ROZHODNUTIE KOMISIE

z 25. júla 2012

o štátnej pomoci SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferencované daňové sadzby zavedené Írskom v oblasti leteckej dopravy

[oznámené pod číslom C(2012) 5037]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2013/199/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) V roku 2009 bola Komisii od prevádzkovateľa leteckých služieb (ďalej len „sťažovateľ“) doručená sťažnosť v súvislosti so štátnou pomocou. Táto sťažnosť sa týkala niekoľkých aspektov dane z leteckej dopravy zavedenej Írskom vrátane diferencovaných daňových sadzieb vzťahujúcich sa na lety do miest určenia vzdialených od letiska v Dubline najviac 300 km, čím Írsko údajne zvýhodnilo spoločnosť Aer Arann.

(2) Komisia listom z 13. júla 2011 informovala Írsko o svojom rozhodnutí začať konanie v zmysle článku 108 ods. 2 Zmluvy vo veci diferencovaných daňových sadzieb uplatňovaných v rámci írskej dane z leteckej dopravy. Komisia požiadala írske orgány, aby postúpili kópiu rozhodnutia príjemcom pomoci.

(3) Prevádzkovateľ leteckých služieb Ryanair Ltd. (ďalej len „Ryanair“) predložil 9. augusta 2011 a 5. septembra 2011 listy týkajúce sa rozhodnutia Komisie začať konanie. Komisia na tieto listy odpovedala 5. októbra 2011. Dňa 17. októbra 2011 predložil Ryanair ďalší list.

([1]) Ú. v. EÚ C 306, 18.10.2011, s. 10.

(4) Po predĺžení lehoty na odpoveď írske orgány predložili 15. septembra 2011 svoje pripomienky týkajúce sa rozhodnutia Komisie.

(5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo 18. októbra 2011 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby k opatreniu predložili pripomienky.

(6) Ryanair predložil odpoveď na túto výzvu 17. novembra 2011. Komisia listom z 28. novembra 2011 požiadala Ryanair o odpoveď na to, či sú nejaké informácie uvedené v predloženej odpovedi dôverné a nemôžu sa sprístupniť írskym orgánom. Listom z 30. novembra 2011 Ryanair potvrdil, že jeho odpoveď zo 17. novembra 2011 môže byť zaslaná írskym orgánom.

(7) Listom z 12. decembra 2011 Komisia postúpila pripomienky Ryanairu írskym orgánom, ktoré k danej veci predložili svoje pripomienky 13. januára 2012.

2. OPIS OPATRENIA

(8) Írske orgány zaviedli od 30. marca 2009 spotrebnú daň za cestujúcich v leteckej doprave. Vnútroštátny právny základ pre daň predstavuje oddiel 55 druhého finančného zákona z roku 2008 zavádzajúci spotrebnú daň (ďalej len „daň z leteckej dopravy“), ktorú sú prevádzkovatelia leteckých služieb povinní zaplatiť za „*každého cestujúceho odlietajúceho z letiska*“ v Írsku ([3]). Táto daň je splatná vtedy, ak cestujúci odcestuje z letiska lietadlom, ktoré je schopné prepraviť viac ako 20 cestujúcich a nevyužíva sa na štátne alebo vojenské účely. Aj keď sa daň v konečnom dôsledku má vyberať od cestujúcich ako súčasť ceny letenky, za daň a jej odvádzanie sú zodpovední prevádzkovatelia leteckých služieb ([4]).

([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

([3]) Lietadlá, ktoré sú schopné prepraviť menej než 20 cestujúcich, a lietadlá využívané na štátne alebo vojenské účely sú z rozsahu uvedenej dane vylúčené. To isté platí pre letiská, z ktorých ročne odlieta menej než 10 000 cestujúcich.

([4]) Každý prevádzkovateľ leteckých služieb, ktorý je zodpovedný za odvádzanie dane, sa musí zaevidovať na daňovej správe a do 20 dní alebo v inej lehote stanovenej daňovou správou musí daňovej správe poskytnúť daňové priznanie o počte odlietajúcich pasažierov počas predchádzajúceho mesiaca.

(9) V čase zavedenia sa daň vyberala v závislosti od vzdialenosti medzi letiskom, na ktorom let začínal, a cieľovým letiskom, a to sadzbou i) 2 EUR v prípade letu z letiska na miesto určenia nachádzajúce sa najviac 300 km od letiska v Dubline a ii) 10 EUR v ostatných prípadoch.

(10) Po tom, čo Komisia vykonala formálne zisťovanie týkajúce sa porušenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve ([5]) a porušenia článku 56 Zmluvy o slobode poskytovať služby sa tieto sadzby 1. marca 2011 zmenili, a to tak, že sa na všetky odlety uplatňuje jednotná sadzba 3 EUR bez ohľadu na precestovanú vzdialenosť ([6]).

3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

(11) Komisia začala konanie vo veci formálneho zisťovania týkajúce sa nižšej daňovej sadzby, ktorá sa uplatňovala pre určité trasy v období od 30. marca 2009 do 1. marca 2011, pretože sa domnievala, že nižšia daňová sadzba sa javila ako štátna pomoc, a mala pochybnosti o jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom.

(12) Komisia vo svojom posúdení, či toto opatrenie bolo selektívne v súlade s ustálenou judikatúrou ([7]), najprv identifikovala príslušný referenčný daňový systém a následne analyzovala, či opatrenie predstavovalo výnimku zo systému, a ak áno, či Írsko preukázalo, že táto výnimka zodpovedala povahe a logike daňového systému.

(13) V predmetnom prípade usúdila, že zdaňovanie cestujúcich odlietajúcich z letiska v Írsku je referenčným systémom.

(14) Komisia poukázala na to, že daňový systém pre leteckú dopravu stanovil jednu všeobecnú alebo bežnú sadzbu vzťahujúcu sa takmer na všetky lety a znížil sadzbu pre lety do miesta určenia nachádzajúceho sa najviac 300 km od letiska v Dubline. Podľa Komisie predstavovala normálna sadzba referenčný systém, zatiaľ čo znížená sadzba, ktorá sa vzťahovala na riadne vymedzenú kategóriu letov, sa javila ako výnimka z referenčného systému.

(15) Komisia má pochybnosti o tom, či bola znížená sadzba opodstatnená na základe vzdialenosti medzi východiskovým bodom a miestom konečného určenia cesty.

(16) Po prvé, znížená sadzba sa neuplatňovala na základe skutočnej dĺžky cesty, ale na základe vzdialenosti medzi letiskom v Dubline a miestom určenia.

