II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/117

zo 14. júla 2017

o štátnej pomoci SA.29064 (2011/C) (ex 2011/NN)

Írsko – neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na tranzitných a transferových cestujúcich

[oznámené pod číslom C(2017) 4932]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

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 dotknutých strán, aby predložili pripomienky ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 21. júla 2009, zapísaným do registra Komisie 22. júla 2009 pod číslom CP 231/2009, bola Komisii doručená sťažnosť leteckého dopravcu Ryanair Ltd (v súčasnosti Ryanair Designated Activity Company, ďalej len: „Ryanair“), podľa ktorej Írsko poskytlo nezákonnú a neoprávnenú štátnu pomoc prostredníctvom dane z leteckej dopravy, t. j. spotrebnej dane, ktorou zaťažilo odlety cestujúcich z írskych letísk.

(2) Listom z 28. júla 2009 Komisia postúpila túto sťažnosť Írsku a požiadala ho, aby vyjadrilo svoje stanovisko k tvrdeniam uvedeným v liste z 21. júla 2009.

(3) Listom z 26. augusta 2009 Írsko požiadalo o predĺženie lehoty na odpoveď. Komisia s touto žiadosťou súhlasila listom z 3. septembra 2009.

(4) Írsko odpovedalo na list Komisie listom z 15. októbra 2009 a jeho odpoveď bola zapísaná do registra Komisie v ten istý deň.

(5) Keďže údajná pomoc bola vykonaná bez predchádzajúcej notifikácie Komisii, vec bola zapísaná do registra ako neoznámené opatrenie. Komisia uskutočnila predbežné vyšetrovanie podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

([1]) Ú. v. EÚ C 220, 17.6.2016, s. 13.

(6) Rozhodnutím z 13. júla 2011 („rozhodnutie z roku 2011“) ([1]), prijatým na záver fázy predbežného vyšetrovania, Komisia odmietla väčšinu sťažností spoločnosti Ryanair. Konkrétne zistila, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia však rozhodla aj o tom, že začne formálne vyšetrovacie konanie týkajúce sa odlišných daňových sadzieb uplatňovaných na lety do cieľov ciest vzdialených od letiska v Dubline najviac 300 km a na všetky ostatné lety.

(7) Žiadosťou podanou v kancelárii Všeobecného súdu 24. septembra 2011 spoločnosť Ryanair podala návrh na čiastočné zrušenie rozhodnutia z roku 2011 v rozsahu, v akom sa v ňom zistilo, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Vec bola zapísaná do registra pod číslom T-512/11.

(8) Komisia 25. júla 2012 prijala rozhodnutie („rozhodnutie z roku 2012“) o uplatňovaní diferencovaných daňových sadzieb v oblasti leteckej dopravy ([2]). Komisia zistila, že Írsko poskytlo štátnu pomoc vo forme nižšej sadzby dane z leteckej dopravy uplatniteľnej na lety do cieľových miest vzdialených najviac 300 km od letiska v Dubline v období od 30. marca 2009 do 28. februára 2011. Komisia ďalej zistila, že štátna pomoc bola neoprávnená a nezlučiteľná s vnútorným trhom a požiadala Írsko, aby vymohlo sumu nezlučiteľnej pomoci od príjemcov.

(9) Žiadosťami podanými 1. novembra 2012 a 15. novembra 2012 sa spoločnosti Ryanair a Aer Lingus odvolali proti rozhodnutiu z roku 2012. Tieto veci boli zapísané do registra pod číslami T-473/12 a T-500/12.

(10) Rozsudkom z 25. novembra 2014 Všeobecný súd zrušil rozhodnutie z roku 2011 v rozsahu, v akom sa v ňom zistilo, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([3]). Všeobecný súd sa uzniesol, že Komisia by mala začať formálne vyšetrovacie konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

(11) Rozsudkom z 5. februára 2015 Všeobecný súd zrušil rozhodnutie z roku 2012 týkajúce sa diferencovaných daňových sadzieb vzťahujúcich sa na lety do cieľových miest vzdialených od letiska v Dubline najviac 300 km, a to v rozsahu, v akom sa v ňom nariaďuje vymáhanie pomoci od príjemcov v sume, ktorá bola stanovená na 8 EUR za cestujúceho ([4]). Komisia podala odvolanie proti tomuto rozsudku na Súdnom dvore.

(12) Po zrušení rozhodnutia z roku 2011 listom z 28. septembra 2015 Komisia informovala Írsko, že sa rozhodla začať postup stanovený v článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s neuplatňovaním dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich. Toto rozhodnutie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([5]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k predmetnému opatreniu.

(13) Írsko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listom z 22. decembra 2015, ktorý bol zapísaný do registra Komisie 6. januára 2016.

(14) Komisia dostala pripomienky od dvoch zainteresovaných strán. Listom z 23. augusta 2016 ich postúpila Írsku, ktoré dostalo príležitosť vyjadriť sa k nim. Keďže Írsko nereagovalo na list Komisie, Komisia ho listom zo 17. októbra 2016 opätovne vyzvala, aby sa vyjadrilo k pripomienkam doručeným od zainteresovaných strán.

(15) Listom z 9. decembra 2016 Komisia požiadala Írsko o poskytnutie doplňujúcich informácií. Írsko odpovedalo listom z 18. januára 2017. V tomto liste takisto uviedlo svoje stanovisko k pripomienkam doručeným od zainteresovaných strán.

(16) Súdny dvor rozsudkom z 21. decembra 2016 odvolal rozsudky Všeobecného súdu v rozsahu, v akom zrušili rozhodnutie z roku 2012 ([6]). Súdny dvor tým potvrdil, že Írsko musí vymôcť sumu 8 EUR za cestujúceho od leteckých dopravcov, ktorí mali prospech z neoprávnenej štátnej pomoci.

([1]) Rozhodnutie Komisie z 13. júla 2011 o štátnej pomoci SA.29064 (2011/NN) Výnimky z dane za cestujúcich v leteckej doprave (Ú. v. EÚ C 306, 18.10.2011, s. 10).

([2]) Rozhodnutie Komisie 2013/199/EÚ z 25. júla 2012 o štátnej pomoci SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferencované daňové sadzby zavedené Írskom v oblasti leteckej dopravy (Ú. v. EÚ L 119, 30.4.2013, s. 30).

([3]) Rozsudok Všeobecného súdu z 25 novembra 2014, Ryanair Ltd/Európska komisia, T-512/11, ECLI:EU:T:2014:989.

([4]) Rozsudok Všeobecného súdu z 5. februára 2015, Aer Lingus Ltd/Európska komisia, T-473/12, ECLI:EU:T:2015:78.

([5]) Ú. v. EÚ C 220, 17.6.2016, s. 13.

([6]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. decembra 2016, Európska komisia/Aer Lingus Ltd a Ryanair Designated Activity Company, spojené veci C-164/15 P a C-165/15 P, ECLI:EU:C:2016:990.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA A PREDCHÁDZAJÚCE POSTUPY

2.1. Daň z leteckej dopravy

(17) Daň z leteckej dopravy bola stanovená oddielom 55 ods. 2 druhého finančného zákona z roku 2008 (ďalej len „finančný zákon“) ([1]). Finančný zákon nadobudol účinnosť 30. marca 2009. V oddiele 55 ods. 2 finančného zákona sa stanovuje, že leteckí dopravcovia odvádzajú daň z leteckej dopravy za „každý odlet cestujúceho z letiska, ktoré sa nachádza v Írsku“.

(18) Pojmy použité v oddiele 55 ods. 2 finančného zákona sú vymedzené v oddiele 55 ods. 1 Vo vymedzení pojmu „cestujúci“, uvedenom v oddiele 55 ods. 2 finančného zákona, sa výslovne vylučuje „tranzitný alebo transferový cestujúci“, z čoho vyplýva, že odlet „tranzitného alebo transferového cestujúceho“ nepredstavuje „odlet cestujúceho“, za ktorý sú leteckí dopravcovia povinní odviesť daň z leteckej dopravy. „Tranzitný cestujúci“ je vymedzený ako „cestujúci, ktorý sa nachádza na palube lietadla, ktoré v priebehu cesty pristane na letisku, pričom daný cestujúci pokračuje v ceste v danom lietadle“. Ďalej „transferový cestujúci“ je „cestujúci, ktorý v rámci letu priletí na letisko a odletí z letiska s ďalším letom, iným ako let na letisko, na ktorom sa začala cesta daného cestujúceho, pričom obidva lety sú súčasťou jednej rezervácie a medzi pravidelným časom príletu na letisko a pravidelným časom odletu z daného letiska neuplynie viac ako 6 hodín“. Napokon, „*letisko*“ je letisko v zmysle (novely) zákona o leteckej prevádzke a leteckej doprave z roku 1998, okrem letiska, na ktorom počet odletov cestujúcich v predchádzajúcom kalendárnom roku nebol väčší ako 10 000 ([2]).

(19) Pri zavedení dane z leteckej dopravy bolo v oddiele 55 ods. 2 písm. b) finančného zákona stanovené, že „daň z leteckej dopravy sa ukladá, vyberá a odvádza podľa vzdialenosti medzi miestom odletu a miestom, na ktorom sa daný let skončí, a to sadzbou: i) 2 EUR v prípade letu z letiska do cieľového miesta nachádzajúceho sa vo vzdialenosti maximálne 300 km od letiska v Dubline, ii) 10 EUR vo všetkých ostatných prípadoch“.

(20) V nadväznosti na vyšetrovanie Komisie, ktoré sa týkalo možného porušenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([3]) a článku 56 ZFEÚ o slobode poskytovať služby, sa sadzby s účinnosťou od 1. marca 2011 zmenili tak, že od tohto dňa sa na všetky odlety uplatňovala jednotná sadzba 3 EUR bez ohľadu na precestovanú vzdialenosť od letiska v Dubline ([4]).

(21) Daň z leteckej dopravy bola zrušená s účinnosťou od 1. apríla 2014.

2.2. Fungovanie dane z leteckej dopravy

(22) Írsko v liste z 18. januára 2017 vysvetlilo, že letecký dopravca musí pri určení výšky splatnej daňovej sadzby, pokiaľ cesta pozostáva z niekoľkých úsekov, považovať túto cestu za jeden celok, ako je stanovené v usmernení vydanom Úradom komisárov pre daňové príjmy (ďalej len „komisariát pre daňové príjmy“) z 30. marca 2009 (pozri odôvodnenie 84). Uviedlo príklad letu s dvoma úsekmi, pričom prvý úsek bol na trase Dublin – Shannon a druhý úsek Shannon – New York. Shannon sa nachádza vo vzdialenosti kratšej ako 300 km od letiska v Dubline, zatiaľ čo New York je od letiska v Dubline vzdialený viac ako 300 km. Konečné cieľové miesto (New York) je vzdialené viac ako 300 km od letiska v Dubline. Keďže je nutné chápať cestu ako celok (t. j. cestu z Dublinu do New Yorku), podľa Írska sa na let vzťahuje daň z leteckej dopravy so sadzbou 10 EUR. Odlet zo Shannonu bolo možné ignorovať v tom zmysle, že nie je nutné odviesť žiadnu (dodatočnú) daň z leteckej dopravy, pod podmienkou, že cestujúci vyhovuje vymedzeniu „transferového cestujúceho“ alebo „tranzitného cestujúceho“ na letisku v Shannone v súlade s oddielom 55 ods. 1 finančného zákona. Letecký dopravca teda musel zohľadniť celú cestu a uplatniť príslušnú sadzbu, ktorá zodpovedala konečnému cieľovému miestu ([5]).

