasākumu par atbalstu un nosakot tā apmēru, ņemot vērā ACN sekas uz pasažieriem, un attiecībā uz Regulas Nr. 659/1999 14. panta un samērīguma un vienlīdzīgas attieksmes principu pārkāpumu saistībā ar atbalsta atgūšanas kārtību

- 78 Ar trešo pamatu prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā un acīmredzamu kļūdu vērtējumā, identificējot aviopārvadātājus, kuriem jāmaksā zemāka likme, kā iespējamā atbalsta EUR 8 apmērā par katru pasažieri saņēmējus un uzdodot atgūt šo atbalstu, balstoties uz šo pamatojumu, lai arī Komisija ir atzinusi, ka šī nodokļa maksājums varēja tikt nodots nomaksai pasažieriem, kuri tādējādi bija galvenie samazinātās likmes saņēmēji.
- 79 Prasītāja uzskata, ka Komisijai, kvalificējot pasākumu par atbalstu un nosakot tā apmēru, šis fakts bija jāņem vērā un bija jāizvērtē priekšrocība, kuru faktiski saglabāja aviosabiedrības, kuras maksāja ACN ar likmi EUR 2 apmērā un kuras lielākoties to nodeva nomaksai saviem pasažieriem. Ciktāl kāda zemākas likmes daļa no EUR 8 ietaupījuma tika iekasēta no pasažieriem un to nesaglabāja aviosabiedrības, Komisijas lēmums, ar kuru prasīts atgūt EUR 8 par katru pasažieri, nozīmē likt aviosabiedrībām, kurām bija jāmaksā šī zemākā likme, atmaksāt vairāk nekā to, ko tās faktiski bija saņēmušas, un tādējādi tas ir prettiesisks.
- 80 Ar ceturto pamatu prasītāja turklāt norāda, ka, ņemot vērā, ka nav iespējams atgūt EUR 8 par katru pasažieri *a posteriori* no pasažieriem, kuri saņēma zemāko likmi, atgūšanas kārtība ir kā papildu nodoklis attiecīgajām aviosabiedrībām un līdz ar to ir drīzāk pielīdzināma prettiesiskam šīm aviosabiedrībām uzliktajam sodam nekā tam, ka notiek atgriešanās pie situācijas, kas bija pirms apgalvotā atbalsta piešķiršanas. Tas būtu nesamērīgi un pārkāptu vienlīdzīgas attieksmes principu un tādējādi Regulas Nr. 659/1999 14. pantu.
- 81 Saistībā ar trešo pamatu Komisija apstrīd prasītājas argumentus. Pirmkārt, tā apstrīd, ka nepastāvēja nekāds pienākums atgūt pasažieru nodokli saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem. Tieši pretēji, katra aviosabiedrība varēja brīvi izlemt, vai nodokļa izmaksas bija pilnībā vai daļēji jānodod nomaksai pasažieriem. Otrkārt, Komisija norāda, ka, pat ja nodokļa ietaupījums tiktu pilnībā iekasēts, to arī uzskatītu par attiecīgo aviosabiedrību priekšrocību, jo tās saviem klientiem varēja piedāvāt pievilcīgākas cenas nekā tad, ja tām tiktu uzlikta parastā likme EUR 10 apmērā. Tādējādi nav svarīgi, vai saņēmējs izvēlējās priekšrocību nodot nomaksai saviem klientiem un tādējādi īstenot lielākus pārdošanas apjomus vai tieši iekļaut priekšrocību, pieprasot augstāku cenu. Loģiskas sekas tādējādi bija atgūt visu atbalsta apmēru, proti, EUR 8 par katru pasažieri attiecībā uz lidojumiem, kuriem bija piemērota zemāka likme EUR 2 apmērā.