(17) Po druhé, štruktúra a objektívny charakter dane sa podľa všetkého netýkajú vzdialenosti letu, ale skutočnosti, že sa odlieta z írskeho letiska. Súvislosť s daňovým úradom, so zdaniteľnou udalosťou (odlet z írskeho letiska) a negatívnymi externalitami pre írsku spoločnosť (hluk a znečisťovanie ovzdušia) bola presne taká istá pre všetkých cestujúcich odlietajúcich z írskeho letiska bez ohľadu na miesto určenia letu a na precestovanú vzdialenosť. Dotyční prevádzkovatelia leteckých služieb boli v rovnakej právnej a skutkovej situácii, pokiaľ ide o túto skutočnosť.

(18) Po tretie, daňový systém sa nevyznačoval formulovanou diferenciáciou úrovne zdaňovania v súvislosti so vzdialenosťou letov, ale stanovil len dve sadzby: jednu pre lety na veľmi krátke vzdialenosti a druhú pre všetky ostatné lety. Toto kritérium podľa všetkého zvýhodnilo lety v rámci Írska a lety do niektorých západných častí Spojeného kráľovstva, čím rozlišovalo medzi vnútroštátnymi letmi a letmi v rámci Únie. V predmetnom prípade írske orgány oponovali tým, že vyšší poplatok za lety na miesta určenia, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, by bol neprimeraný k cene. Podľa Komisie nemusí byť cena leteniek do domácich miest určenia nižšia než cena leteniek do iných miest určenia v rámci Únie. Nižšia daňová sadzba sa tak nezdá byť opodstatnená povahou a logikou daňového systému pre leteckú dopravu, a preto zrejme predstavuje selektívne opatrenie.

(19) Keďže všetky ostatné kritériá v článku 107 ods. 1 Zmluvy boli podľa všetkého taktiež splnené, opatrenie zrejme predstavovalo štátnu pomoc pre prevádzkovateľov leteckých služieb, ktorí mali pri prevádzke letov výhodu vo forme zníženej sadzby.

(20) Pomoc zrejme nespadala do rámca usmernení pre zlučiteľnosť štátnej pomoci, ktoré Komisia vydala. Keďže sa zdalo, že ide o prevádzkovú pomoc, ktorá rozlišovala medzi letmi v rámci Únie, nemohla byť považovaná za zlučiteľnú priamo na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy. Pomoc navyše nespadala medzi žiadne výnimky vymedzené v článku 107 ods. 2 alebo 3 Zmluvy.

([5]) Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

([6]) V rámci konania o porušení Komisia listom z 18. marca 2010 predložila formálnu výzvu, v ktorej vyjadrila stanovisko, že Írsko diferenciáciou daňových sadzieb z leteckej dopravy nesplnilo svoje povinnosti podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008 a článku 56 Zmluvy. Na základe tejto formálnej výzvy írske orgány zmenili a doplnili daňový systém.

([7]) Pozri napríklad rozsudky vo veci C-88/2003 *Portugalsko/Komisia,* Zb. 2006, s. I-7115, bod 56, a vo veci C-487/2006 P *British Aggregates/Komisia,* Zb. 2008, s. I-10505, body 81–83.

(21) Komisia mala preto pochybnosti o zlučiteľnosti opatrenia pomoci s vnútorným trhom a v súlade s článkom 4 ods. 4 nariadenia (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999, ktorým sa stanovili podrobné pravidlá pre uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ([8]), sa rozhodla začať konanie vo veci formálneho zisťovania, čím vyzvala Írsko a ostatné zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky.

4. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(22) Komisia dostala pripomienky od írskych orgánov a od Ryanairu ako odpoveď na výzvu uverejnenú v úradnom vestníku ([9]).

4.1. Pripomienky írskych orgánov

4.1.1. *Daň je daňou uloženou spotrebiteľom*

(23) Írske orgány uvádzajú, že v prípade dane z leteckej dopravy ide v podstate o spotrebiteľskú daň. Írske orgány uložili každej leteckej spoločnosti povinnosť uhradiť daňovému úradu príslušnú čiastku za každého cestujúceho, ktorého letecká spoločnosť prepravuje z írskeho letiska, aby tak zjednodušili uplatňovanie dane. Prevádzkovatelia leteckých služieb však môžu preniesť daň na cestujúcich a vyberať ju od nich.

(24) Daň z leteckej dopravy sa navyše bežne uvádza v cene letenky a/alebo vo všeobecných podmienkach prevádzkovateľov ako daň alebo poplatok spolu s ostatnými sadzbami a daňami. V súlade s tým daň nepredstavuje pre žiadneho prevádzkovateľa leteckých služieb výhodu, pretože je len jedným z ďalších poplatkov, daní alebo sadzieb, ktoré v skutočnosti hradí spotrebiteľ.

4.1.2. *Neexistencia výhody pre konkrétnych prevádzkovateľov*

(25) Írske orgány uvádzajú, že udelenie výhody konkrétnym prevádzkovateľom je predpokladom toho, že daň z leteckej dopravy spadá pod definíciu článku 107 ods. 1 Zmluvy. V situácii, keď je daň z leteckej dopravy v podstate spotrebiteľskou daňou, či už sa uplatňuje na úrovni 10 EUR alebo 2 EUR, je podľa írskych orgánov ťažké pochopiť, ako môže daň predstavovať výhodu pre konkrétnych prevádzkovateľov.

(26) Niet pochýb o tom, že všetci prevádzkovatelia, či už sú nútení účtovať daňovú sadzbu vo výške 10 EUR alebo 2 EUR, sa nachádzajú v rovnakej pozícii. Otázkou je, či majú výhodu tí prevádzkovatelia leteckých služieb, ktorí dohromady musia účtovať daňovú sadzbu len vo výške 2 EUR. Jediným reálnym scenárom, v ktorom by daň z leteckej dopravy mohla predstavovať pomoc, je podľa írskych orgánov situácia, keď by letecké spoločnosti, ktoré prevádzkujú lety do miest určenia vzdialených od letiska v Dubline najviac 300 km, museli vyberať daň z leteckej dopravy vo výške 10 EUR, no dostali by povolenie ponechať si rozdiel medzi sadzbou vo výške 10 EUR a sadzbou vo výške 2 EUR. To ale v tomto prípade neplatilo. V tejto veci je potrebné poukázať na to, že írske orgány pri navrhovaní predmetnej dane nemali na mysli žiadneho konkrétneho prevádzkovateľa ani obchodný model.

4.1.3. *Írski prevádzkovatelia leteckých služieb nemajú žiadnu výhodu*

(27) Po prvé, je potrebné poznamenať, že samotné Írsko už nemá vnútroštátne letecké spoločnosti, keďže štát sa vzdal svojho väčšinového podielu v spoločnosti Aer Lingus, ktorá bola pôvodne vnútroštátnym prevádzkovateľom leteckých služieb.