([1]) Zmenený oddielom 18 finančného zákona z roku 2009 a oddielom 48 finančného zákona z roku 2011.

([2]) Podľa oddielu 2 (novely) zákona o leteckej prevádzke a leteckej doprave z roku 1998 je „letisko“ súbor pozemkov, ktoré sú súčasťou letiska, a všetkých pozemkov, ktoré vlastní alebo užíva správca letiska vrátane hangárov, ciest a parkovísk, ktoré sa úplne alebo čiastočne používajú na účely prevádzky takéhoto letiska alebo v súvislosti s ňou.

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

([4]) V rámci postupu v prípade nesplnenia povinnosti Komisia listom z 18. marca 2010 predložila formálnu výzvu, v ktorej vyjadrila stanovisko, že Írsko diferenciáciou sadzieb dane z leteckej dopravy nesplnilo povinnosti vyplývajúce z nariadenia (ES) č. 1008/2008 a článku 56 ZFEÚ. Na základe tejto formálnej výzvy írske orgány zmenili daňový systém.

([5]) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s. 1), sa stanovuje, že v prípade priamo prípojných letov konečné cieľové miesto znamená cieľové miesto posledného letu, zatiaľ čo v prípade samostatných letov konečné cieľové miesto znamená miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte.

(23) Spoločnosť Air Lingus, ktorá v období rokov 2009 – 2014 vyberala daň z leteckej dopravy v súlade s usmernením vydaným komisariátom pre daňové príjmy, vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania potvrdila, že daň z leteckej dopravy sa neuplatňovala na jednotlivé segmenty cesty. Namiesto toho zdaniteľnú udalosť predstavovala cesta, ktorá sa začala v Írsku a výška splatnej dane závisela od konečného cieľového miesta uvedeného na letenke, bez ohľadu na to, či cestujúci uskutočnil jeden let alebo viacero letov, aby sa dostal do konečného cieľového miesta.

(24) Pokiaľ ide o sadzbu dane z leteckej dopravy v priebehu obdobia od 30. marca 2009 do 1. marca 2011, Írsko uviedlo, že nižšia sadzba 2 EUR za cestujúceho sa uplatňovala len v prípadoch, keď konečné cieľové miesto celej cesty, bez ohľadu na počet letov v rámci nej, ležalo vo vzdialenosti menšej ako 300 km od letiska v Dubline, zatiaľ čo vyššia sadzba sa uplatňovala *„vo všetkých ostatných prípadoch“*. Podľa Írska predstavovala nižšia sadzba (2 EUR) výnimku zo všeobecného pravidla.

(25) Tabuľka 1 obsahuje informácie poskytnuté Írskom, z ktorých vyplýva, ako sa uplatňovala daň z leteckej dopravy pred zavedením a po zavedení jedinej sadzby tejto dane pre všetky zdaniteľné odlety v roku 2011.

Tabuľka 1

Príklady ciest a splatnej dane pred zmenou a po zmene sadzby dane z leteckej dopravy v roku 2011

	Obdobie	Odlety	Medzipristátie	Cieľové miesto	Splatná daň (EUR)
a)	30.3.2009 až 1.3.2011	Dublin	Shannon	New York	10
b)	2.3.2011 až 31.3.2014	Dublin	Shannon	New York	3
c)	30.3.2009 až 1.3.2011	Dublin	žiadne	New York	10
d)	2.3.2011 až 31.3.2014	Dublin	žiadne	New York	3
e)	30.3.2009 až 1.3.2011	Dublin	Cork	Cardiff	2
f)	2.3.2011 až 31.3.2014	Dublin	Cork	Cardiff	3
g)	30.3.2009 až 1.3.2011	Dublin	žiadne	Cardiff	2
h)	2.3.2011 až 31.3.2014	Dublin	žiadne	Cardiff	3
i)	30.3.2009 až 31.3.2014	New York	Shannon	Dublin	nula
j)	30.3.2009 až 31.3.2014	New York	žiadne	Dublin	nula

(26) Príklady uvedené v tabuľke 1 je podľa Írska možné vysvetliť takto:

a) Konečné cieľové miesto je New York (vzdialené viac ako 300 km od letiska v Dubline), takže na let sa vzťahuje sadzba dane z leteckej dopravy vo výške 10 EUR. Odlet z letiska medzipristátia v Shannone je oslobodený od dane z leteckej dopravy, keďže cestujúci je na letisku v Shannone tranzitným alebo transferovým cestujúcim.

b) Ako v písmene a), s tým rozdielom, že v tomto období sa uplatňuje jedna sadzba vo výške 3 EUR.

c) Konečné cieľové miesto je New York (viac ako 300 km od letiska v Dubline), takže na let sa vzťahuje sadzba dane z leteckej dopravy vo výške 10 EUR.

d) Ako v písmene c), s tým rozdielom, že v tomto období sa uplatňuje jedna sadzba vo výške 3 EUR.

e) Konečné cieľové miesto je Cardiff (vzdialené menej ako 300 km od letiska v Dubline), takže na let sa vzťahuje sadzba dane z leteckej dopravy vo výške 2 EUR. Odlet z letiska medzipristátia v Corku je oslobodený od dane z leteckej dopravy, keďže cestujúci je na letisku v Corku tranzitným alebo transferovým cestujúcim.

f) Ako v písmene e), s tým rozdielom, že v tomto období sa uplatňuje jedna sadzba vo výške 3 EUR.

g) Cieľ cesty je Cardiff (vzdialený menej ako 300 km od letiska v Dubline), takže na let sa vzťahuje sadzba dane z leteckej dopravy vo výške 2 EUR.

h) Ako v písmene g), s tým rozdielom, že v tomto období sa uplatňuje jedna sadzba vo výške 3 EUR.

i) V rámci tejto cesty sa neplatí daň z leteckej dopravy. Letisko odletu (New York) sa nenachádza v Írsku a odlet z letiska medzipristátia v Shannone je oslobodený od dane, keďže cestujúci na tomto letisku je tranzitným alebo transferovým cestujúcim. Toto stanovisko platilo pred zmenou a po zmene daňových sadzieb v roku 2011.

j) V rámci tejto cesty sa neplatí daň z leteckej dopravy. Letisko odletu sa nenachádza v Írsku.

(27) Do týchto príkladov nie je zahrnutá situácia týkajúca sa cesty, ktorá sa začína a končí mimo Írska, ale zahŕňa medzipristátie v Írsku, napríklad Londýn – New York s medzipristátím na letisku v Dubline. Zo všetkých vysvetlení, ktoré Írsko uviedlo, však nepochybne vyplýva, že za takúto cestu sa nebude platiť žiadna daň z leteckej dopravy. Na odlet z Londýna sa nebude vzťahovať daň z leteckej dopravy, keďže londýnske letiská nie sú letiská vymedzené v oddiele 55 ods. 1 finančného zákona, vzhľadom na to, že sa nachádzajú mimo Írska, a odlet z Dublinu nebude zdanený z toho dôvodu, že cestujúci spĺňa vymedzenie transferového alebo tranzitného cestujúceho.

(28) Podľa informácií, ktoré Írsko poskytlo, bola daň z leteckej dopravy zavedená ako odpoveď na finančné problémy na začiatku celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy s cieľom zvýšiť príjmy. Írsko neuviedlo žiadny iný cieľ, ako je napríklad ochrana životného prostredia.

2.3. **Rozhodnutie z roku 2011**

(29) Ako je uvedené v odôvodnení 6, rozhodnutie z roku 2011 bolo prijaté na konci fázy predbežného vyšetrovania, ktoré sa začalo 21. júla 2009.

(30) S cieľom posúdiť, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na tranzitných a transferových cestujúcich bolo selektívne, Komisia najskôr určila príslušný referenčný daňový systém. Komisia sa domnievala, že cieľ a štruktúra systému dane z leteckej dopravy boli zamerané na zdanenie cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa v Írsku, v záujme zvýšenia príjmov štátneho rozpočtu. Z informácií poskytnutých Írskom Komisia vyrozumela, že na ceste zahŕňajúcej niekoľko úsekov bol od platby dane z leteckej dopravy vždy oslobodený prvý úsek cesty. Írsko takisto uviedlo príklady ciest z New Yorku do Dublinu a z Dublinu do New Yorku s medzipristátím a bez medzipristátia v Shannone a uplatniteľných sadzieb dane z leteckej dopravy. Referenčný systém sa teda chápal ako daň, ktorou je zaťažený každý odlet cestujúceho na lietadle z letiska v Írsku. Komisia sa takisto domnievala, že transferoví a tranzitní cestujúci boli cestujúci, ktorí odlietali z írskeho letiska, a preto by zrejme mali byť súčasťou tohto referenčného systému. Z toho vyplýva, že oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich predstavuje odchýlku od normálneho uplatňovania tohto všeobecného daňového rámca.

(31) Komisia potom skúmala, či oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy bolo opodstatnené povahou alebo všeobecnými zásadami daňového systému v členskom štáte. Zistila, že účel dane z leteckej dopravy spočíval v tom, aby bola neutrálna z hľadiska trasy vybratej na dosiahnutie konečného cieľového miesta, bez ohľadu na to, či zahŕňala alebo nezahŕňala medzipristátie, a aby sa predišlo dvojitému zdaneniu. Podľa rozhodnutia z roku 2011 platilo, že keby sa daň z leteckej dopravy uplatňovala na tranzitných a transferových cestujúcich, letecký dopravca by ju v prípade cesty s medzipristátím musel odviesť dvakrát. Z toho vyplynul záver, že oslobodenie tranzitných a transferových cestujúcich od dane z leteckej dopravy, v dôsledku ktorého boli cestujúci zdanení rovnakým spôsobom nezávisle od preletenej trasy, je v súlade s povahou a logikou príslušného daňového systému.

(32) Komisia z týchto záverov vyvodila, že oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy bolo v súlade s povahou a logikou určeného daňového systému ([1]).

([1]) Odôvodnenie pozri v odôvodneniach 30 až 32 a záver v odôvodnení 37 rozhodnutia z roku 2011.

2.4. **Rozsudok Všeobecného súdu vo veci T-512/11**

(33) Ako je uvedené v odôvodnení 10, Všeobecný súd rozsudkom vo veci T-512/11 zrušil rozhodnutie z roku 2011 v rozsahu, v akom sa v ňom konštatovalo, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(34) Všeobecný súd zistil, že predbežné vyšetrovanie, ktoré trvalo asi dva roky, značne predĺžilo obdobie, ktoré sa pri predbežnom vyšetrovaní bežne vyžaduje podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(35) Domnieval sa takisto, že skúmanie Komisie bolo neúplné a nedostatočné. Všeobecný súd konkrétne zistil, že existovali nezrovnalosti medzi obsahom listu od Írska z 15. októbra 2009, uvedeného v odôvodnení 4, a rozhodnutím z roku 2011.