- 82 Saistībā ar ceturto pamatu Komisija atbild, ka atbalsta atgūšana, ja tās mērķis ir atjaunot iepriekš esošo situāciju, principā nevar tikt uzskatīta par nesamērīgu pasākumu. Turklāt tas, ka atgūšanas mērķis ir vienīgi atjaunot iepriekš esošo situāciju, principā nevar tikt uzskatīts par sodu. Līdz ar to nav noticis nekāds vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpums, ja visiem atbalsta saņēmējiem ir jāatmaksā nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts.
- 83 Iesākumā ir jāatgādina, ka valsts pienākuma atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, mērķis ir atjaunot iepriekšējo stāvokli. Šis mērķis tiek sasniegts, ja saņēmēji ir atmaksājuši summas, kas samaksātas par nelikumīgo atbalstu, tādējādi zaudējot priekšrocību, kuru tie bija saņēmuši tirgū salīdzinājumā ar to konkurentiem, un ja tiek atjaunota pirms atbalsta sniegšanas esošā situācija (skat. spriedumus, 1999. gada 17. jūnijs, Beļģija/Komisija, C-75/97, Krājums, EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts un tajos minētā judikatūra; 2012. gada 13. februāris, *Budapesti Erőmű*/Komisija, T-80/06 un T-182/09, EU:T:2012:65, 107. punkts).
- 84 Tāpat ir jāatgādina, ka nevienā Savienības tiesību normā nav noteikts, ka Komisijai, uzdodot atgūt ar iekšējo tirgu nesaderīgu atbalstu, būtu jānosaka precīza atgūstamā atbalsta summa. Pietiek ar to, ka Komisijas lēmums ietver norādes, kas ļauj tā adresātam pašam bez lielām grūtībām noteikt šo summu (spriedumi, 2000. gada 12. oktobris Spānija/Komisija, C-480/98, Krājums, EU:C:2000:559, 25. punkts, un 2005. gada 12. maijs, Komisija/Grieķija, C-415/03, Krājums, EU:C:2005:287, 39. punkts). Turklāt akta rezolutīvā daļa ir nešķirami saistīta ar tā motīvu daļu un tā ir jāinterpretē, vajadzības gadījumā ņemot vērā pamatojumu, kas izraisījis šī akta pieņemšanu (spriedumi, 1997. gada 15. maijs, *TWD* /Komisija, C-355/95 P, Krājums, EU:C:1997:241, 21. punkts, un 2004. gada 29. aprīlis, Itālija/Komisija, C-298/00 P, Krājums, EU:C:2004:240, 97. punkts).
- 85 Tomēr, ja Komisija nolemj uzdot atgūt konkrētu summu, tai saskaņā ar lietas rūpīgas un objektīvas izmeklēšanas pienākumu atbilstoši LESD 108. pantam ir jānosaka – cik vien precīzi to atļauj lietas apstākļi – atbalsta, kuru saņēmis uzņēmums, vērtība (skat. spriedumu, 2007. gada 29. marts, *Scott* /Komisija, T-366/00, Krājums, EU:T:2007:99, 95. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 86 Atjaunojot iepriekšējo stāvokli, kāds bija pirms atbalsta piešķiršanas, Komisijai, no vienas puses, ir jāpārlicinās par to, ka ir likvidēts atbalsta faktiskais labums, un tādējādi ir jāuzdod atgūt visu atbalstu. Komisija nevar, izjutot iejūtību pret atbalsta saņēmēju, uzdot atgūt zemāku summu nekā atbalsta vērtība, ko tas ir saņēmis. No otras puses, Komisijai nav tiesību izteikt nosodījumu attiecībā uz nelikumības nopietno raksturu, uzdodot atgūt lielāku summu nekā atbalsta, kuru saņēmis saņēmējs, vērtība (spriedums *Scott*/Komisija, minēts 85. punktā, EU:T:2007:99, 95. punkts).
- 87 Prasītāja neapstrīd, ka, pat ja ACN pilnībā tiktu nodots nomaksai pasažieriem, nodokļa piemērošana ar zemāku likmi varētu piešķirt priekšrocību uzņēmumam, kuram ir pienākums šo nodokli maksāt. Tā tomēr apstrīd šīs priekšrocības apmēru, kurš apstrīdētajā lēmumā tika novērtēts EUR 8 apmērā par katru pasažieri.
- 88 Šajā ziņā vispirms ir jākonstatē, ka Finanšu likuma 55. pantā ACN ir atzīts par “akcīzes nodokli” (*excise duty*), proti, nodokli, kurš ir jāuzliek, jāiekasē un jāsaņem par katru lidmašīnas pasažiera izlidošanu no Īrijā atrodošās lidostas, ko turklāt Īrija tiesas sēdē apstiprināja.
- 89 Akcīzes nodoklis principā ir netiešais nodoklis, kas tiek iekasēts par konkrētas preces iegādi vai konkrēta pakalpojuma saņemšanu, atšķirībā no tādiem tiešajiem nodokļiem kā ienākuma nodoklis vai peļņas nodoklis, kurus tieši maksā uzņēmumi.
- 90 Šajā lietā netiek apstrīdēts, ka aviosabiedrībām saskaņā ar Finanšu likumu bija pienākums piemērot ACN ar likmi EUR 2 apmērā attiecībā uz visiem lidojumiem, uz kuriem attiecināma šī likme. Tāpat starp pusēm nav strīda par to, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 23. pantu aviosabiedrībām bija