(28) Ak by daň mala nejaký vplyv na írskych prevádzkovateľov leteckých služieb, tento vplyv by bol u každého z týchto prevádzkovateľov leteckých služieb iný. Írske orgány poukazujú na to, že lety v rámci Únie, ktoré podliehali vyššej sadzbe 10 EUR, prevádzkovali prevažne tie isté írske letecké spoločnosti. V príslušnom období mali traja prevádzkovatelia leteckých služieb [93 – 97] (*) % podiel na trhu s letmi, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, prevahu mali však aj na trhu leteckej dopravy v rámci Únie s [82 – 87] (*) % podielom takýchto letov.

(29) Írske orgány oponujú najmä tým, že akákoľvek nevýhoda, ktorú vo svojich tvrdeniach spomína Ryanair, je jasne neudržateľná, pretože približne [56 – 63] (*) % cestujúcich na trasách, na ktoré sa vzťahuje nižšia sadzba, prepravuje Ryanair (pozri tabuľku č. 1).

Tabuľka č. 1

Podiely írskych prevádzkovateľov leteckých služieb na trhu s odletmi z írskych letísk

Podiely na trhu		
	Najviac 300 km	Viac než 300 km ([1])
Ryanair	[56 – 63] (*) %	[42 – 47] (*) %
Aer Lingus	[16 – 23] (*) %	[35 – 40] (*) %
Aer Arann	[10 – 17] (*) %	[0,5 – 2,5] (*) %
SPOLU	[93 – 97] (*) %	[82 – 85] (*) %

([1]) Výlučne v rámci Únie.
Zdroj: Informácie poskytlo Írsko na základe číselných údajov, ktoré dostalo od troch írskych prevádzkovateľov leteckých služieb, a údajov získaných od Centrálneho štatistického úradu.

([8]) Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.
([9]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(*) Percentuálne rozpätie sa používa kvôli obchodnému tajomstvu.

(30) Tabuľka č. 1 ukazuje, že jediný prevádzkovateľ, ktorý prípadne môže byť vzhľadom na menšinový podiel štátu označený ako vnútroštátny prevádzkovateľ (Aer Lingus) mal oveľa väčší podiel letov, na ktoré sa vzťahovala vyššia sadzba ([35 – 40] (*) %), než letov, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba ([16 – 23] (*) %). Keby teda nižšia sadzba mala nejaký vplyv na letecké spoločnosti, spoločnosť Aer Lingus by bola bývala značne znevýhodnená.

(31) Pokiaľ ide o spoločnosť Aer Arann, ktorá mala podľa sťažovateľa takisto výhodu vo forme údajnej pomoci, írske orgány konštatujú, že táto spoločnosť zaznamenala v období medzi rokmi 2007 a 2010 výrazný pokles obratu, ako aj pokles v počte cestujúcich. Po zavedení dane oznámila spoločnosť Aer Aranna stratu vo výške 18 mil. EUR. Preto sa zdá, že táto letecká spoločnosť mala najväčšie zisky pred zavedením dane. Írske orgány tiež poukazujú na to, že sťažovateľ a spoločnosť Aer Arann si konkurovali len v prípade jednej domácej trasy a že sťažovateľ na tejto trase prevádzkoval takmer [37 – 42] (*) % letov. Pokiaľ ide o lety do zahraničných miest určenia, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba (západná časť Spojeného kráľovstva), sťažovateľ prevádzkoval viac než [37 – 42] (*) % pravidelných letov, zatiaľ čo Aer Arann a Aer Lingus mali menšie podiely.

(32) Navyše prevádzkovatelia leteckých služieb z iných krajín mohli vždy prevádzkovať lety, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba. Štát v tejto súvislosti nemá žiadne právomoci. Írske orgány tvrdia, že ak by v prípade prevádzkových letov, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, existovala nejaká výhoda, zahraniční prevádzkovatelia by sa boli rozhodli takéto lety prevádzkovať. Skutočnosť, že neexistuje zahraničná letecká spoločnosť, ktorá by takéto lety prevádzkovala, podľa všetkého znamená, že z nižšej dane nevyplývala žiadna výhoda.

4.1.4. *Cieľom zavedenia nižšej dane bolo predísť uplatňovaniu daňovej sadzby, ktorá by bola neprimeraná k cene letenky*

(33) Írske orgány zdôrazňujú, že účelom diferenciácie sadzieb bolo zaviesť pri výške dane súvisiacej so vzdialenosťou prvok proporcionality, pretože v prípade bližšie sa nachádzajúcich miest určenia sú ceny leteniek zvyčajne nižšie. Hoci treba uznať, že medzi vzdialenosťou a cenou nie je dokonalá súvzťažnosť, zdalo sa, že táto súvzťažnosť bola dostatočná na to, aby sa ňou odôvodnilo rozdelenie dane na dve zložky. Írske orgány zastávajú názor, že mechanizmus poskytujúci presnejšiu diferenciáciu na základe vzdialenosti by celý systém mimoriadne skomplikoval, čím by sa tento systém stal administratívne náročný.

4.1.5. *Žiadne narušenie hospodárskej súťaže*

(34) Írske orgány tvrdia, že nižšia daňová sadzba nemala za následok žiadne narušenie hospodárskej súťaže ani nijako neovplyvnila obchod. Po prvé, keďže išlo o spotrebiteľskú daň, nemala žiaden postrehnuteľný vplyv na prevádzkovateľov leteckých služieb. Po druhé, diferencované daňové sadzby nerozlišovali medzi írskym trhom a trhmi iných členských štátov. Veľká väčšina letov, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, smerovala do zahraničia (68 % v porovnaní s 32 % čisto vnútroštátnych letov). Po tretie, prevádzkovatelia leteckých služieb pôsobia na trhu, ktorý je otvorený hospodárskej súťaži, čo znamená, že trh bol otvorený pre nových účastníkov, na ktorých sa nižšia daň vzťahovala za rovnakých podmienok ako na ostatných prevádzkovateľov leteckých služieb. Ak by nižšia daňová sadzba predstavovala pre niektorých prevádzkovateľov výhodu, zahraničné letecké spoločnosti by sa pravdepodobne boli rozhodli prevádzkovať lety, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba. Skutočnosť, že na trh neprišli žiadni noví účastníci, naznačuje, že nižšia sadzba nepredstavovala výhodu pre konkrétnych prevádzkovateľov leteckých služieb.

4.1.6. *Akákoľvek pomoc by bola minimálna pomoc alebo by mala zanedbateľný vplyv na zainteresovaných prevádzkovateľov leteckých služieb*

(35) Írske orgány tvrdia, že aj keby sa nižšia daňová sadzba mala pokladať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy, mala by sa vyhlásiť sa zlučiteľnú s vnútorným trhom, pretože by išlo buď o minimálnu pomoc, alebo by aj tak mala len zanedbateľný vplyv na zainteresovaných prevádzkovateľov leteckých služieb.