(36) V tejto súvislosti sa Všeobecný súd domnieval, že Komisia podporila stanovisko Írska, podľa ktorého časť cesty, ktorá bola oslobodená od odvodu dane z leteckej dopravy, tvoril prvý úsek, hoci príklady uvedené v tabuľke v odôvodnení 9 rozhodnutia z roku 2011 neumožnili potvrdiť tento záver. Podľa Všeobecného súdu mohol byť prvý úsek oslobodený od dane v príklade, ktorý sa týkal cestujúcich letiacich z Dublinu do New Yorku s medzipristátím v Shannone, na ktorých sa vzťahoval odvod dane z leteckej dopravy, na druhej strane nebolo jasné (a Komisia to nevysvetlila), prečo sa na cestujúcich v opačnom smere, teda z New Yorku do Dublinu s rovnakým medzipristátím, nevzťahoval odvod dane z leteckej dopravy pri odlete z letiska medzipristátia v Shannone.

(37) Všeobecný súd okrem toho odkázal na skutočnosť, že podľa írskych orgánov zavedenie výnimiek pre tie isté kategórie cestujúcich, ktoré sú oslobodené od dane z leteckej dopravy v iných systémoch zdanenia leteckej dopravy existujúcich v iných členských štátoch (pričom bolo výslovne uvedené Spojené kráľovstvo), podnietili takisto dôvody neutrality, a dospel k záveru, že poplatok cestujúcich leteckou dopravou platný v Spojenom kráľovstve nemohol v danom prípade predstavovať relevantný referenčný model, keďže sa v ňom stanovuje, že platba dane sa vždy vzťahuje na prvý úsek cesty, čo nezodpovedá stanovisku podporenému írskymi orgánmi v liste z 15. októbra 2009 a potvrdenému Komisiou v rozhodnutí z roku 2011.

(38) Všeobecný súd takisto zdôraznil, že v liste z 15. októbra 2009 sa výslovne neodkazuje na potrebu predísť dvojitému zdaneniu. Všeobecný súd okrem toho konštatoval, že Írsko navrhlo, že zváži úpravu zákona o transferových a tranzitných cestujúcich, a to tak, že odstráni požiadavku jedinej rezervácie vo vymedzení pojmu transferový cestujúci a že Komisia nezaujala stanovisko k tomuto návrhu.

(39) Uvedené nezrovnalosti viedli k záveru, že keď Komisia prijala rozhodnutie z roku 2011, nemala k dispozícii informácie, ktoré by jej umožnili uskutočniť dostatočne úplnú analýzu selektívnosti opatrenia a konštatovať, že pravidlá uplatňovania výnimky nevyvolávajú pochybnosti.

(40) Všeobecný súd dospel k záveru, že Komisii chýbala analýza možnej zlučiteľnosti sporného opatrenia s vnútorným trhom, a preto mala začať formálne vyšetrovacie konanie s cieľom získať všetky relevantné informácie na overenie neselektívnosti sporného opatrenia, prípadne dospieť k záveru, že dané opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc, a umožniť žalobkyni a ostatným dotknutým stranám sporu, aby predložili svoje pripomienky v súvislosti s daným konaním.

3. **DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO KONANIA**

(41) V nadväznosti na rozsudok vo veci T-512/11 Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie s cieľom získať informácie a na ich základe overiť, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nebolo selektívne, ako aj umožniť žalobkyni a ostatným dotknutým stranám, aby predložili pripomienky v súvislosti s daným konaním.

(42) Komisia v rozhodnutí o začatí konania uviedla, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na odlety transferových a tranzitných cestujúcich viedlo ku strate daňových príjmov pre štát, ktorá musela byť uhradená zo štátneho rozpočtu, a zrejme predstavovalo výhodu pre leteckých dopravcov, ktorí z neho mali prospech. Komisia vo fáze začatia formálneho vyšetrovania ďalej nemohla vylúčiť, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich bolo selektívne.

(43) Dospela teda k predbežnému záveru, že vzhľadom na možnosť splnenia *a priori* všetkých kritérií stanovených v článku 107 ods. 1 ZFEÚ opatrenie mohlo predstavovať štátnu pomoc leteckým dopravcom, ktorí uskutočňovali lety na trasách využívajúcich výhody vyplývajúce z oslobodenia transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy.

(44) Komisia preto vyzvala Írsko, aby opäť uviedlo dôvody zavedenia dane z leteckej dopravy a aby vysvetlilo, prečo sa daň z leteckej dopravy neuplatňovala na transferových a tranzitných cestujúcich.

(45) Vyzvala ho takisto, aby podrobne vysvetlilo, ako sa má vykladať oddiel 55 finančného zákona. Komisia požiadala Írsko, aby uviedlo jasné príklady spôsobu uplatňovania dane z leteckej dopravy na všetky príslušné kategórie trás, aby vysvetlilo, či je z dane z leteckej dopravy osobitne vyňatý druhý úsek cesty alebo všeobecnejšie všetci transferoví a tranzitní cestujúci, a aby poskytlo všetky ďalšie informácie, ktoré v tejto súvislosti považuje za užitočné. Komisia takisto vyzvala Írsko, aby tieto príklady uviedlo v súvislosti s obdobiami pred zmenou a po zmene v roku 2011, ktorou boli upravené sadzby dane z leteckej dopravy.

(46) Komisia na základe predbežného predpokladu, že referenčným systémom je daň, ktorou je zaťažený každý odlet cestujúceho z letiska v Írsku, vyjadrila pochybnosti nad tým, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavuje odchýlku od referenčného systému zdanenia, a to preto, lebo rozlišuje medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú vzhľadom na vlastný cieľ daňového systému dotknutého členského štátu v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení, a či teda neposkytuje výhodu určitým leteckým dopravcom.

(47) Komisia takisto konštatovala, že názov a samotná formulácia dane z leteckej dopravy môžu vzbudzovať dojem, že riadiaca zásada tejto dane spočíva skôr v zdanení ciest lietadlom z letiska v Írsku než v zdanení jednotlivých odletov z letiska v Írsku. Vzhľadom na uvedený predpoklad sa podľa Komisie zdá, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich priamo vyplýva z uvedenej zásady, keďže cesta lietadlom môže zahŕňať viac ako jeden odlet z letiska v Írsku.

4. PRIPOMIENKY ÍRSKA K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA

(48) Írsko vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania z 22. decembra 2015 zamietlo akékoľvek úvahy o tom, že by oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane predstavovalo štátnu pomoc.

4.1. K výkladu a uplatňovaniu oddielu 55 finančného zákona

(49) Írsko uviedlo, že povinnosť odvádzať daň z leteckej dopravy bola stanovená vo finančnom zákone, ktorý sa musí vykladať prísne. Zdôraznilo, vychádzajúc z judikatúry írskeho Najvyššieho súdu, že podľa írskeho práva môže byť daňový poplatník povinný odvádzať daň alebo strpieť znevýhodnenie, ak je to výslovne uvedené v zákone, pričom citovalo rozsudok vo veci Texaco (Írsko) Ltd/Murphy (Inspector of Taxes): „Je zavedeným právnym pravidlom, že občan sa nemá zdaňovať, pokiaľ daňová povinnosť nie je jasne uložená v texte právneho predpisu.“ ([1]) Na tomto základe Írsko konštatovalo, že aby bolo možné určiť, či sa na cestu vzťahuje daň z leteckej dopravy, bolo nutné skúmať znenie finančného zákona. Akákoľvek pochybnosť týkajúca sa uplatňovania finančného zákona by sa rozhodla v prospech daňového poplatníka.

(50) Podľa oddielu 55 ods. 2 písm. c) finančného zákona je daň z leteckej dopravy „splatná vtedy, keď cestujúci odletí z letiska na lietadle“. V tejto súvislosti Írsko uviedlo, že:

— z vymedzenia pojmu „cestujúci“ vyplýva vyňatie (za určitých podmienok) osôb so zdravotným postihnutím, osôb mladších ako dva roky alebo transferových a tranzitných cestujúcich,

— z vymedzenia pojmu „letisko“ takisto vyplýva vylúčenie niektorých ciest, keďže sa neodvádza žiadna daň pri odlete z letiska mimo Írska a z určitých letísk s nízkym počtom cestujúcich ([2]),

— z vymedzenia pojmu „lietadlo“ takisto vyplýva vylúčenie lietadla, ktoré môže prepraviť maximálne 20 cestujúcich, ako aj lietadla, ktoré sa používa na štátne alebo vojenské účely.

(51) Vzhľadom na odôvodnenie 50 sa Írsko domnieva, že neexistovala povinnosť odvádzať daň z leteckej dopravy za transferových a tranzitných cestujúcich, bez ohľadu na príslušný úsek cesty. Írsko potvrdilo, že druhý úsek cesty nebol automaticky oslobodený od odvodu dane. Podľa Írska druhý úsek cesty mohol, ale nemusel byť zdanený, a to podľa uplatnenia oddielu 55 finančného zákona na konkrétne skutočnosti vrátane toho, či išlo o transferového alebo tranzitného cestujúceho (to isté platí pre prvý úsek cesty). Z vymedzenia pojmu „*letisko*“ mohlo takisto vyplývať vylúčenie niektorých ciest, keďže neexistovala povinnosť odvádzať daň z leteckej dopravy v súvislosti s odletom z letiska mimo Írska.

([1]) Rozsudok Najvyššieho súdu z 15. mája 1992, Texaco (Ireland) Ltd/Murphy (Inspector of Taxes), Írske správy o daniach (IV) 1988 – 1993.
([2]) Írsko v tejto súvislosti odkazuje na vymedzenie pojmu „letisko“ v oddiele 55 ods. 1 finančného zákona a jeho neskoršej novele.

(52) Írsko takisto poukázalo na skutočnosť, že vylúčenie transferových a tranzitných cestujúcich z odvodu daní za leteckú dopravu je bežné aj v ďalších krajinách, ktoré takúto daň zaviedli, napríklad v Spojenom kráľovstve, vo Francúzsku a v Nemecku. Írsko konštatovalo, že pravidlá pre jednotlivé dane sa musia chápať v súvislosti s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi.

4.2. **K výkladu oslobodenia transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy**

(53) Írsko sa vyjadrilo k bodu 88 rozsudku vo veci T-512/11, ktorý súvisí s nasledujúcim konštatovaním uvedeným v odôvodnení 20 rozhodnutia z roku 2011: „Pokiaľ ide o neuplatňovanie dane na tranzitných a transferových cestujúcich, írske orgány uvádzajú, že skutočnosť, že každý prvý úsek celej cesty nie je zdanený, zaručuje, že cestujúci nie je postihnutý za to, že cesta do konečného cieľového miesta zahŕňa medzipristátie.“ Všeobecný súd v uvedenom bode svojho rozsudku vo veci T-512/11 uviedol, že Komisia síce nemala žiadny dôvod spochybniť informácie obsiahnuté v liste Írska z 15. októbra 2009, z ktorých vychádza odsek 20 rozhodnutia z roku 2011, naďalej však platí, že aj keby sa prijal výklad írskych orgánov, podľa ktorého je z platby dane z leteckej dopravy vyňatý každý prvý úsek cesty zahŕňajúcej medzipristátie, tento výklad nemôže byť podložený príkladmi uvedenými v tabuľke v odseku 9 rozhodnutia z roku 2011. Všeobecný súd poukázal na to, že nebolo jasné a Komisia nevysvetlila, prečo sa na cestujúcich z New Yorku do Dublinu s medzipristátím v Shannone nevzťahuje platba dane z leteckej dopravy pri odlete z letiska medzipristátia v Shannone. Írsko odkázalo na odsek 13 svojho listu z 15. októbra 2009, v ktorom sa uvádza: „Pokiaľ ide o transferových cestujúcich, výnimkou sa len zaručuje, že daň z leteckej dopravy sa nevzťahuje na prvý úsek celej cesty.“ Írsko poukázalo na skutočnosť, že uvedený odsek nadväzuje na opis letu na trase Dublin – New York s medzipristátím v Shannone a že je správny v súvislosti s danou cestou. Nebolo však správne označiť ho ako všeobecné pravidlo, podľa ktorého daňou z leteckej dopravy nikdy nebude zdanený prvý úsek akejkoľvek cesty.