pienākums norādīt ACN summu atsevišķi katras saviem pasažieriem pārdotās biļetes cenā. Šajā ziņā formāli bija paredzēts, ka ACN tiks iekasēts no pasažiera samaksātās lidojuma biļetes cenas, kā norādīts apstrīdētā lēmuma 8. apsvērumā.

- 91 Kā ir norādījusi prasītāja, tādējādi ir jānošķir formālās vai tiesiskās iekasēšanas jēdziens, kurš attiecas uz veidu, kādā nodokli iekasē un piemēro saskaņā ar tiesību aktiem, no ekonomiskās iekasēšanas jēdziena, ar kuru tiek noteikts, ciktāl aviosabiedrības ir segušas ACN ekonomiskās izmaksas, eventuāli pielāgojot biļetes cenu atkarībā no faktiski piemērojamās ACN likmes, vai ACN piemērošanas ar likmi EUR 2 apmērā gadījumā, ciktāl aviosabiedrības faktiski ir ieguvušas no šīs zemākās likmes piemērošanas izrietošo ekonomisko priekšrocību.
- 92 Komisija apstrīdētā lēmuma 53. apsvērumā ir paskaidrojusi, ka aviosabiedrībām, kuras maksāja nodokli ar zemāku likmi EUR 2 apmērā, bija mazākas izmaksas, kuras atgūt no saviem klientiem vai kuras segt pašām. Tā turpinājumā šīs mazākās izmaksas pielīdzināja ekonomiskajiem resursiem, kurus aviosabiedrības varēja ietaupīt un kuri tādēļ uzlaboja to ekonomisko stāvokli salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām.
- 93 Apstrīdētā lēmuma 57. apsvērumā Komisija atbildēja uz Īrijas iestāžu argumentiem, saskaņā ar kuriem netika piešķirta nekāda priekšrocība aviosabiedrībām, jo nodoklis galvenokārt bija patēriņa nodoklis ar mērķi to nodot nomaksai pasažieriem. Komisija, pamatojoties uz spriedumu *Adria-Wien Pipeline* un *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, minēts iepriekš 45. punktā (EU:C:2001:598), uzskatīja, ka pat tad, ja pastāv tiesisks pienākums nodot attiecīgā nodokļa nomaksu patērētājiem, konkrētā nodokļa parastās likmes samazināšana var radīt selektīvu priekšrocību aviosabiedrībām, kurām jāmaksā šīs nodoklis ar samazinātu likmi.
- 94 Komisija šī paša apstrīdētā lēmuma 57. apsvērumā atzina, ka šajā gadījumā nodokļa izmaksas (*the cost of the tax*) varēja tikt nodotas pasažieriem, lai arī nebija nekāda mehānisma, kas nodrošinātu, ka tas faktiski notiek, un lai arī katrai aviosabiedrībai bija izvēles tiesības.
- 95 Līdzīgā gadījumā pati Tiesa uzskatīja, ka, tā kā avioceļojumu nodokļi tieši un mehāniski ietekmē ceļojuma cenu, starpība pasažieru samaksāto nodokļu summā automātiski tiek attiecināta uz pārvadāšanas izmaksām (spriedums *Stylianakis*, minēts 59. punktā, EU:C:2003:72, 28. punkts).
- 96 Komisija tomēr uzskata, ka pat ACN nodošanas nomaksai [pasažieriem] gadījumā aviosabiedrības tāpat ir saņēmušas priekšrocību, jo tās saviem klientiem varēja piedāvāt pievilcīgāku cenu, kas izpaustos kā palielinājies apgrozījums.
- 97 Tādējādi ir jākonstatē, ka tādā gadījumā kā šajā lietā, kurā ACN ir uzskatāms par nodotu nomaksai pasažieriem un kurā no zemākās likmes piemērošanas izrietošā ekonomiskā priekšrocība arī var tikt nodota pasažieriem, Komisija nevar pieņemt, ka priekšrocība, kuru aviosabiedrības faktiski ir saņēmušas un saglabājušas, visos gadījumos ir EUR 8 apmērā par katru pasažieri.
- 98 Šādā gadījumā aviosabiedrību faktiski saņemtā priekšrocība obligāti nav starpībā starp abām likmēm, bet gan iespējā piedāvāt pievilcīgākas cenas saviem klientiem un līdz ar to šādā veidā palielināt savu apgrozījumu, kā Komisija to pati ir atzinusi apstrīdētā lēmuma 57. apsvērumā.
- 99 Tādējādi attiecībā uz tādām aviosabiedrībām kā prasītāja, kura ir samaksājusi ACN zemākās likmes EUR 2 apmērā, Komisijai bija jānosaka, ciktāl tās faktiski no ACN zemākās likmes piemērošanas izrietošo ekonomisko ieguvumu nodeva saviem pasažieriem, lai varētu precīzi noteikt priekšrocības, kuru tās faktiski saņēma, apmēru, ja tikai tā nenolēma uzticēt šo uzdevumu valsts iestādēm, sniedzot šajā ziņā vajadzīgās norādes.