4.2. **Pripomienky tretích strán**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Pokiaľ ide o hodnotenie nižšej daňovej sadzby ako štátnej pomoci, Ryanair súhlasí s predbežným stanoviskom, ktoré Komisia zaujala vo svojom rozhodnutí z 13. mája 2011, že nižšia daňová sadzba znamenala pre niektorých prevádzkovateľov leteckých služieb výhodu a predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy. Ryanair však nesúhlasí s názorom Komisie, že i) vyššia sadzba 10 EUR sa má považovať za „bežnú“ sadzbu a že ii) Ryanair získal vďaka tomuto opatreniu výhodu.

(37) Pokiaľ ide o stanovenie „bežnej“ alebo „štandardnej“ sadzby v daňovom systéme, Ryanair tvrdí, že názor Komisie, že vyššia sadzba 10 EUR predstavuje bežnú sadzbu a že všetci prevádzkovatelia, na ktorých sa vzťahuje nižšia sadzba 2 EUR, získali výhodu, je subjektívny. Podľa Ryanairu nie je žiaden dôvod, prečo by sa za bežnú sadzbu mala považovať vyššia sadzba a nie nižšia. Navyše, keďže dvojzložkovú sadzbu nahradila jednotná sadzba, je pravdepodobné, že nová sadzba bude kompromisom medzi pôvodnými sadzbami. Nová sadzba by preto bola rozumným meradlom hodnotenia potenciálnych škôd alebo výhod vyplývajúcich z dvojzložkového systému.

(38) Ryanair ďalej tvrdí, že dvojzložková daň z leteckej dopravy nepredstavuje výhodu pre Ryanair. Pri skúmaní opatrenia, ktoré môže predstavovať štátnu pomoc, musí

Komisia brať do úvahy celkový vplyv tohto opatrenia na potenciálneho príjemcu a najmä odpočítať akékoľvek poplatky zaťažujúce výhodu, ktorú údajná pomoc predstavuje. Počas obdobia, keď sa dvojzložkový daňový systém uplatňoval, Ryanair zaplatil dane uvedené v tabuľke č. 2.

Tabuľka č. 2

Podiel prepravených cestujúcich a daň zaplatená za obdobie od 30. marca 2009 do 1. marca 2011

Kategória miesta určenia z letiska v Dubline	Cestujúci podliehajúci dani	Zaplatená daň	Podiel
Najviac 300 km v rámci štátu (sadzba 2 EUR)	[…] (*)	[…] (*) EUR	0,5 – 2,5 (*) %
Najviac 300 km mimo štátu (sadzba 2 EUR)	[…] (*)	[…] (*) EUR	1,5 – 4,5 (*) %
Viac než 300 km v rámci EÚ	[…] (*)	[…] (*) EUR	93 – 98 (*) %
Viac než 300 km mimo EÚ	[…] (*)	[…] (*) EUR	0,3 – 2,5 (*) %
SPOLU	[…] (*)	[…] (*) EUR	100 %

(39) Keďže si Ryanair myslí, že nová jednotná sadzba 3 EUR by sa mala považovať za bežnú sadzbu, počas obdobia od 30. marca 2009 do 1. marca 2011 by Ryanair bol býval povinný zaplatiť čiastku […] (*) EUR ([10]) vo forme dane z leteckej dopravy. To je o […] (*) EUR menej než čiastka, ktorú skutočne zaplatil (pozri tabuľku č. 2). Ryanair tak tvrdí, že nižšia daň pre neho nepredstavovala výhodu, ale skôr nevýhodu.

4.3. **Pripomienky Írska k pripomienkam tretích strán**

(40) Írske orgány poskytli 13. januára 2012 svoje stanoviská k pripomienkam Ryanairu: *po prvé*, nesúhlasia s tým, ako Ryanair popísal daň, pretože z ich hľadiska ide v podstate o spotrebiteľskú daň a nižšia daňová sadzba nepredstavovala pre letecké spoločnosti výhodu. *Po druhé*, nedokážu pochopiť, ako môže byť Ryanair stranou, ktorú nižšia daň najviac negatívne zasiahla, keďže jeho podiel v počte cestujúcich na trasách, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, bol [56 – 63] (*) %. *Po tretie*, neexistuje žiaden základ pre tvrdenie, že nižšia daňová sadzba bola navrhnutá s cieľom podporiť spoločnosť Aer Arann. Pri navrhovaní dane z leteckej dopravy nemali írske orgány na mysli žiadneho konkrétneho prevádzkovateľa. *Po štvrté*, argument Ryanairu, že sa vyššia sadzba 10 EUR nemá považovať za bežnú sadzbu dane z leteckej dopravy, nie je logický. V dvojzložkovom daňovom systéme sa vyššia sadzba vzťahovala na 85 až 90 % všetkých odletov. Írske orgány zopakovali, že umožnili odchýlenie od štandardnej sadzby 10 EUR, aby pri výške dane súvisiacej so vzdialenosťou zohľadnili prvok proporcionality.

([10]) Sadzba 3 EUR vynásobená […] (*) pasažiermi.

5. **POSÚDENIE**

5.1. **Existencia štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy**

(41) V zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy „*pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša alebo môže narušiť hospodársku súťaž tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi*“.

Selektívnosť

(42) Na to, aby sa na pomoc vzťahoval článok 107 ods. 1 Zmluvy, musí byť opatrenie selektívne ([11]). Pri určovaní toho, či je opatrenie selektívne, Komisia potrebuje posúdiť, či dané opatrenie zvýhodňuje „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“ v porovnaní s inými opatreniami, ktoré sa vzhľadom na cieľ sledovaný týmto režimom nachádzajú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii ([12]). Podľa ustálenej judikatúry ([13]) je daňové opatrenie *prima facie* selektívne, ak predstavuje odklon od uplatňovania všeobecného daňového rámca.

(43) Po prvé, Komisia preto musí určiť príslušný referenčný daňový systém. Pokiaľ ide o zdaňovanie, Komisia konštatuje, že vymedzenie daňového systému v zásade spadá do výlučnej právomoci členských štátov. Írske orgány sa pri navrhovaní daňového systému rozhodli vymedziť zdaniteľnú udalosť pri dani z leteckej dopravy ako odlet cestujúceho z letiska nachádzajúceho sa v Írsku. Referenčný systém preto predstavuje zdaňovanie cestujúcich odlietajúcich s leteckou spoločnosťou z letiska v Írsku. Cieľom tohto systému je získať peniaze pre štátny rozpočet. Írske orgány vo svojej odpovedi na pripomienky tretej strany potvrdili záver, že referenčný systém predstavuje zdaňovanie cestujúcich odlietajúcich s leteckou spoločnosťou z letiska v Írsku.