(54) Pokiaľ ide o príklad uvedený Všeobecným súdom v bode 88 rozsudku vo veci T-512/11, v ktorom ide o cestu z New Yorku do Dublinu s medzipristátím v Shannone, Írsko vysvetlilo, že žiadny úsek tejto cesty nie je zdanený daňou z leteckej dopravy z dôvodu znenia finančného zákona, a to konkrétne:

— prvý úsek (z New Yorku do Shannonu) je oslobodený od dane z leteckej dopravy preto, lebo daň sa odvádza len za odlety z írskych letísk,

— druhý úsek (zo Shannonu do Dublinu) je oslobodený od dane z leteckej dopravy preto, lebo na letisku v Shannone sa cestujúci kvalifikuje ako tranzitný alebo transferový cestujúci v súlade s vymedzením v oddiele 55 ods. 1 finančného zákona.

(55) Írsko na záver konštatovalo, že celá cesta z New Yorku do Dublinu s medzipristátím v Shannone bude oslobodená od dane z leteckej dopravy z dôvodu znenia finančného zákona. Vysvetlenia uvedené v liste z 15. októbra 2009 mali podľa Írska vyjasniť právny predpis, nie sú však záväzné.

4.3. **K odôvodneniu oslobodenia tranzitných a transferových cestujúcich od dane a referenčnému systému, ktorý sa má použiť na jeho posúdenie**

(56) Pokiaľ ide o dôvody oslobodenia transferových a tranzitných cestujúcich od dane, Írsko vysvetlilo, že nebolo primerané oddelene zdaňovať jednotlivé lety, keď v skutočnosti boli súčasťou jedinej cesty. V tejto súvislosti Írsko odkázalo na:

— text vymedzenia „transferového“ alebo „tranzitného cestujúceho“ na účely dane z leteckej dopravy, podľa oddielu 55 ods. 1 finančného zákona (toto ustanovenie je citované v odôvodnení 18),

— text listu Írska adresovaného Komisii z 15. októbra 2009, v ktorom Írsko vysvetlilo, že účelom dane z leteckej dopravy bolo zdanenie jedinej cesty, dokonca aj keď táto cesta bola rozdelená na rôzne úseky.

(57) Írsko konkrétne odkázalo na hypotetický scenár uvedený v jeho liste Komisii z 15. októbra 2009, v ktorom je opísaný let zo Spojených štátov amerických s medzipristátím v Shannone, ktorý pokračoval do Dublinu. V tejto časti textu bolo uvedené, že „trasa letu je zjavne USA – Dublin a zo skutočnosti medzipristátia nevyplýva žiadna povinnosť odvádzať daň z leteckej dopravy“. Pri opise letu v opačnom smere sa v texte uvádza, že „pri letoch z krajiny s medzipristátím je jediným cieľom oslobodenia od dane zaručiť, aby sa obidva úseky cesty nemuseli zdaňovať oddelene“. Podľa Írska sa tým zdôraznilo, že cesta z Dublinu do Spojených štátov amerických bola vnímaná ako jedna cesta, a preto mala byť zdanená daňou z leteckej dopravy len jeden raz, hoci zahŕňala niekoľko odletov.

(58) Írsko vyhlásilo, že toto bol dôvod, pre ktorý sa v oddiele 55 ods. 1 finančného zákona z rozsahu pôsobnosti dane z leteckej dopravy výslovne vynímajú „transferoví“ a „tranzitní“ cestujúci, ako sú vymedzení v uvedenom oddiele.

(59) Írsko posúdilo referenčný systém predpokladaný Komisiou v rozhodnutí o začatí konania buď ako i) daň vyberanú za každý *odlet*, alebo ako ii) daň vyberanú za každú *cestu*, ktorá môže zahŕňať niekoľko úsekov, a uviedlo, že cieľom dane z leteckej dopravy bolo, aby každá cesta bola zdanená len jeden raz. Podľa Írska by bolo presnejšie chápať daň z leteckej dopravy ako daň z ciest než daň z odletov. V oddiele 55 ods. 2 finančného zákona sa odkazuje na „*odlet*“ ako na podnet na uloženie dane z leteckej dopravy. Vymedzenia a oddiely finančného zákona opísané v odôvodneniach 18 a 19 však preukazujú, že služba, ktorá bola zdanená, bola cesta a že skutočným cieľom bolo zdanenie ciest, nie zdanenie odletov.

4.4. **K rozdielu medzi leteckými dopravcami, ktorí poskytujú priame lety, a ostatnými leteckými dopravcami**

(60) Írsko vyjadrilo názor, že posúdenie toho, či sú leteckí dopravcovia poskytujúci len priame lety a dopravcovia poskytujúci prípojné lety v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení z hľadiska vlastného cieľa daňového systému dotknutého členského štátu, môže byť len druhotným dôvodom na zamietnutie sťažnosti. Primárnym argumentom Írska je, že cieľom dane z leteckej dopravy nebolo zdanenie jednotlivých odletov, ale zdanenie ciest. V dôsledku toho oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy len odráža skutočnosť, že jednu cestu môže tvoriť niekoľko „úsekov“. Írsko takisto poukázalo na skutočnosť, že účelom dane z leteckej dopravy nebolo zvýhodnenie ani postihnutie nejakého konkrétneho obchodného modelu.

4.5. **K povahe a všeobecnej štruktúre dane**

(61) Írsko na záver uviedlo, že pokiaľ oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane poskytlo výhody určitým leteckým dopravcom, mohlo vyplývať priamo zo základných a riadiacich zásad írskeho daňového systému, ako sú napríklad vyhýbanie sa dvojitému zdaneniu alebo daňová neutralita.

(62) Írsko pripomenulo termíny svojho listu z 15. októbra 2009 a vysvetlilo, že účelom oslobodenia od dane bolo predísť nadmernému uplatňovaniu dane z leteckej dopravy. Konkrétne sa malo predísť diskriminácii cestujúcich, ktorých cesta zahŕňala medzipristátie. Tento odkaz na diskrimináciu, samozrejme, zahŕňa porovnanie a) cestujúcich, ktorých cesta zahŕňala medzipristátie, a b) cestujúcich, ktorí leteli priamo. Keďže cieľom bolo pristupovať rovnakým spôsobom k obidvom skupinám cestujúcich, potvrdzuje sa tým záver, že účelom dane z leteckej dopravy bolo zdaniť každú cestu len raz.

(63) Írsko sa takisto odvolávalo na potrebu predísť dvojitému zdaneniu. Táto zásada síce nebola citovaná v liste Írska z 15. októbra 2009, list však poukázal na otázky rovnosti a rovnakého zaobchádzania, ktoré vedú štáty k tomu, aby sa zdržali dvojitého zdanenia. Podobne sa Írsko odvolalo na zásadu daňovej neutrality.

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

5.1. **Pripomienky spoločnosti Ryanair**

(64) Spoločnosť Ryanair je toho názoru, že opatrenie je selektívne, a preto predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, pričom na túto pomoc sa nevzťahujú žiadne výnimky uvedené v článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ.

(65) Uvedený letecký dopravca zdôraznil, že jeho pripomienky je potrebné chápať v súvislosti s týmito dokumentmi:

— jeho sťažnosť Komisii z 21. júla 2009 na poskytnutie neoprávnenej pomoci prostredníctvom dane z leteckej dopravy,

— jeho žaloba na Všeobecnom súde z 24. septembra 2011 vo veci T-512/11 spolu s prílohami,

— jeho ďalšie písomné aj ústne podania z 24. septembra 2011 predložené Všeobecnému súdu vo veci T-512/11, v prvom rade odpoveď zo 17. januára 2012.

5.1.1. *K presnému rozsahu pôsobnosti dane z leteckej dopravy, odôvodneniu dane z leteckej dopravy a dôvodom pre neuplatňovanie dane z leteckej dopravy v súvislosti s transferovými a tranzitnými cestujúcimi*

(66) Spoločnosť Ryanair súhlasí s tým, že oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy, uvedené v príklade letu na trase Dublin – Shannon – New York, by sa týkalo druhého úseku cesty. Spoločnosť Ryanair v súlade s tým tvrdí, že celková splatná daň pred zmenou sadzieb s účinnosťou od 1. marca 2011 by mala byť stanovená len podľa nižšej sadzby 2 EUR (pre úsek Dublin – Shannon), namiesto sadzby 10 EUR uvedenej v tabuľke 1.

(67) Okrem toho, dokonca aj keď Írsko predloží dôkaz, že uplatňovanie tohto opatrenia v praxi bolo v súlade s výkladom, že prvý úsek cesty bol oslobodený od dane z leteckej dopravy, podľa názoru spoločnosti Ryanair to nestačí na nápravu porušenia vyjadreného vo finančnom zákone.

5.1.2. *K „bežnému" alebo referenčnému systému zdanenia*

(68) Spoločnosť Ryanair trvá na svojom stanovisku k vymedzeniu a relevantnosti „bežného" alebo referenčného systému zdanenia až do uverejnenia výsledku odvolania proti rozsudku v spojených veciach C-164/15 P a C-165/15 P na Súdnom dvore ([1]). Tvrdí, že vymedzenie „bežného" alebo referenčného systému zdanenia, ktoré predložila Komisia, nie je v súlade s niektorými závermi, ku ktorým dospela vo zvyšnej časti rozhodnutia o začatí konania.

5.1.3. *K otázke, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy v súvislosti s transferovými a tranzitnými cestujúcimi predstavuje odchýlku od referenčného systému*

(69) Spoločnosť Ryanair odkazuje na bod 44 rozhodnutia o začatí konania, cituje z danej časti textu a spochybňuje, ako Komisia v bode 44 argumentuje na základe predchádzajúceho záveru o referenčnom systéme zdanenia, že „cieľom dane z leteckej dopravy je zdanenie ciest lietadlom, ktoré sa začínajú na letisku v Írsku", potom však bez ďalšieho vysvetlenia alebo analýzy preskočí k nelogickému záveru, že vzhľadom na tento cieľ „môže byť vhodné odlíšiť skutkovú situáciu a právne postavenie leteckých spoločností, ktoré poskytujú iba priame lety, a tých, ktoré poskytujú aj služby zahŕňajúce transfer či tranzit na írskych letiskách" ([2]). Predchádzajúci záver, na ktorý sa spoločnosť Ryanair odvoláva, je uvedený v bode 42 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom Komisia zaujíma predbežné stanovisko, že referenčným systémom zdaňovania je daň, ktorou je zaťažený každý odlet cestujúceho z írskeho letiska.