- 100 Tādējādi vienīgi tad, ja prasītāja būtu sistemātiski palielinājusi savu biļešu cenu, neiekļaujot nodokli EUR 8 apmērā par biļeti attiecībā uz lidojumiem, uz kuriem attiecināms ACN likmes EUR 2 apmērā, būtu bijis iespējams uzskatīt, ka attiecībā uz prasītāju no dažādu likmju piemērošanas izrietošā ekonomiskā priekšrocība bija EUR 8 par katru pasažieri, jo šī priekšrocība nevarēja tikt, ja vien tikai daļēji, nodota pasažieriem.
- 101 Tomēr ir jākonstatē, ka Komisija nevienā apstrīdētā lēmuma vietā, ne arī šajā tiesvedībā nav paskaidrojusi, kāpēc šāds gadījums būtu parasta situācija, nevis drīzāk gadījums, kurā aviosabiedrības nodod priekšrocību saviem pasažieriem atbilstoši ACN deklarētajam mērķim, lai arī tā turklāt bija atzinusi, ka šāda nodošana bija iespējama (skat. iepriekš 95. punktu).
- 102 Turklāt Komisija nav pietiekami ņēmusi vērā šajā lietā aplūkotā tirgus īpašo situāciju un konkurences ierobežojumus, ciktāl visas aviosabiedrības, kuras veic lidojumus mazāk par 300 km attālumā (kuri aprēķināti no Dublinas lidostas) no Īrijā atrodošas lidostas, bija pakļautas ACN ar likmi EUR 2 apmērā par katru pasažieri. Tādējādi Komisija nav pierādījusi, kā šādos apstākļos aviosabiedrības, kuru lidojumi tika pakļauti ACN ar likmi EUR 2 apmērā par katru pasažieri, saņēma priekšrocību, kura atbilst starpībai starp abām ACN likmēm, proti, EUR 8 par katru pasažieri.
- 103 Šādi rīkojoties, Komisija pieļāva kļūdu vērtējumā un kļūdu tiesību piemērošanā.
- 104 Kā pamatoti ir norādījusi prasītāja, atbalsta atgūšanai ir jābūt ierobežotai ar finanšu priekšrocībām, kuras faktiski rodas no atbalsta nodošanas saņēmējam, un ir jābūt samērīgai ar tām (šajā ziņā skat. spriedumu, 2013. gada 22. janvāris, *Salzgitter/Komisija*, T-308/00 RENV, Krājums, EU:T:2013:30, 138. punkts).
- 105 Tādējādi, lai arī no zemākas likmes piemērošanas izrietošā priekšrocība varēja uzlabot aviosabiedrību konkurences stāvokli, jo tās varēja piedāvāt konkurējošākas cenas, Komisijai bija tikai jāuzdod atgūt summas, kuras faktiski atbilst šai priekšrocībai, vai, ja bija neiespējami precīzi lēmumā noteikt šīs summas, tai bija jāuztic šis uzdevums valsts iestādēm, sniedzot šajā ziņā vajadzīgās norādes, atbilstoši iepriekš 85. punktā minētajai judikatūrai.
- 106 Komisija uzskata, ka, ja atbalstītu prasītājas apgalvojumu, tas nozīmētu uzlikt Komisijai vai valsts iestādēm pienākumu katrā konkrētā gadījumā izvērtēt atbalsta sekas uz saņēmējiem atkarībā no to izdarītajām subjektīvajām izvēlēm, kas būtu pretrunā iepriekš 44. punktā minētajai judikatūrai un 2005. gada 15. decembra spriedumam *Unicredito Italiano* (C-148/04, Krājums, EU:C:2005:774).
- 107 Lietā, kurā tika taisīts šis spriedums, Tiesa atgādināja, ka nelikumīga atbalsta atcelšana, to atgūstot, ir tā nelikumības konstatēšanas loģiskas sekas. Šī atgūšana, lai atjaunotu agrāko situāciju, būtībā nevar tikt uzskatīta par nesamērīgu pasākumu, ņemot vērā Līguma noteikumu par valsts atbalstu mērķus. Restitūcijas rezultātā atbalsta saņēmējs zaudē priekšrocības, ko tas baudīja tirgū attiecībā pret saviem konkurentiem, un tiek atjaunota agrākā situācija, kas pastāvēja pirms atbalsta piešķiršanas (skat. spriedumu *Unicredito Italiano*, minēts 106. punktā, EU:C:2005:774, 113. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 108 Tiesa tādējādi uzskatīja, ka atgūstamās summas nebūtu jāaprēķina, ņemot vērā dažādas darbības, ko uzņēmumi varētu būt ieviesuši, ja tie nebūtu izvēlējušies darbības, kuras sedz atbalsts. Faktiski šī izvēle tika izdarīta, apzinoties risku, ka atbalsts, kas piešķirts, neievērojot LESD 108. panta 3. punktā paredzēto procedūru, varētu tikt atgūts. Šie uzņēmumi varēja izvairīties no šī riska, nekavējoties izvēloties atšķirīgi strukturētas darbības. Turklāt esošās agrākās situācijas atjaunošana nozīmē atgriešanos, cik vien iespējams, tādā situācijā, kāda rastos, ja attiecīgās darbības tiktu īstenotas, nepiešķirot nodokļa samazinājumu (šajā ziņā skat. spriedumu *Unicredito Italiano*, minēts 106. punktā, EU:C:2005:774, 114.–117. punkts).