([11]) Pozri vec C-66/02 *Taliansko/Komisia*, Zb. 2005, s. I-10901, bod 94.
([12]) Pozri napríklad veci C-143/99 *Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Zb. 2001, s. I-8365, bod 41; C-308/01 *GIL Insurance a iní*, Zb. 2004, s. I-4777, bod 68, a C 172/03 *Heiser*, Zb. 2005, s. I-1627, bod 40; C-88/03 *Portugalsko*, Zb. 2006, s. I-7115, bod 54, a C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri/ Regione Sardegna*, Zb. 2009, s. I10821, bod 61.
([13]) Pozri napríklad rozsudky vo veci T-210/02 *RENV British Aggregates Association/Komisia*, Zb. 2006, s. II-2789, bod 107, a vo veciach C-88/03 *Portugalsko*, bod 56, a C-487/06 P *British Aggregates*, Zb. 2008, body 81-83.

(44) Po druhé, Komisia musí v súlade s ustálenou judikatúrou ([14]) určiť, či predmetné daňové opatrenie predstavuje odchýlenie od daného referenčného systému.

(45) Ryanair tvrdí, že nižšia sadzba 2 EUR alebo prípadne jednotná sadzba 3 EUR, ktorá bola zavedená 1. marca 2011, by sa mala považovať za bežnú sadzbu daňového systému pre leteckú dopravu. S výnimkou niektorých miest určenia v západnej časti Spojeného kráľovstva sa však nižšia sadzba vzťahovala len na domáce miesta určenia a podľa írskych orgánov len na 10 – 15 % všetkých letov, ktoré podliehali dani. Nemôže sa preto považovať za bežnú daňovú sadzbu. Pokiaľ ide o sadzbu 3 EUR, tá nebola v platnosti v období, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, a preto sa nemôže považovať za bežnú sadzbu daňového systému pre leteckú dopravu v uvedenom období. Podľa Komisie je preto vyššia sadzba 10 EUR bežná sadzba referenčného systému, zatiaľ čo znížená sadzba 2 EUR, ktorá sa uplatňovala pri presne vymedzenej kategórii letov, predstavovala výnimku z referenčného systému.

(46) Po tretie, Komisia musí preskúmať, či sú takéto výnimky opodstatnené „povahou alebo všeobecným usporiadaním systému“ ([15]) v členskom štáte. Ak sú opodstatnené, opatrenie sa nepovažuje za selektívnu výhodu a nepredstavuje tak štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy. V rámci toho je potrebné poznamenať, že podľa judikatúry ([16]) sú dôležité základné a riadiace zásady referenčného systému, a nie zásady konkrétneho predmetného opatrenia.

(47) Podľa írskych orgánov sa nižšia sadzba zaviedla, aby výška dane súvisiacej so vzdialenosťou letu obsahovala prvok proporcionality. Komisia si myslí, že toto odôvodnenie sa netýka základných a riadiacich zásad samotného daňového systému, ale skôr zásad odchýlenia. Štruktúra a objektívny charakter dane sa netýkali vzdialenosti letu, ale skutočnosti, že sa odlieta z írskeho letiska. Súvislosť s daňovým úradom, so zdaniteľnou udalosťou (odlet z írskeho letiska) a negatívnymi externalitami pre írsku spoločnosť cestujúcich odlietajúcich z írskeho letiska (napríklad hluk a znečisťovanie ovzdušia) bola presne taká istá bez ohľadu na miesto určenia letu a na precestovanú vzdialenosť. Dotyční prevádzkovatelia leteckých služieb boli preto v rovnakej právnej a skutkovej situácii, pokiaľ ide o tento cieľ.

(48) Daňový systém sa navyše nevyznačoval formulovanou diferenciáciou úrovne zdaňovania v pomere ku skutočnej vzdialenosti letov. Po prvé, daňová sadzba sa neuplatňovala na základe skutočnej dĺžky letu, ale na základe vzdialenosti medzi letiskom v Dubline a miestom určenia bez ohľadu na skutočné miesto odletu. Po druhé, daňový systém stanovil len dve sadzby: jednu pre lety z letiska v Dubline na veľmi krátke vzdialenosti a druhú pre všetky ostatné lety.

(49) Navyše, aj keby dôvod odchýlenia spočíval v povahe a logike zásad daňového systému pre leteckú dopravu, Súdny dvor uviedol, že výhoda musí byť v súlade nielen s predmetnými základnými vlastnosťami daňového systému, ale tiež so spôsobom, akým sa vykonáva ([17]). Ako sa spomína v odôvodnení 47, daňový systém *de facto* nezaručil primerané sadzby vzhľadom na skutočnú dĺžku letov, keďže uplatniteľná sadzba bola stanovená na základe vzdialenosti medzi letiskom v Dubline a miestom určenia bez ohľadu na skutočné miesto odletu a keďže uplatniteľné boli len dve sadzby: jedna pre lety z letiska v Dubline na veľmi krátke vzdialenosti a druhá pre všetky ostatné lety. Cena leteniek do domácich miest určenia nemusí byť nevyhnutne nižšia než cena leteniek do iných miest určenia v rámci Únie. Opatrenie tak nemohlo dosiahnuť svoj cieľ, ktorým bolo zaručiť proporcionalitu zdaňovania vzhľadom na vzdialenosť letu. V tomto prípade ani írske orgány, ani tretia strana netvrdili, že vplyvom odchýlenia sa výška dane *de facto* stala úmernou k vzdialenosti. Naopak, írske orgány uznávajú, že medzi vzdialenosťou a sadzbou dane neexistuje dokonalá súvzťažnosť.

(50) Komisia preto nevidí dôvod, prečo by mala zmeniť svoje predbežné stanovisko o tom, že nižšia sadzba nezodpovedala logike a všeobecnému usporiadaniu daňového systému pre leteckú dopravu. V súlade s tým sa Komisia domnieva, že dané opatrenie je selektívne a nie je opodstatnené povahou a logikou systému.

V ý h o d a

(51) Výdavky na dane predstavujú náklady, ktoré zvyčajne znáša podnik.

([14]) Pozri poznámku pod čiarou č. 12.

([15]) Pozri napríklad vec C-173/73 *Taliansko/Komisia*, Zb.1974, s. 709, ako aj bod 13 a nasl. oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci týkajúcich sa priameho zdaňovania systému, Ú. v. ES C 384, 10.12.1998, s. 3.

([16]) Pozri napríklad rozsudky v spojených veciach C-78/08 až C-80/08 *Amministrazione delle finanze* a *Agenzia delle Entrate/Paint Graphos scarl, Adige Carni scarl, v likvidácii/Ministero dell'Economia e delle Finanze* a *Agenzia delle Entrate* a *Ministero delle Finanze/Michele Franchetto*, neuverejnené, najmä bod 69, ako aj vo veci T-210/02, bod 107.