(70) Spoločnosť Ryanair chápe citácie uvedené v bode 44 rozhodnutia o začatí konania ako pokus o oprávnenie rozdielu medzi skutkovou situáciou a právnym postavením leteckých dopravcov, ktorí poskytujú iba priame lety, a tých leteckých dopravcov, ktorí poskytujú aj služby zahŕňajúce transfer či tranzit. Spoločnosť Ryanair považuje toto rozlíšenie za chybné a poľutovaniahodné, keďže zjavne slúži ako východisko pre konečné rozhodnutie, že vyšetrované opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc.

(71) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach odkazuje na bod 45 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom Komisia so zreteľom na prax pri prijímaní rozhodnutí v rámci kontroly fúzií vysvetľuje, že služby zahŕňajúce transfer alebo tranzit nepredstavujú z pohľadu zákazníka dve samostatné cesty, ale cestu z letiska, na ktorom sa cesta začala, na letisko cieľového miesta. Podľa názoru spoločnosti Ryanair Komisia týmto spôsobom mätie veľmi úzky technický postup vymedzenia relevantných produktových trhov v prípadoch fúzie s pojmom „porovnateľná skutková situácia a právne postavenie" v prípadoch štátnej pomoci. S odkazom na judikatúru Súdneho dvora a rozhodnutie o začatí konania ([3]) spoločnosť Ryanair tvrdí, že pojem „porovnateľná skutková situácia a právne postavenie" nie je vymedzený prostredníctvom zastupiteľnosti dopytu a ponuky (čo sú podľa názoru spoločnosti Ryanair kritériá, ktoré sa obvykle používajú pri kontrolách fúzií a v ďalších prípadoch v oblasti hospodárskej súťaže a o ktoré sa Komisia opiera aj na tomto mieste), ale že ide o funkciu cieľov, ktoré sa snaží dosiahnuť posudzovaný systém.

(72) Podľa spoločnosti Ryanair sú „porovnateľná skutková situácia a právne postavenie" v prípadoch štátnej pomoci z hľadiska rozsahu pôsobnosti takmer vždy oveľa širšie než „relevantné produktové trhy" v prípadoch fúzií, keďže ciele, ktoré sa snažil dosiahnuť vnútroštátny systém v tomto alebo inom prípade štátnej pomoci, žiadnym spôsobom nesúviseli s vymedzením relevantného produktového trhu v prípadoch kontroly fúzií. V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair opäť odkazuje na judikatúru Súdneho dvora, podľa ktorej Súdny dvor neohraničil „porovnateľnú skutkovú situáciu a právne postavenie" na základe hľadiska zákazníkov alebo obchodných modelov príjemcov, ako navrhuje Komisia v tomto rozhodnutí.

([1]) Ako je vysvetlené v odôvodnení 16, Súdny dvor vyniesol rozsudok 21. decembra 2016.

([2]) Bod 44 rozhodnutia o začatí konania znie takto: „Neuplatňovanie dane z leteckej dopravy v súvislosti s transferovými a tranzitnými cestujúcimi sa odchyľuje od bežného režimu, v rámci ktorého sa na každý odlet cestujúceho z letiska v Írsku vzťahuje daň. Zostáva však otázkou, či táto odchýlka zahŕňa rozlišovanie medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú z hľadiska cieľa stanoveného pre daň z leteckej dopravy v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení. Pokiaľ je cieľom dane z leteckej dopravy zdanenie ciest lietadlom, ktoré sa začínajú na letisku v Írsku, môže byť vhodné odlíšiť skutkovú situáciu a právne postavenie leteckých dopravcov, ktorí poskytujú iba priame lety, a tých, ktorí poskytujú aj služby zahŕňajúce transfer či tranzit na takýchto letiskách."

([3]) Napríklad odkaz na rozsudok Všeobecného súdu z 22. januára 2013, Salzgitter/Komisia, T-308/00, ECLI:EU:T:2013:30, bod 81, primerane s rozsudkom Súdneho dvora z 8. novembra 2011, Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598. Spoločnosť Ryanair takisto odkazuje na body 21 a 28 až 30 rozhodnutia o začatí konania.

(73) Spoločnosť Ryanair sa vo svojich pripomienkach odvoláva na prax Komisie pri prijímaní rozhodnutí, napríklad v oblasti online hazardných hier a hazardných hier vo fyzicky existujúcej prevádzkarni, v ktorej by Komisia súhlasila s tým, že podniky s rôznymi obchodnými modelmi sú v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení v zmysle uvedenom v odôvodnení 72 ([1]).

(74) Spoločnosť Ryanair vysvetľuje, že pokiaľ referenčný systém dane z leteckej dopravy predstavuje daň, ktorá sa vyberá za každý odlet cestujúceho z letiska v Írsku, jediným logickým dôsledkom môže byť, že tento systém nesmie brať na zreteľ pohľad cestujúcich na cestu či obchodný model dotknutého leteckého dopravcu. Odlišná interpretácia by znamenala selektívny prístup, ktorý je užší ako cieľ dane z leteckej dopravy, čo by znamenalo splnenie jednej z hlavných podmienok štátnej pomoci.

(75) Konkrétne selektívnosť by v tomto rozhodnutí vyplývala zo skutočnosti, že tradiční leteckí dopravcovia, ktorí ponúkajú transferové a tranzitné lety, a tí, ktorí prevádzkujú len priame lety (ako je napríklad Ryanair), sú síce v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení z hľadiska štátnej pomoci, ale len prví z uvedených dopravcov by využívali výhody vyplývajúce z oslobodenia transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy.

(76) Spoločnosť Ryanair trvá na tom, že spoločnosti, ktoré využívajú výhodu tohto oslobodenia, možno ľahko vymedziť *a priori*. Okrem toho nemožno tvrdiť, že oslobodenie od dane bolo prístupné pre všetkých leteckých dopravcov bez diskriminácie. Po prvé je v podstate nemožné, aby letecký dopravca upravil svoj základný obchodný model poskytovania priamych letov na uzlový model s nadväznosťou na diaľkové lety. Podľa znalostí spoločnosti Ryanair doteraz nebol zaznamenaný žiadny prípad takejto zmeny na trhu. Po druhé by takejto zmene bránili kapacitné prekážky na väčšine letísk.

(77) A po tretie, neuplatňovanie dane z leteckej dopravy v súvislosti s tranzitnými a transferovými cestujúcimi predstavovalo podľa názoru spoločnosti Ryanair jasnú odchýlku od referenčného systému a cieľov, ktoré sa snažila dosiahnuť daň z leteckej dopravy v tom zmysle, v akom sú tieto pojmy vyložené v judikatúre Únie. V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair odkazuje na svoje predchádzajúce podania, podľa ktorých nepriznanými, ale skutočnými cieľmi Írska bolo selektívne podporiť určitých domácich leteckých dopravcov a letisko v Dubline ako medzinárodné uzlové letisko.

5.1.4. *K otázke, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich vyplýva priamo zo základných a riadiacich zásad tejto dane*

(78) Spoločnosť Ryanair odmieta tvrdenie, že oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy priamo vyplýva zo „základných a riadiacich zásad tejto dane“. Spoločnosť Ryanair chápe rozhodnutie o začatí konania ako snahu o opodstatnenie takéhoto záveru prostredníctvom súboru prekrútených argumentov spojených Írskom a Komisiou *ex post facto* s cieľom anulovať jasné dôsledky „referenčného systému“ a „cieľa“ dane z leteckej dopravy, ako boli predtým vymedzené v rozhodnutí o začatí konania, a to prostredníctvom nejasného pojmu „základné a riadiace zásady“.

(79) So zreteľom na oddiel 6.1.5 rozhodnutia o začatí konania sa spoločnosť Ryanair vyjadruje k viacerým zásadám, ktoré považuje za zásady postulované Komisiou, Írskom alebo Komisiou aj Írskom:

— K „prehľadnosti pri uplatňovaní“ ([2]): Spoločnosť Ryanair sa pýta, či [sa predpokladá prijatie toho, že] takáto „prehľadnosť“ sa dosiahne prostredníctvom selektívneho obídenia referenčného systému a cieľa dane z leteckej dopravy.

— K zamedzeniu „nadmernému zdaňovaniu daňou z leteckej dopravy“ ([2]): Spoločnosť Ryanair považuje tento pojem za nejasný. Odvoláva sa na rozhodnutie Komisie o štátnej pomoci na zníženie nákladov spoločností náročných na energiu vyplývajúcich z financovania podpory energie z obnoviteľných zdrojov ([3]), a konkrétne na odôvodnenie 32 tohto rozhodnutia, v ktorom sa uvádza, že „opatrenie je takisto selektívne preto, lebo je výhodné len pre [používateľov náročných na energiu] v určitých špecifických sektoroch“. Na tomto základe spoločnosť Ryanair dospieva k záveru, že spravodlivé a rovnaké uplatňovanie dane z leteckej dopravy je len dodatočným argumentom proti oslobodeniu transferových a tranzitných cestujúcich od tejto dane. Rovnakým spôsobom by Komisia mala zistiť, že štátnu pomoc predstavuje oslobodenie od dane leteckých dopravcov, ktorí sú intenzívnymi používateľmi letiskovej infraštruktúry z dôvodu ich uzlového modelu s nadväznosťou na diaľkové lety. Spoločnosť Ryanair argumentuje tým, že ak (ako Komisia poznamenáva v rozhodnutí o začatí konania) Írsko údajne malo v úmysle chrániť cestujúcich pred dôsledkami letu s medzipristátím ([2]), potom sporné opatrenie predstavuje pomoc sociálnej povahy a jej zlučiteľnosť sa musí preskúmať na základe článku 107 ods. 2 ZFEÚ.

([1]) Rozhodnutie Komisie zo 17. marca 2015 vo veci štátnej pomoci SA.34469 (2014/NN ex 2012/CP) Rozdielne daňové sadzby pre online hazardné hry a hazardné hry vo fyzicky existujúcej prevádzkarni v Španielsku (Ú. v. EÚ C 136, 24.4.2015, s. 1), odôvodnenie 56.

([2]) S odkazom na bod 48 rozhodnutia o začatí konania.

([3]) Rozhodnutie Komisie z 31. augusta 2015 vo veci štátnej pomoci SA.42424 Znížený príspevok na financovanie podpory obnoviteľných zdrojov energie pre používateľov náročných na energiu, Dánsko (Ú. v. EÚ C 369, 6.11.2015, s. 1), odôvodnenie 32.

— K predpokladu, že „vyňatie transferových a tranzitných cestujúcich je bežné v rámci daní za leteckú dopravu zavedených inými krajinami, napríklad Spojeným kráľovstvom“: Spoločnosť Ryanair sa odvoláva na odseky 41 až 44 predchádzajúcej žaloby na Všeobecnom súde vo veci T-512/11 a odmieta argument „bežnej medzinárodnej praxe“. Tvrdí, že odkaz na Spojené kráľovstvo ako údajne podobný príklad nie je v súlade s tým, ako Komisia oneskorene porozumela mechanizmu dane z leteckej dopravy, ako sa uvádza v oddiele 6.1.2 rozhodnutia o začatí konania.