- 109 Tiesa uzskatīja, ka šī situācijas atjaunošana nenozīmē, ka, izmantojot iedomātus faktus, tādus kā iespējas, kas bieži ir vairākas, ko varētu būt veikuši ieinteresētie saimnieciskās darbības subjekti, tiek atšķirīgi rekonstruēta sākotnējā situācija, jo vairāk tāpēc, ka iespējas, kas patiesībā tika īstenotas, izmantojot atbalstu, varētu būt neatgriezeniskas. Posmā, kad valsts iestādes atgūst atbalstu, agrākās situācijas atjaunošana ļauj tikai ņemt vērā faktiski izdevīgāku nodokļu režīmu nekā tas, ko paredz vispārējās tiesības, kas nelikumīgā atbalsta neesamības gadījumā un saskaņā ar valsts tiesību noteikumiem, kuri ir saderīgi ar Savienības tiesībām, tiktu piemērotas faktiski īstenotajām darbībām (spriedums *Unicredito Italiano*, minēts 106. punktā, EU:C:2005:774, 118. un 119. punkts).
- 110 Tomēr ir jānorāda, ka pretēji lietai, kurā tika taisīts spriedums *Unicredito Italiano*, minēts iepriekš 106. punktā (EU:C:2005:774), un uz kuru atsaucās Komisija, atbalsta saņēmēji uzņēmumi šajā lietā nevarēja izvēlēties citu darbību kā tikai to, kuru sedz atbalsts. Tiem saskaņā ar attiecīgajā laikposmā piemērojamo tiesisko regulējumu bija jāpiemēro ACN ar likmi EUR 2 apmērā par katru pasažieri attiecībā uz lidojumiem, kuri nepārsniedza 300 km, tos aprēķinot no Dublinas lidostas, un kuri tika veikti no kādas Īrijā atrodošās lidostas. To pašu iemeslu dēļ tiem arī nebija iespējams iekasēt ACN ar likmi EUR 10 no šo lidojumu pasažieriem.
- 111 Protams, tiem bija iespējams palielināt biļešu cenas, neskaitot nodokli, lai iekļautu priekšrocību, kura izriet no ACN piemērošanas ar zemāku likmi EUR 2 apmērā. Tomēr Komisija, neņemot vērā lietas apstākļus, nevarēja noteikt konkrētu priekšrocību, kuru bija ieguvušas aviosabiedrības. Ņemot vērā ACN darbību un konkurences ierobežojumus, kuriem aviosabiedrības bija pakļautas attiecībā uz lidojumiem, kuriem bija piemērots ACN ar likmi EUR 2 apmērā (skat. iepriekš 103. punktu), Komisija nevarēja pieņemt, ka no ACN piemērošanas ar zemāku likmi izrietošā ekonomiskā priekšrocība nekādi netika attiecināta uz pasažieriem.