([17]) Pozri napríklad rozsudok v spojených veciach C-78/08 až C-80/08, bod 73.

(52) Uplatňovanie dane z leteckej dopravy môže ovplyvniť príjmy leteckej spoločnosti, ktorá musí túto daň zaplatiť tak, že zvýši ceny leteniek, ktoré je zákazníkom schopná ponúknuť, alebo tak, že zníži maržu každej predanej letenky, pri ktorej sa letecká spoločnosť rozhodne neprenieť daň na cestujúcich. Súdny dvor v tomto ohľade konštatoval, že „*keďže letiskové dane priamo a automaticky ovplyvňujú cenu cesty, rozdiely v daniach, ktoré cestujúci zaplatia, sa automaticky odrazia v nákladoch na dopravu, čím […] bude prístup k domácim letom zvýhodnený v porovnaní s prístupom k letom v rámci Spoločenstva*“ ([18]).

(53) Znížená sadzba pre istý typ letov mala preto na prevádzkovateľov ponúkajúcich tento typ letov menší vplyv než bežná sadzba. Títo prevádzkovatelia leteckých služieb sú oslobodení od výdavkov, ktoré by zvyčajne mali niesť, a preto na svojich zákazníkov prenášajú menšie výdavky alebo ich zaplatia sami.

(54) Nižšia daňová sadzba preto podľa Komisie predstavovala výhodu pre prevádzkovateľov leteckých služieb, ktorí pôsobili na trasách, na ktoré sa táto sadzba vzťahovala. Nižšia sadzba, ktorú museli preniesť na svojich zákazníkov alebo priamo vziať na seba, predstavovala finančné zdroje, vďaka ktorým mohli títo prevádzkovatelia leteckých služieb ušetriť a zlepšiť tak svoju hospodársku situáciu v porovnaní s ostatnými konkurenčnými prevádzkovateľmi leteckých služieb na trhu s leteckou dopravou. Výhoda zodpovedá rozdielu medzi nižšou sadzbou 2 EUR a bežnou sadzbou 10 EUR, ktoré sa uplatňovali počas obdobia od 30. marca 2009 do 1. marca 2011. Komisia konštatuje, že lety, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, prevádzkovali prevažne prevádzkovatelia leteckých služieb, ktorí boli úzko spojení s Írskom (spoločnosti Aer Lingus, Aer Arann a Ryanair boli založené v Írsku a tam sa naďalej nachádza aj ich ústredie). Znížená sadzba preto *de facto* predstavovala výhodu pre írskych prevádzkovateľov leteckých služieb v porovnaní s ostatnými prevádzkovateľmi v Únii.

(55) Komisia nemôže súhlasiť s argumentom Ryanairu, že výhoda sa obmedzovala na rozdiel medzi nižšou sadzbou a sadzbou 3 EUR, ktorá sa zaviedla 1. marca 2011. Táto sadzba sa neuplatňovala v rovnakom čase ako nižšia sadzba, a ak je výhoda vymedzená v systéme s jednou nižšou daňovou sadzbou a jednou vyššou, používanie ukazovateľa, ktorý je niekde medzi týmito sadzbami, nezachytáva celkovú poskytnutú výhodu.

(56) Ryanair navyše oponoval tým, že nižšia daňová sadzba pre neho predstavovala menej výhod než napríklad pre spoločnosť Aer Arann, nakoľko väčšina jeho letov smerovala do miest určenia, na ktoré sa vzťahovala vyššia sadzba. Výhoda, ktorá vyplývala z uplatňovania nižšej daňovej sadzby 2 EUR, však zodpovedala rozdielu medzi touto sadzbou a štandardnou sadzbou 10 EUR. Pri uplatňovaní nižšej sadzby na niektoré lety získal Ryanair výhodu zodpovedajúcu rozdielu medzi týmito dvoma sadzbami rovnako ako všetky ostatné letecké spoločnosti prevádzkujúce lety, na ktoré sa nižšia sadzba vzťahovala.

(57) Írske orgány tvrdia, že daň mala byť prenesená na cestujúcich, a preto na úrovni prevádzkovateľov leteckých služieb neexistovala žiadna výhoda. Komisia v rámci toho pripomína, že zníženie z bežnej sadzby uvedenej dane predstavuje selektívnu výhodu pre prevádzkovateľa leteckých služieb, ktorý má zaplatiť zníženú sadzbu aj v situáciách, keď sa podľa zákonnej požiadavky má predmetná daň preniesť na zákazníkov ([19]). Komisia ďalej pripomína, že v danom prípade neexistoval žiaden mechanizmus, ktorý by zaistil, že sa daň skutočne prenesie, a to, či sa daň prenesie na cestujúcich, zostávalo na rozhodnutí prevádzkovateľov leteckých služieb. Sťažovateľ vlastne vo svojej žiadosti tvrdí pravý opak, konkrétne, že nemohol preniesť náklady súvisiace s daňou na svojich zákazníkov, pretože by to malo neúmerný vplyv na cenu leteniek. Komisia preto nesúhlasí s tvrdením írskych orgánov, že na úrovni prevádzkovateľov leteckých služieb neexistovala žiadna výhoda: tí prevádzkovatelia, ktorí si na niektoré lety mohli uplatniť nižšiu daňovú sadzbu, museli na svojich zákazníkov preniesť nižšie náklady než ostatní. Je to tiež v súlade s praxou Komisie, pokiaľ ide o opatrenia pomoci vyplývajúce zo spotrebnej dane ([20]). Podľa tejto praxe sa oslobodenie od takýchto daní považuje za poskytnutie výhody pre prevádzkovateľa leteckých služieb, ktorý je povinný daň zaplatiť, a to bez ohľadu na skutočnosť, že subjekt sa môže rozhodnúť preniesť náklady na svojich zákazníkov.

(58) Komisia si v tejto súvislosti myslí, že nižšia daňová sadzba predstavovala výhodu pre niektorých prevádzkovateľov leteckých služieb. Výhoda zodpovedá rozdielu medzi nižšou sadzbou 2 EUR a bežnou sadzbou 10 EUR, ktoré sa uplatňovali počas obdobia od 30. marca 2009 do 1. marca 2011. Lety, na ktoré sa vzťahovala nižšia sadzba, prevádzkovali prevažne letecké spoločnosti, ktoré boli úzko spojené s Írskom (Aer Lingus, Aer Arann a Ryanair). Znížená sadzba preto predstavovala výhodu pre írskych prevádzkovateľov leteckých služieb v porovnaní s ostatnými prevádzkovateľmi v Únii.