— K predpokladu, že „názov, a dokonca aj znenie dane z leteckej dopravy, môže naznačovať, že riadiaca zásada tejto dane spočíva skôr v zdanení cesty lietadlom z letiska v Írsku než v zdanení jednotlivých odletov z letiska v Írsku“ ([1]): Podľa spoločnosti Ryanair tento názor nie je možné podporiť, keďže v príslušnom právnom ustanovení vymedzujúcom daň z leteckej dopravy je slovo „každý“ použité len raz a len v súvislosti so slovom „odlet“, nie so slovom „cesta“. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že „odlet“ neznamená to isté ako „cesta“. Preto domnienka Komisie, že tento text finančného zákona je zameraný skôr na „každú cestu“ než na „každý odlet“, jednoducho poprela jasné znenie a význam textu finančného zákona v záujme odôvodnenia neodôvodniteľného. Všeobecnejšie možno povedať, že názov, ktorým členský štát nazve opatrenie, nepredstavuje faktor, o ktorý sa opiera právo Únie pri určovaní toho, či dané opatrenie predstavuje štátnu pomoc.

(80) Pokiaľ ide o dĺžku predbežného vyšetrovacieho konania, žaloby a formálneho vyšetrovacieho konania, spoločnosť Ryanair konštatuje, že teraz by už relevantné skutočnosti mali byť dostatočne jasné. Spoločnosť Ryanair sa obáva, že za daných okolností dáva pripomienka Komisie uvedená v rozhodnutí o začatí konania, že možno bude nutné zrevidovať jej aktuálny záver týkajúci sa súladu spochybneného oslobodenia so „základnou a riadiacou“ zásadou dane z leteckej dopravy, a to vzhľadom na informácie zhromaždené v rámci formálneho vyšetrovania, len malú nádej na to, že Komisia skutočne zmení svoje stanovisko. V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že v nijakom prípade nie je možné pripustiť, aby nejaká informácia alebo tvrdenie *ex post facto* narušili jasné znenie a dôsledky spochybneného oslobodenia transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy alebo aby boli použité na ospravedlnenie toho, že v rozhodnutí nebola zistená žiadna štátna pomoc.

5.1.5. *K existencii štátnej pomoci*

(81) Spoločnosť Ryanair vyzýva Komisiu, aby prehodnotila svoje predbežné zistenia so zreteľom na uvedené skutočnosti.

(82) V predložených pripomienkach súhlasí s názorom Komisie, že v tom rozsahu, v akom dané opatrenie predstavuje štátnu pomoc, sa naň nevzťahujú žiadne výnimky stanovené v článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ.

5.2. **Pripomienky spoločnosti Aer Lingus**

(83) Spoločnosť Aer Lingus tvrdí, že oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ z nasledujúcich dvoch dôvodov:

— Referenčný systém dane z leteckej dopravy je taký, že zdaňuje odlety z írskeho letiska s odkazom na celú cestu, a to tak, že cesta zložená z dvoch prípojných letov sa považuje za jednu cestu a na cesty, ktoré sa začínajú mimo Írska, sa daň z leteckej dopravy nevzťahuje. Daň z leteckej dopravy sa vyberá len raz v súvislosti s celou trasou. Vzhľadom na to, že ide o „referenčný systém založený na ceste“, nie je možné považovať daň z leteckej dopravy za selektívnu, a teda nepredstavuje štátnu pomoc.

— Dokonca aj keby Komisia trvala na svojom predchádzajúcom stanovisku, že referenčný systém dane z leteckej dopravy je založený na každom odlete letu z írskeho letiska, výnimka pre transferových a tranzitných cestujúcich by nebola selektívna, keďže nedochádza k rozlíšeniu medzi hospodárskymi subjektmi: prepravcovia, ktorí poskytujú výlučne priame lety, sa objektívne nachádzajú v iných okolnostiach ako leteckí dopravcovia, ktorí poskytujú služby pre transferových a tranzitných cestujúcich. Výnimka by v každom prípade bola takisto oprávnená preto, lebo rieši otázku dvojitého zdanenia a je spojená s riadiacou zásadou dane z leteckej dopravy, ktorou je vzťahovanie dane na cestu.

5.2.1. *K účelu dane z leteckej dopravy*

(84) Spoločnosť Aer Lingus požiadala komisariát pre daňové príjmy o vysvetlenie, pokiaľ ide o výklad finančného zákona. Komisariát pre daňové príjmy poslal 30. marca 2009 spoločnosti Aer Lingus e-mail: s vysvetlením výkladu finančného zákona. Spoločnosť Aer Lingus tvrdí, že podľa tohto e-mailu z výkladu oddielu 55 ods. 2 finančného zákona jasne vyplýva, že daň sa má určiť na základe konečného cieľového miesta bez ohľadu na

([1]) S odkazom na bod 48 rozhodnutia o začatí konania.

prípadné miesta medzipristátia. Spoločnosť Aer Lingus dospieva k záveru, že bez ohľadu na to, koľko úsekov cesta zahŕňa, sa daň vyberá na základe konečného cieľového miesta cestujúceho a posudzuje sa len raz, s odkazom na celú cestu, bez ohľadu na to, či zahŕňa jeden alebo viac letov. Príslušná časť e-mailu z 30. marca 2009 znie takto:

„Let sa končí v konečnom cieľovom mieste cestujúceho podľa uskutočnenej rezervácie, bez ohľadu na trasu do cieľového miesta, ktorú pre cestujúceho naplánoval letecký dopravca. V našom načrtnutom scenári transatlantických letov [Shannon – Dublin – Chicago] platí, že ak si cestujúci rezervuje let zo Shannonu do Chicaga so spoločnosťou Aer Lingus, sadzba dane, ktorú by spoločnosť Aer Lingus mala uplatniť, je 10 EUR, keďže miesto, na ktorom let končí, je Chicago, t. j. viac ako 300 km od letiska v Dubline. Skutočnosť, že na trase je medzipristátie, na tom nič nemení.“ (Výrazy podčiarkla spoločnosť Aer Lingus.)

(85) Spoločnosť Aer Lingus sa domnieva, že tento výklad je konzistentný s vymedzeniami transferových a tranzitných cestujúcich, ktoré sa odvolávajú skôr na „*cestu*“ cestujúceho než na jeho let. Podľa spoločnosti Aer Lingus z toho vyplýva, že „cesta“ môže prebiehať bez prerušenia alebo môže zahŕňať medzipristátie, ktoré netrvá dlhšie ako šesť hodín.

5.2.2. *K dôvodom zdanenia cesty cestujúceho z Írska a nezdanenia transferového/tranzitného letu*

(86) Podľa spoločnosti Aer Lingus sa predmetným oslobodením od dane realizuje základná zásada, podľa ktorej sa daň má určiť na základe konečného cieľového miesta bez ohľadu na prípadné miesta medzipristátia v rámci trasy.

(87) Spoločnosť Aer Lingus ďalej tvrdí, že oslobodenie od dane by slúžilo na účel predchádzania dvojitému zdaneniu nielen v Írsku, ale aj v zahraničí. V tejto súvislosti sa odvoláva na časť e-mailu uvedeného v odôvodnení 84, ktorý dostala od komisariátu pre daňové príjmy:

„Účelom vymedzenia ‚transferového cestujúceho‘ je predísť oddelenému zdaňovaniu jednotlivých úsekov cesty […], na ktorej je prestávka medzi jednotlivými letmi maximálne 6 hodín. Keby prestávka medzi letmi trvala dlhšie ako šesť hodín, oslobodenie ‚transferového cestujúceho‘ od dane sa neuplatní a jednotlivé úseky cesty sa zdania oddelene (to znamená dva odlety, na každý z nich sa vzťahuje príslušná sadzba dane z leteckej dopravy).“ (Výrazy podčiarkla spoločnosť Aer Lingus.)

(88) Na základe časti uvedenej v odôvodnení 87 spoločnosť Aer Lingus dospieva k záveru, že to, či sa na cestujúceho odlietajúceho v rámci letu, ktorý je súčasťou trasy s dvoma (alebo viacerými) segmentmi z írskeho letiska, vzťahuje daň z leteckej dopravy, závisí po prvé od miesta odletu prvého letu a po druhé od miesta príletu na konečné cieľové miesto. Tým sa predíde:

— uplatneniu dane z leteckej dopravy na viac než jeden úsek cesty a

— uplatneniu dane z leteckej dopravy na jeden úsek cesty, zatiaľ čo na tú istú cestu sa už uplatňuje rovnocenná daň inej jurisdikcie.

(89) Spoločnosť Aer Lingus vysvetľuje, že predmetná výnimka nie je výlučnou súčasťou írskej dane z leteckej dopravy, ale je vlastná ďalším režimom dane z leteckej dopravy. Spoločnosť Aer Lingus v tejto súvislosti poukazuje na uplatňovanie dane z cestujúcich v leteckej doprave v Spojenom kráľovstve, v rámci ktorej by sa prípojné lety považovali skôr za jednu cestu než za dve samostatné cesty, za predpokladu, že spojenie spĺňa určité stanovené požiadavky ([1]). Spoločnosť Aer Lingus ďalej vysvetľuje, že vymedzenie toho, čo predstavuje „prípojný let“, síce závisí od viacerých faktorov vrátane časového intervalu medzi príslušnými letmi a toho, či ide o pripojenie k vnútroštátnemu letu v Spojenom kráľovstve alebo medzinárodnému letu, hlavná zásada (podľa názoru spoločnosti Aer Lingus) však spočíva v tom, že prípojné lety sa považujú za jednu cestu a daň z cestujúcich v leteckej doprave sa vyberá len na cestách, pri ktorých sa má za to, že začali v Spojenom kráľovstve. Odchylne by sa nepovažovali za prípojné také lety, ktoré prilietajú z tej istej krajiny a do nej aj odlietajú (napríklad Paríž – Londýn – Marseille), a daňou z cestujúcich v leteckej doprave by boli zaťažené len tie cesty, ktoré sa začali v Spojenom kráľovstve. Spoločnosť Aer Lingus ďalej poznamenáva, že nárok na výnimku pre prípojné lety je podmienený tým, že prípojné lety musia byť podrobne uvedené na tej istej letenke alebo na prípojkových letenkách, preto nárok na výnimku nebudú mať vlastné pripojenia.

([1]) S odkazom na webové sídlo HM Revenue and Customs (Daňový a colný orgán), Oznámenie o spotrebnej dani 550: Daň za cestujúcich v leteckej doprave, https://www.gov.uk/government/publications/excise-notice-550-air-passenger-duty/excise-notice-550-air-passenger-duty.

(90) Spoločnosť Aer Lingus uvádza ďalšie príklady daní ([1]):

— Francúzsko: V rámci francúzskej dane Aviation Civile Taxe sú od dane oslobodení cestujúci, ktorí sa pripájajú na francúzskom letisku (medzipristátie kratšie ako 24 hodín) a priami tranzitní cestujúci (rovnaké číslo letu a lietadlo). Daň sa vypočíta s odkazom na konečný cieľ cesty s jednou letenkou.