- 112 Līdz ar to nepieciešamība, kas izriet no iepriekš 86. punktā minētās judikatūras, noteikt – cik vien iespējams precīzi – tās priekšrocības apmēru, kuru faktiski šajā gadījumā saņēma aviosabiedrības ACN piemērošanas ar zemāku likmi dēļ, nenozīmē rekonstruēt pagātņi atkarībā no tādiem hipotētiskiem faktiem kā izvēlēm, kuras var būt vairākas un kuras ir izdarījuši attiecīgie saimnieciskās darbības subjekti, kā ir norādījusi Komisija, bet, tieši pretēji, šīs nepieciešamības mērķis ir nodrošināt, lai saņēmējs zaudē priekšrocību, kuru tas bija saņēmis tirgū salīdzinājumā ar saviem konkurentiem, ne vairāk, ne mazāk un atjaunot pirms atbalsta piešķiršanas esošo situāciju.
- 113 Turklāt atbalstu lietā, kurā tika taisīts spriedums *Unicredito Italiano*, minēts iepriekš 106. punktā (EU:C:2005:774), veidoja nodokļu priekšrocība samazinājuma ar likmi 12,5 % apmērā veidā attiecībā uz to banku ienākumiem, kuras veica apvienošanas vai ievērojamu reorganizāciju, piecus secīgus taksācijas periodus ar konkrētiem nosacījumiem. Netiek apstrīdēts, ka ienākuma nodoklis ir maksājums, kuru faktiski un ekskluzīvi maksā uzņēmumi, kuriem tas ir uzlikts, pretēji šajā gadījumā apspriestajam ACN, kuru kā akcīzes nodokli vienīgi iekasēja un saņēma aviosabiedrības, bet kuru galu galā faktiski samaksāja un – vismaz daļēji, ja ne pilnībā – sedza pasažieri.
- 114 Visbeidzot, Komisija savā lēmumā juridiski pietiekami nav pierādījusi, ka EUR 8 par katru pasažieri atgūšana bija nepieciešama, lai nodrošinātu iepriekšējās situācijas atjaunošanu, proti, atgriešanos – cik vien iespējams – pie situācijas, kura būtu bijusi, ja attiecīgās darbības būtu īstenotas bez nodokļa samazinājuma piešķiršanas vai, citiem vārdiem sakot, ja lidojumi, attiecībā uz kuriem tika piemērota likme EUR 2 apmērā par katru pasažieri, būtu pakļauti nodoklim EUR 10 apmērā par katru pasažieri.
- 115 Summas EUR 8 apmērā par katru pasažieri atgūšana no aviosabiedrībām neļautu nodrošināt tādas situācijas atjaunošanu, kura būtu bijusi, ja attiecīgās darbības būtu īstenotas bez attiecīgā atbalsta piešķiršanas, jo aviosabiedrībām nav iespējams retroaktīvi no saviem klientiem atgūt summu EUR 8 apmērā par katru pasažieri, kuru būtu bijis jāiekasē. Summas EUR 8 apmērā par katru pasažieri atgūšana no aviosabiedrībām tādējādi nav nepieciešama, lai novērstu konkurences izkropļojumu, kas ir izraisīts ar šāda atbalsta radīto konkurences priekšrocību (šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 8. decembris, *Residex Capital IV*, C-275/10, Krājums, EU:C:2011:814, 34. punkts un tajā minētā