([18]) Pozri napríklad vec C-92/01 *Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio*, Zb. 2003, s. I-1291, bod 28, a vec C-70/99 *Komisia/Portugalsko*, Zb. 2001, s. I-4845, bod 20.

([19]) Pozri napríklad vec C-143/99, najmä body 5, 54 a 55.

([20]) Pozri rozhodnutie Komisie C(2007) 754 o štátnej pomoci N 892/2006 – FI – Zmena a doplnenie k diferencovanej schéme energetickej dane, Ú. v. EÚ C 109, 15.5.2007, s. 1; rozhodnutie Komisie C(2007) 2416/2 vo veci N 775/2006 – DE – Znížené daňové sadzby pre spracovateľský priemysel, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo atď., Ú. v. EÚ C 152, 6.7.2007, s. 3; rozhodnutie Komisie C(2005) 1815/3 vo veci N 190/A/2005 – UK – Úprava daní z dôvodu klimatických zmien, Ú. v. EÚ C 146, 22.6.2006, s. 8, a rozhodnutie Komisie C(2009) 8093/2 vo veci N 327/2008 – DK – Znižovanie daní pre veľkých znečisťovateľov a podniky znižujúce znečistenie a znižovanie daní na bioplyn a biopalivá, Ú. v. EÚ C 166, 25.6.2010, s. 1.

Štátne zdroje a zodpovednosť

(59) Skutočnosť, že írske orgány povolili, aby sa uplatňovala nižšia a nie bežná daňová sadzba, mala za následok stratu daňových príjmov pre štát a opatrenie tak bolo financované zo štátnych zdrojov. Keďže o nižšej sadzbe rozhodli vnútroštátne orgány, opatrenie sa prisudzuje štátu.

Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

(60) Prevádzkovatelia leteckých služieb, pre ktorých nižšia sadzba predstavovala výhodu, boli v porovnaní so svojimi konkurentmi oslobodení od nákladov, ktoré by inak museli zaplatiť alebo preniesť na svojich zákazníkov. Nižšia sadzba dane z leteckej dopravy preto zlepšila ich hospodársku situáciu v porovnaní s inými konkurenčnými podnikmi na trhu s leteckou dopravou, čím narušila alebo mohla narušiť hospodársku súťaž.

(61) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou ([21]). Stačí, aby príjemca pomoci súťažil s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži ([22]). Sektor leteckej dopravy sa vyznačuje intenzívnou hospodárskou súťažou medzi prevádzkovateľmi leteckých služieb z rôznych členských štátov najmä od 1. januára 1993, keď nadobudla účinnosť tretia fáza liberalizácie leteckej dopravy („tretí balík“), konkrétne nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov ([23]), nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva ([24]) a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách ([25]). Znížená sadzba preto mohla ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, pretože posilnila pozíciu niektorých prevádzkovateľov leteckých služieb súťažiacich na trhu, ktorý je plne liberalizovaný na úrovni Únie.

(62) Keďže sa splnili všetky kritériá článku 107 ods. 1 Zmluvy, opatrenie predstavuje štátnu pomoc pre všetkých prevádzkovateľov leteckých služieb, ktorí pri prevádzkovaní letov získali výhodu vo forme zníženej sadzby.

5.2. **Oprávnenosť**

(63) Tým, že írske orgány neoznámili dané opatrenie pred jeho vykonaním, nesplnili si svoje povinnosti podľa článku 108 ods. 3 Zmluvy. Toto opatrenie pomoci tak predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc.

5.3. **Zlučiteľnosť pomoci so Zmluvou**

(64) Podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy sa pomoc môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pokiaľ je jej cieľom zabezpečiť rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, v ktorých takáto pomoc nebude mať nepriaznivý vplyv na obchodné podmienky v miere pôsobiacej proti spoločnému záujmu. Pomoc je podľa judikatúry Súdneho dvora v zásade nezlučiteľná s vnútorným trhom ([26]), pretože predstavovala prevádzkovú pomoc, čím znížila súčasné výdavky istých prevádzkovateľov leteckých služieb. Pomoc nespadá do rámca usmernení pre zlučiteľnosť štátnej pomoci, ktoré Komisia v tejto súvislosti vydala. Na pomoc sa predovšetkým nevzťahujú usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk ([27]), pretože pomoc sa nespája so začatím istých trás. Írske orgány neoponovali, ani neposkytli žiadne informácie, ktorými by preukázali, že je možné považovať pomoc za zlučiteľnú podľa usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na ochranu životného prostredia ([28]). Naopak, jasne sa vyjadrili, že účelom dane nie je ochrana životného prostredia, ale tvorba príjmov. Toto odôvodnenie potvrdzuje aj skutočnosť, že predmetná daň nemá žiadny jasný alebo úmerný súvis so znížením spotreby energie, znečistenia alebo emisií skleníkových plynov, hladiny hluku atď. Komisia preto nepovažuje pomoc za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy.

(65) Predmetná pomoc nespadá medzi žiadne výnimky vymedzené v článku 107 ods. 2 alebo 3 Zmluvy.

(66) Aj keby pomoc bola zlučiteľná s niektorou z výnimiek vymedzených v článku 107 ods. 2 alebo 3 Zmluvy, čo nie je tento prípad, Súdny dvor uviedol, že podľa článkov 107 a 108 Zmluvy nesmie byť výsledok postupu nikdy v rozpore so špecifickými ustanoveniami Zmluvy. Súdny dvor tiež rozhodol, že tie aspekty pomoci, ktoré sú v rozpore s osobitnými ustanoveniami Zmluvy inými ako s článkami 107 a 108, môžu byť tak nerozlučne späté s predmetom pomoci, že sa nemôžu hodnotiť oddelene ([29]). V tomto osobitnom prípade, ako sa uvádza v odôvodnení 10, sa zisťovaním vo veci diferencovaných sadzieb zaoberala Komisia, ktorá zistila, že tieto sadzby

([21]) Pozri najmä vec 730/79 *Philip Morris/Komisia*, Zb. 1980, s. 2671, bod 11; vec C-53/00 *Ferring*, Zb. 2001, s. I-9067, bod 21, a vec C-372/97 *Taliansko/Komisia*, Zb. 2004, s. I-3679, bod 44.
([22]) Vec T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Komisia*, Zb. 1998, s. II-717.
([23]) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.
([24]) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8.
([25]) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15.
([26]) Vec T-459/93 *Siemens SA/Komisia*, Zb. 1995, s. II-1675, bod 48. Pozri aj rozsudok vo veci T-396/08 *Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Komisia*, Zb. 2010 (podané odvolanie), body 46 až 48, vo veci C-156/98 *Nemecko/Komisia*, Zb. 1980 s. I-6857, bod 30, a citovaná judikatúra.
([27]) Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.
([28]) Ú. v. EÚ C 82, 1.4.2008, s. 1.
([29]) Pozri napríklad rozsudky vo veciach C-225/91 *Matra/Komisia*, Zb. 1993 s. I-3203, bod 41, a T-156/98 *RJB Mining/Komisia*, Zb. 2001 s. II-337, bod 112, a tam citovaná judikatúra.