— Rakúsko: Daň vypočítaná s odkazom na najvzdialenejšie miesto uvedené na trase s jednou letenkou s prípojným letom, ak sa transfer uskutoční do 24 hodín.

— Nemecko: Daň na základe najvzdialenejšieho geografického miesta uvedeného na letenke; uplatňuje sa pravidlo 12 alebo 24 hodín v závislosti od krajiny transferu.

5.2.3. *K uplatňovaniu dane z leteckej dopravy pred rokom 2011 a po ňom*

(91) Spoločnosť Aer Lingus uviedla príklady, ktoré sú zopakované v tabuľke 2, na ilustráciu uplatňovania dane z leteckej dopravy, ako aj dôvodov na oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od tejto dane.

Tabuľka 2

Príklady uplatňovania dane z leteckej dopravy pred rokom 2011 a po ňom, ktoré poskytla spoločnosť Aer Lingus

Trasa		Pred rokom 2011 (EUR)	Po roku 2011 (EUR)	Zdaniteľná udalosť
1	Dublin – New York	10	3	— Odlet z írskeho letiska. — Dĺžka cesty: viac ako 300 km.
2	New York – Dublin	0	0	— Žiadny odlet z írskeho letiska. — Možnosť zdanenia daňou USA.
3	Dublin – Manchester	2	3	— Odlet z írskeho letiska. — Dĺžka cesty: menej ako 300 km.
4	Manchester – Dublin	0	0	— Žiadny odlet z írskeho letiska. — Možnosť zdanenia daňou Spojeného kráľovstva.
5	Londýn – Dublin – New York *Medzipristátie: menej ako šesť hodín*	0	0	— Na odlet z letiska v Spojenom kráľovstve sa nevzťahuje írska daň, ale daň Spojeného kráľovstva. — Odlet z írskeho letiska je oslobodený od dane, keďže ide o transfer v súlade s vymedzením.
6	Londýn – Dublin – New York *Medzipristátie: viac ako šesť hodín*	10	3	— Na odlet z letiska v Spojenom kráľovstve sa nevzťahuje írska daň, ale daň Spojeného kráľovstva. — Na odlet z írskeho letiska sa vzťahuje írska daň, keďže nejde o transfer v súlade s vymedzením: dĺžka trasy je viac ako 300 km.

([1]) Spoločnosť Aer Lingus poskytla výťahy zo zoznamu letenkových a letiskových daní a poplatkov Medzinárodného združenia leteckých prepravcov (IATA), v ktorých sú uvedené podrobné údaje o rakúskych, nemeckých a francúzskych daniach.

Trasa		Pred rokom 2011 (EUR)	Po roku 2011 (EUR)	Zdaniteľná udalosť
7	New York – Shannon – Dublin *Medzipristátie: menej ako šesť hodín*	0	0	— Na odlet z letiska v Spojených štátoch amerických sa nevzťahuje írska daň, ale možná daň USA. — Na odlet z írskeho letiska sa vzťahuje výnimka z írskej dane, keďže ide o transfer v súlade s vymedzením.
8	New York – Shannon – Dublin *Medzipristátie: viac ako šesť hodín*	2	3	— Na odlet z letiska v Spojených štátoch amerických sa nevzťahuje írska daň, ale možná daň USA. — Na odlet z írskeho letiska sa vzťahuje írska daň, keďže nejde o transfer v súlade s vymedzením: dĺžka trasy je viac ako 300 km.
9	Dublin – Shannon – New York *Medzipristátie: menej ako šesť hodín*	10	3	— Odlet z írskeho letiska (DUB): podlieha írskej dani. — Na odlet z írskeho letiska (SNN) sa nevzťahuje írska daň, keďže ide o transfer v súlade s vymedzením. — Dĺžka cesty: viac ako 300 km.
10	Dublin – Shannon – New York *Medzipristátie: viac ako šesť hodín*	12	6	— Odlet z írskeho letiska (DUB): podlieha írskej dani a dĺžka cesty je menej ako 300 km. — Na odlet z írskeho letiska (SNN) sa vzťahuje írska daň, keďže nejde o transfer v súlade s vymedzením; dĺžka trasy je viac ako 300 km.

(92) Spoločnosť Aer Lingus uviedla pripomienky k tabuľke 2:

— Tabuľka 2 obsahuje príklady dane z leteckej dopravy zozbierané z praxe na rôznych trasách, v súlade s aktuálnym usmernením, ktoré poskytol komisariát pre daňové príjmy (ako je uvedené v odôvodneniach 84 a 87).

— Príklady 1 až 4, v ktorých ide výlučne o jednosmerné lety, poukazujú na to, že ak má byť let zdaniteľnou udalosťou v rámci írskej dane z leteckej dopravy, musí odletieť z írskeho letiska.

— Príklady 5 až 8, ktoré zahŕňajú cesty so začiatkom za hranicami Írska, poukazujú na to, ako sa prostredníctvom výnimky predchádza tomu, aby cestujúci musel zaplatiť daň z leteckej dopravy v rôznych jurisdikciách za tú istú cestu, ako aj skutočnosť, že medzipristátie musí byť obmedzené na šesť hodín.

— Príklady 9 a 10, ktoré zahŕňajú cesty so začiatkom v Írsku s prípojným letom v Írsku, poukazujú na to, ako sa prostredníctvom výnimky predchádza tomu, aby bol cestujúci zdanený daňou z leteckej dopravy viac ako jeden raz, pokiaľ medzipristátie nie je dlhšie ako 6 hodín, ako aj to, že daň sa vypočíta s odkazom na celú cestu.

5.2.4. *K uplatňovaniu dane z leteckej dopravy spoločnosťou Aer Lingus a výnimka týkajúca sa transferu/tranzitu*

(93) Spoločnosť Aer Lingus odkazuje na rozhodnutie o začatí konania, ktoré obsahuje odkaz na list Írska z 15. októbra 2009. Írsko v ňom vysvetľuje, že v prípade cesty zahŕňajúcej niekoľko úsekov sa oslobodenie od dane z leteckej dopravy vzťahuje na prvý úsek tejto cesty ([1]). Spoločnosť Aer Lingus zdôrazňuje, že si neuvedomuje takúto zásadu a nie je schopná vysvetliť, prečo bola navrhnutá.

([1]) Body 19 a 20 rozhodnutia o začatí konania.

(94) Podľa nej táto zásada nie je v súlade s usmernením komisariátu pre daňové príjmy poskytnutým v e-maile z 30. marca 2009 a uvedeným v odôvodnení 84. Spoločnosť Aer Lingus v praxi takýmto spôsobom daň z leteckej dopravy nikdy nepočítala. Nebolo by to ani v súlade s príkladmi uvedenými v bode 20 rozhodnutia o začatí konania, ktoré neilustrujú uplatňovanie výnimky pre tranzitných cestujúcich na prvom úseku cesty, ale skôr preukazujú, že cesta nie je zdanená daňou z leteckej dopravy vtedy, keď sa začína za hranicami Írska ([1]).

(95) Spoločnosť Aer Lingus tvrdí, že vyberala daň z leteckej dopravy v súlade s usmernením komisariátu pre daňové príjmy a sumu, ktorú zaslala, oznámila formou vlastného vyhlásenia pre príslušné orgány ([2]).

5.2.5. *K prítomnosti štátnej pomoci*

(96) Spoločnosť Aer Lingus tvrdí, že oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy nie je selektívne. Podľa spoločnosti Aer Lingus vylúčenie transferových a tranzitných cestujúcich vyplýva priamo zo systému dane z leteckej dopravy, keďže uvedená daň sa neuplatňuje na určité úseky cesty. Namiesto toho je zdaniteľnou udalosťou cesta, ktorá sa začína v Írsku a výška splatnej dane závisí od konečného cieľového miesta uvedeného na letenke, bez ohľadu na to, či cestujúci uskutoční jeden let alebo viacero letov, aby sa dostal do konečného cieľového miesta.

(97) V tejto súvislosti spoločnosť Aer Lingus odkazuje na bod 41 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom Komisia dospela k predbežnému stanovisku, že zdaniteľná udalosť je cesta, ktorá sa začína v Írsku, a že výška splatnej dane závisí od konečného cieľa cesty uvedeného na letenke, bez ohľadu na to, či cestujúci uskutoční jeden let alebo viacero letov, aby sa dostal do konečného cieľa cesty:

> „Ďalším možným referenčným systémom môže byť daň uložená v súvislosti s leteckou dopravou z letiska v Írsku, pričom pojem ‚letecká doprava' sa chápe ako cesta z letiska v Írsku do konečného cieľového miesta, ktorá môže byť tvorená jedným úsekom alebo niekoľkými úsekmi. Ak je to správny referenčný systém, zdá sa byť zrejmé, že daň z leteckej dopravy by sa nemala uplatňovať na transferových alebo tranzitných cestujúcich. Opatrenie by teda nebolo selektívne." (Výrazy podčiarkla spoločnosť Aer Lingus.)

5.2.6. *K ostatným záležitostiam*

(98) Za predpokladu, že by Komisia naďalej trvala na svojom predbežnom stanovisku, podľa ktorého je referenčným systémom dane z leteckej dopravy zdanenie každého letu (individuálne), spoločnosť Aer Lingus konštatuje, že:

— oslobodenie transferových/tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy nie je selektívne, a

— dokonca aj keby sa toto oslobodenie považovalo za selektívne, bolo by opodstatnené.

5.2.6.1. K prvému bodu: „oslobodenie transferových/tranzitných cestujúcich od dane z leteckej dopravy nie je selektívne"

(99) Spoločnosť Aer Lingus s odkazom na judikatúru ([3]) tvrdí, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na odlety transferových a tranzitných cestujúcich by bolo selektívne len vtedy, keby rozlišovalo medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú z hľadiska cieľa dane z leteckej dopravy v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení. V tejto súvislosti sa spoločnosť Aer Lingus odvoláva na otázku, či neuplatňovanie dane na transferových a tranzitných cestujúcich uprednostňuje dopravcov, ako je napríklad spoločnosť Aer Lingus (ktorá ponúka jednu letenku pre cesty zahŕňajúce dva alebo viac letov) oproti dopravcom poskytujúcim priame lety (ktorí neponúkajú jednu letenku pre takéto cesty, a preto museli vyberať daň z leteckej dopravy za každý let cestujúcich, ktorých cesta zahŕňala vlastné spojenie).