- judikatūra). Tieši pretēji, šādas summas atgūšana varētu radīt papildu konkurences izkropļojumus, kā pamatoti ir norādījusi prasītāja, jo tādējādi no aviosabiedrībām varētu tikt atgūts vairāk nekā priekšrocība, kuru tās faktiski ieguva.
- 116 Komisijai līdz ar to bija jāņem vērā īpatnības, kādas piemīt ACN kā akcīzes nodoklim, kuru aviosabiedrības bija paredzējušas nodot nomaksai pasažieriem attiecībā uz visiem lidojumiem, kuriem attiecīgajā laikposmā tika piemērota likme EUR 2 apmērā. Ciktāl no šīs zemākas likmes piemērošanas izrietošā ekonomiskā priekšrocība varēja tikt – lai arī daļēji – nodota nomaksai pasažieriem, Komisijai nebija tiesību uzskatīt, ka aviosabiedrību saņemtā priekšrocība automātiski visos gadījumos bija EUR 8 par katru pasažieri.
- 117 Šajā ziņā Komisija atsaucas uz savu pastāvīgo lēmumu pieņemšanas praksi nodokļu atbalsta jomā, kurā iesaistīti akcīzes nodokļi, saskaņā ar kuru atbrīvojumi no šādiem nodokļiem piešķir priekšrocību uzņēmumiem, kuriem ir jāmaksā attiecīgais nodoklis, pat ja tas to var nodot nomaksai patērētājiem.
- 118 Tomēr ir jāatgādina, ka konkrēta pasākuma valsts atbalsta raksturs ir jānovērtē tikai saistībā ar atbilstošajām Līguma normām, kā arī tā ieviešanai noteiktajiem pasākumiem, nevis ievērojot iespējamu Komisijas lēmumu agrāko pieņemšanas praksi (spriedumi, 2003. gada 30. septembris, *Freistaat Sachsen u.c./Komisija*, C-57/00 P un C-61/00 P, Krājums, EU:C:2003:510, 52. un 53. punkts, un 2005. gada 15. jūnijs, *Regione autonoma della Sardegna/Komisija*, T-171/02, Krājums, EU:T:2005:219, 177. punkts).
- 119 Katrā ziņā Komisijas norādītie lēmumi, kuri arī ir minēti apstrīdētā lēmuma 57. apsvēruma zemsvītras piezīmē, neattiecas uz aviosabiedrību maksātajiem nodokļiem, kā to ir norādījusi Komisija, bet uz enerģijas nodokļiem, kuriem bija paredzēta zemāka likme vai atbrīvojumi atsevišķu kategoriju uzņēmumiem. Visās šajās lietās atbalsta saņēmēji uzņēmumi nebija paredzējuši nodokļus nodot nomaksai to klientiem. Akcīzes nodokļi attiecās uz resursiem (šajā gadījumā – enerģiju), kurus tie paši patērēja, nevis uz precēm vai pakalpojumiem, kas paredzēti pārdošanai to klientiem, kā tas ir šajā gadījumā. Visbeidzot ir jānorāda, ka nevienā no šīm lietām Komisija nebija uzdevusi atgūt atbalstu no saņēmējiem, bet, tieši pretēji, atzina, ka šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- 120 Turklāt ir jānorāda, ka ar spriedumu *Adria-Wien Pipeline* un *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, minēts iepriekš 45. punktā (EU:C:2001:598), kuru Komisija bija minējusi apstrīdētā lēmuma 57. apsvēruma zemsvītras piezīmē, nenoliedzami var atbalstīt apgalvojumu, saskaņā ar kuru nodokļa ar zemākas likmes piemērošana var piešķirt selektīvu priekšrocību uzņēmumiem, kuriem ir uzlikts šis nodoklis, pat ja tiem ir tiesisks pienākums atgūt šo nodokli no saviem klientiem, bet tajā nav paredzēts, ka vairāku saņēmēju gadījumā atbalsta summa pilnībā ir attiecināma uz uzņēmumiem, kuri šo nodokli nodod nomaksai saviem klientiem.
- 121 Turklāt lietā, kurā tika taisīts šis spriedums, Tiesa nav konstatējusi, ka atbalsts bija jāatgūst no enerģijas piegādātājiem, kuriem tieši bija jāmaksā nodoklis un jānodod nomaksai saviem klientiem, kā aviosabiedrībām šajā gadījumā, bet gan uzņēmumiem, kuri bija to klienti, par kuriem tika pierādīts, ka to galvenā darbība bija kustamas mantas ražošana un ka tiem bija tiesības uz enerģijas nodokļa atmaksu.
- 122 Tas, ka šajā gadījumā aviosabiedrību, kurām uzlikts ACN, klienti nav uzņēmumi Savienības tiesību izpratnē tādējādi, ka no tiem nevar atgūt nevienu atbalstu, nevar apšaubīt Komisijas pienākumu precīzi identificēt atbalsta saņēmējus, proti, uzņēmumus, kuri to faktiski ir izmantojuši (spriedums, 2003. gada 3. jūlijs, *Belģija/Komisija*, C-457/00, Krājums, EU:C:2003:387, 55. punkts), un ierobežot atbalsta atgūšanu tikai no finansiālajām priekšrocībām, kuras faktiski rodas no atbalsta nodošanas saņēmējiem (šajā ziņā skat. spriedumu, *Salzgitter/Komisija*, minēts 104. punktā, EU:T:2013:30, 138. punkts).