boli v rozpore s nariadením (ES) č. 1008/2008 a článkom 56 Zmluvy o slobode poskytovať služby, pretože diferenciácia zaviedla prísnejšie podmienky pre prevádzkovanie leteckých služieb v rámci Únie než boli tie, ktoré platili pre domáce letecké služby. Súdny dvor vo veciach týkajúcich sa letiskových daní výslovne uviedol, že ustanovenia Zmluvy o slobode poskytovať služby sa vzťahujú aj na sektor dopravy ([30]). V tomto prípade pochádza štátna pomoc zo samotnej diferenciácie daňových sadzieb. Keďže daň a pomoc predstavujú dva prvky jedného a toho istého opatrenia, sú neoddeliteľné ([31]), a preto sa štátna pomoc nemôže poskytnúť bez toho, aby sa neporušili zásady slobody poskytovať služby. V dôsledku toho sa pomoc v žiadnom prípade nemôže vyhlásiť za zlučiteľnú so Zmluvou, pretože by sa tým nevyhnutne porušili ustanovenia nariadenia (ES) č. 1008/2008 a článku 56 Zmluvy.

(67) Komisia následne usúdila, že pomoc nemôže byť považovaná za zlučiteľnú so Zmluvou.

6. **ZÁVER**

(68) Komisia si myslí, že nižšia sadzba dane z leteckej dopravy pre lety do miest určenia vzdialených najviac 300 km od letiska v Dubline, ktorú stanovuje oddiel 55 ods. 2 druhého finančného zákona a najmä článok 2 písm. b) tohto zákona na obdobie od 30. marca 2009 do 1. marca 2011, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy. Írsko protiprávne zaviedlo uvedenú štátnu pomoc v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy.

(69) Štátna pomoc nie je v súlade so žiadnou výnimkou stanovenou v článku 107 ods. 2 a 3 Zmluvy. Príslušné opatrenie nie je zlučiteľné s vnútorným trhom, pretože nie je možné uviesť dôvody v prospech jeho zlučiteľnosti.

(70) Štátna pomoc predstavuje rozdiel medzi nižšou sadzbou dane z leteckej dopravy a bežnou sadzbou 10 EUR (to znamená, že na každého cestujúceho pripadá 8 EUR) odvedenou za každého cestujúceho. To sa týka všetkých odletov z letiska, z ktorého každoročne odlieta 10 000 cestujúcich na miesto určenia vzdialené najviac 300 km od letiska v Dubline, pričom tieto odlety sa prevádzkujú prostredníctvom lietadla, ktoré je schopné prepraviť viac ako 20 cestujúcich a ktoré sa nevyužíva na štátne alebo vojenské účely. Príjemcami pomoci sú spoločnosti Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann a iné letecké spoločnosti, ktoré určí Írsko.

([30]) Pozri veci C-92/01 *Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio*, bod 23, a C-70/99 *Komisia/Portugalsko*, Zb. 2001, s. I-4845, body 27 a 28, ako aj vec C-49/89 *Corsica Ferries France/Direction Générale des Douanes Françaises*, Zb. 1989, s. 4441, bod 10.

([31]) Vec C-526/04 *Laboratoires Boiron/ACOSS*, Zb. 2006, s. I-7529, bod 45.

(71) V súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 659/1999 musí Komisia v prípade zamietavých rozhodnutí vo veciach protiprávnej pomoci požiadať príslušný členský štát, aby prijal všetky potrebné opatrenia na navrátenie pomoci od príjemcov. Od Írska by sa preto malo žiadať vrátenie nezlučiteľnej pomoci,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc vo forme nižšej daňovej sadzby z leteckej dopravy, ktorú Írsko protiprávne uplatňovalo v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy a ktorá sa v období od 30. marca 2009 do 1. marca 2011 v rámci uplatňovania oddielu 55 druhého finančného zákona z roku 2008 vzťahovala na všetky odlety z letiska, z ktorého každoročne odlietalo 10 000 cestujúcich na miesto určenia vzdialené najviac 300 km od letiska v Dubline, pričom tieto odlety sa prevádzkovali prostredníctvom lietadla, ktoré je schopné prepraviť viac ako 20 cestujúcich a ktoré sa nevyužíva na štátne alebo vojenské účely, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

Individuálna pomoc poskytnutá podľa schémy uvedenej v článku 1 nepredstavuje pomoc, ak spĺňa podmienky stanovené v nariadení prijatom podľa článku 2 nariadenia Rady (ES) č. 994/98 ([32]).

Článok 3

Individuálna štátna pomoc poskytnutá na základe schémy uvedenej v článku 1, ktorá v čase poskytnutia spĺňa podmienky stanovené nariadením prijatým v súlade s článkom 1 nariadenia (ES) č. 994/98 alebo rozhodnutím Komisie schvaľujúcim, že schéma pomoci je zlučiteľná so spoločným trhom do výšky maximálnej intenzity pomoci uplatniteľnej na tento druh pomoci.

Článok 4

1. Povinnosťou Írska je žiadať od príjemcov vrátenie nezlučiteľnej pomoci poskytnutej na základe schémy uvedenej v článku 1.

2. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, zahŕňajú úroky plynúce odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou v nariadenia komisie (ES) č. 794/2004 ([33]).

([32]) Ú. v. ES L 142, 14.5.1998, s. 1.

([33]) Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1.

Článok 5

1. Vrátenie pomoci poskytnutej na základe schémy uvedenej v článku 1 sa požaduje bezodkladne a účinne.

2. Írsko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 6

1. Írsko predloží Komisii do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia nasledujúce informácie:

a) zoznam príjemcov, ktorí dostali pomoc na základe schémy uvedenej v článku 1, a celkovú výšku pomoci, ktorú každý z nich dostal na základe schémy;

b) celkovú sumu (istina a úroky), ktorú má vrátiť každý príjemca;

c) podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté a plánované na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;

d) dokumenty preukazujúce, že sa príjemcom nariadilo vrátenie pomoci.

2. Írsko bude informovať Komisiu o pokroku pri vykonávaní vnútroštátnych opatrení prijatých na vykonanie tohto rozhodnutia až do ukončenia navrátenia pomoci poskytnutej na základe schémy uvedenej v článku 1. Na požiadanie Komisie bezodkladne poskytne informácie o už prijatých a plánovaných opatreniach na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokov, ktoré príjemca už vrátil.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Írsku.

V Bruseli 25. júla 2012

Za Komisiu

Joaquín ALMUNIA

podpredseda