- 123 Tādējādi ir jākonstatē, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu vērtējumā un kļūdu tiesību piemērošanā, nosakot no aviosabiedrībām atgūstamā atbalsta summu EUR 8 apmērā par katru pasažieri, no vienas puses, un ir pārkāpusi Regulas Nr. 659/1999 14. pantu, uzdodot no tām atgūt šādu summu, no otras puses.
- 124 Tādējādi, tā kā nav jālemj par prasītājas minēto iespējamo samērīguma principa un vienlīdzīgas attieksmes principu pārkāpumu, ir jāapmierina prasītājas trešais un ceturtais pamats un jāatceļ apstrīdētais lēmums, ciktāl tajā no aviosabiedrībām atgūstamais nodoklis ir novērtēts EUR 8 apmērā par katru pasažieri un ciktāl šī iemesla dēļ atgūšanas kārtība arī ir prettiesiska.
- 125 Šajā ziņā ir jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 4. pantā ir paredzēta atbalsta atgūšana no šī paša lēmuma 70. apsvērumā identificētajiem saņēmējiem attiecībā uz summu EUR 8 apmērā par katru pasažieri, kas ir summa, kura arī ir noteikta šajā pašā apsvērumā.
- 126 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru valsts atbalsta jomā pieņemta lēmuma pamatojums ir jāņem vērā, interpretējot tā rezolutīvo daļu (skat. spriedumu, 2014. gada 20. marts, *Rousse Industry/Komisija*, C-271/13 P, EU:C:2014:175, 69. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 127 Tādējādi ir jāatceļ apstrīdētā lēmuma 4. pants, to lasot minētā lēmuma 70. apsvēruma gaismā, ciktāl ar to ir uzdots atgūt atbalstu, kas novērtēts EUR 8 apmērā par katru pasažieri, no aviosabiedrībām, kuras veic lidojumus, kuriem attiecīgajā laikposmā piemērojams ACN ar zemāku likmi EUR 2 apmērā, un ir jānorāda prasība pārējā daļā.

[..]

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (devītā palāta)

nospiež:

- 1) **atcelt Komisijas 2012. gada 25. jūlija Lēmuma 2013/199/ES par valsts atbalsta lietu SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferencētas avioceļojumu nodokļa likmes, ko piemērojusi Īrija, 4. pantu, ciktāl ar to ir uzdots no saņēmējiem atgūt atbalstu par summu, kas minētā lēmuma 70. apsvērumā ir noteikta EUR 8 apmērā par katru pasažieri;**
- 2) **pārējā daļā prasību noraidīt;**
- 3) **Eiropas Komisija sedz savus, kā arī atlīdzina pusi no *Aer Lingus Ltd* tiesāšanās izdevumiem;**
- 4) ***Aer Lingus* sedz pusi no saviem tiesāšanās izdevumiem pati;**
- 5) **Īrija sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Berardis

Czúcz

Popescu

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2015. gada 5. februārī.

[Paraksti]