(100) Spoločnosť Aer Lingus dospieva k záveru, že vzhľadom na rozdiel v skutkovej situácii a právnom postavení medzi priamymi službami a službami s jednou letenkou – konkrétne ide o rôzne náklady pre dopravcu a úroveň služby poskytnutej cestujúcemu – oslobodenie transferových a tranzitných cestujúcich nebolo selektívne, a to predovšetkým z týchto dôvodov:

— Určite existuje významná časť cestujúcich spoločnosti Aer Lingus, ktorí si z akéhokoľvek dôvodu zvolia vlastné pripojenie ([4]), bez ohľadu na to, že spoločnosť Aer Lingus im môže ponúknuť jednu letenku na celú cestu. Spoločnosť Aer Lingus nie je *a priori* schopná identifikovať alebo vyčísliť počet cestujúcich, ktorí

([1]) Pozri príklady uvedené v bode 20 rozhodnutia o začatí konania, ktoré sú opätovne uvedené v odôvodnení 91 vyššie.
([2]) Spoločnosť Aer Lingus uviedla príklad takejto správy a vysvetlila, že pri predloženom výpočte sa jednoducho odráta vykázaný počet transferových/tranzitných cestujúcich.
([3]) Rozsudok Súdneho dvora z 8. novembra 2001, Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Zementwerke, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.
([4]) Cestujúci, ktorý pri plánovaní svojej cesty uskutoční niekoľko nezávislých rezervácií rôznych letov, namiesto toho, aby si jednou rezerváciou zarezervoval niekoľko letov u jedného poskytovateľa služieb.

uprednostnili cestovanie s vlastným pripojením, takisto ako nie sú schopní jasne vyčísliť takýchto cestujúcich (ktorí sa môžu, napríklad, sami pripojiť na odlišného dopravcu) priami dopravcovia. Z hľadiska tých cestujúcich, ktorí využívajú vlastné pripojenie, je Aer Lingus v rovnakej skutkovej situácii a právnom postavení ako čistí priami dopravcovia.

— Situácia a postavenie spoločnosti Aer Lingus sú však skutkovo a právne odlišné z hľadiska tých cestujúcich, ktorí si zakúpia transferovú alebo tranzitnú cestu s jednou letenkou. V tejto súvislosti sa spoločnosť Aer Lingus odvoláva na časť poslednej vety bodu 45 (44) ([1]) rozhodnutia o začatí konania, v ktorej podľa spoločnosti Aer Lingus Komisia sama uznáva, že „môže byť vhodné odlíšiť skutkovú situáciu a právne postavenie leteckých spoločností, ktoré poskytujú iba priame lety, a tých, ktoré poskytujú aj služby zahŕňajúce transfer či tranzit na takýchto letiskách".

(101) Spoločnosť Aer Lingus odkazuje na časti rozhodnutia o začatí konania týkajúce sa rozdielov medzi cestami, ktoré zahŕňajú niekoľko letov v rámci jednej rezervácie, a cestami, ktoré zahŕňajú niekoľko letov v rámci samostatných rezervácií, a uvádza tieto pripomienky súvisiace so selektívnosťou:

— Pokiaľ ide o časť „… sa výrazne líšia obchodné modely leteckých spoločností zameraných na priame lety a tých, ktoré zahŕňajú aj transfer alebo tranzit" ([2]). Spoločnosť Aer Lingus zdôrazňuje, že zavádza osobitné postupy s cieľom vyhovieť transferovým a tranzitným cestujúcim. Ide o zabezpečenie neprerušeného transferu, ako sú napríklad transferové pulty a priame tarify a prevzatie zodpovednosti za zmeškané spoje (napríklad formou poskytnutia starostlivosti a pomoci či ubytovania). Podľa spoločnosti Aer Lingus ide o významné náklady a zodpovednosť, ktoré sa netýkajú cestujúcich s vlastným spojením.

— Pokiaľ ide o časť „služby zahŕňajúce transfer alebo tranzit nepredstavujú z hľadiska zákazníka dve samostatné cesty, ale cestu z letiska pôvodu na letisko cieľového miesta" ([3]). Spoločnosť Aer Lingus vysvetľuje, že z hľadiska cestujúcich sa odlišuje aj vnímanie poskytovaných služieb, keďže umožňujú vyhnúť sa viacnásobnému odbavovaniu, viacerým letenkám, prípadne rôznym poplatkom za batožinu atď.

— Pokiaľ ide o časť „celá cesta s jedným či viacerými medzipristátiami sa napríklad predáva ako celok a možno ju uskutočniť s jednou letenkou" ([4]). Spoločnosť Aer Lingus vysvetľuje, že to neplatí pre cestu s vlastným pripojením. Pri ceste s vlastným pripojením by cestujúci v skutočnosti mal aspoň dve samostatné letenky (a uzavrel dve samostatné zmluvy) prípadne s dvomi rôznymi leteckými spoločnosťami. Jedna letenka by bola založená na jednej zmluve s jedným leteckým dopravcom.

— Pokiaľ ide o časť „cestujúci zväčša pri transfere nemusia manipulovať s batožinou" ([5]). Podľa spoločnosti Aer Lingus je situácia cestujúcich s vlastným pripojením práve opačná. Na žiadnom írskom letisku nie sú k dispozícii služby transferu batožiny pre cestujúcich s vlastným pripojením.

— Pokiaľ ide o časť „cestujúci, ako aj ich batožina podliehajú obyčajne odlišným kontrolám" ([5]). Spoločnosť Aer Lingus vysvetľuje, že cestujúci s vlastným pripojením sa budú musieť podrobiť odbaveniu zvlášť pre každý let.

5.2.6.2. K druhému bodu „dokonca aj keby sa toto oslobodenie považovalo za selektívne, bolo by opodstatnené"

(102) Spoločnosť Aer Lingus tvrdí že opatrenie má predísť dvojitému zdaneniu a uplatňuje sa v Írsku, ako aj za jeho hranicami. Táto výnimka by sa dokonca bežne uplatňovala aj inými jurisdikciami, ako je napríklad Spojené kráľovstvo.

(103) Spoločnosť Aer Lingus ďalej tvrdí, že riadiaca a základná zásada dane z leteckej dopravy spočíva v tom, že sa počíta s odkazom na celú cestu. V prípade jednej letenky by sa jedna letenka rovnala jednej ceste (v rozsahu, v akom by každé medzipristátie trvalo menej ako šesť hodín). V prípade vlastného pripojenia tvoreného dvomi samostatnými rezerváciami by rezervačné systémy leteckých dopravcov považovali každú rezerváciu za samostatnú a nerozpoznali by, že ide o transferových cestujúcich.

([1]) Spoločnosť Aer Lingus chybne odkázala na bod 45 rozhodnutia o začatí konania, ktorý neobsahuje vetu citovanú v príslušnej časti jej pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania.
([2]) Bod 45 posledná veta rozhodnutia o začatí konania.
([3]) Bod 45 prvá veta rozhodnutia o začatí konania.
([4]) Bod 45 druhá polovica vety rozhodnutia o začatí konania.
([5]) Bod 45 posledná časť druhej vety rozhodnutia o začatí konania.

5.3. **Pripomienky Írska k zisteniam zainteresovaných strán**

(104) Írsko celkovo súhlasilo s pripomienkami spoločnosti Aer Lingus, s výnimkou pripomienok zhrnutých v odôvodneniach 93 a 94. Podľa Írska spoločnosť Aer Lingus citovala list Írska z 15. októbra 2009, v ktorom sa uvádza, že v prípade cesty zahŕňajúcej niekoľko úsekov bol od dane z leteckej dopravy vždy oslobodený prvý úsek tejto cesty. Írsko sa odvoláva na svoj list z 22. decembra 2015, v ktorom vysvetľuje, že išlo o nedorozumenie. V írskom liste z 15. októbra 2009 bol uvedený konkrétny príklad, v ktorom sa daň z leteckej dopravy nevzťahovala na prvý úsek cesty. Írsko sa však domnieva, že tento príklad nie je možné vykladať ako všeobecné tvrdenie, že výnimka sa vždy vzťahovala na prvý úsek.

(105) Pokiaľ ide o pripomienky spoločnosti Ryanair k dani, ktorá sa má zaplatiť (pozri odôvodnenie 65), Írsko poukázalo na skutočnosť, že spoločnosť Ryanair nedopravovala tranzitných ani transferových cestujúcich, a preto nemá žiadne praktické skúsenosti s uplatňovaním pravidiel týkajúcich sa dane z leteckej dopravy. Spoločnosť Ryanair podľa Írska ani nevysvetľuje svoju argumentáciu.

6. **POSÚDENIE NEUPLATŇOVANIA DANE Z LETECKEJ DOPRAVY NA TRANZITNÝCH A TRANSFEROVÝCH CESTUJÚCICH**

6.1. **Predbežné pripomienky: správny výklad dane z leteckej dopravy so zreteľom na oslobodenie tranzitných a transferových cestujúcich od tejto dane**

(106) Írsko vo svojom liste z 15. októbra 2009 konštatovalo, že oslobodenie tranzitných a transferových cestujúcich od dane z leteckej dopravy zaručuje, že touto daňou nie je zdanený „prvý úsek“ celej cesty. Toto konštatovanie viedlo k nedorozumeniu, pokiaľ ide o správny výklad oslobodenia od dane, ako vyplýva z rozsudku Všeobecného súdu vo veci T-512/11.

(107) So zreteľom na pripomienky doručené od Írska a tretích strán je teraz zrejmé, že írskym právnym predpisom treba rozumieť tak, ako je stanovené v oddiele 2.2 uvedenom vyššie.

(108) Ako je vysvetlené v uvedenom oddiele, podľa oddielu 55 ods. 2 finančného zákona sú leteckí dopravcovia zodpovední za odvod dane z leteckej dopravy za každý odlet cestujúceho na palube lietadla z letiska, ktoré sa nachádza v Írsku. Za cestujúcich v zmysle oddielu 55 ods. 2 finančného zákona sa nepovažujú tranzitní a transferoví cestujúci, a preto sa na ich odlet neuplatňuje daň z leteckej dopravy. Z toho vyplýva, že všeobecne nemožno povedať, že sa daň z leteckej dopravy uplatňuje na konkrétny úsek cesty lietadlom.

(109) Treba však uviesť, že keď bolo prijaté rozhodnutie z roku 2011, existovali dve rôzne sadzby uplatniteľné na lety cieľových miest vzdialených od letiska v Dubline najviac 300 km a na všetky ostatné lety. V tejto chvíli je jasné, že uplatniteľná daňová sadzba závisela od vzdialenosti konečného cieľového miesta bez ohľadu na miesto tranzitu alebo transferu. Napríklad cesta z Dublinu do New Yorku s medzipristátím v Shannone by bola zdanená sadzbou 10 EUR, nie 2 EUR. Odlet z letiska v Dubline by viedol k zdaneniu so sadzbou dane z leteckej dopravy vo výške 10 EUR, aj keď Shannon je vzdialený menej ako 300 kilometrov od letiska v Dubline, lebo vzdialenosť z letiska Dublin do New Yorku prekračuje túto prahovú hodnotu. Okrem toho na odlet z letiska medzipristátia v Shannone sa nevzťahuje daň z leteckej dopravy, keďže cestujúci je na uvedenom letisku tranzitným alebo transferovým cestujúcim.

(110) Klasifikácia cestujúceho ako tranzitného alebo transferového na írskom letisku nezávisela od miesta letiska, z ktorého cestujúci priletel na írske letisko (ktoré sa mohlo nachádzať aj mimo Írska), napríklad v prípade cesty z Londýna do New Yorku s maximálne šesťhodinovým medzipristátím v Shannone. Za takúto cestu by sa neodvádzala žiadna daň z leteckej dopravy, keďže letisko odletu v Londýne sa nachádza mimo Írska a pri odlete z letiska v Shannone sa cestujúci považuje za transferového alebo tranzitného cestujúceho.

6.2. **Existencia pomoci**

6.2.1. *Úvod*

(111) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa uvádza, že ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(112) Klasifikácia opatrenia ako pomoci v zmysle tohto ustanovenia si teda vyžaduje splnenie týchto kumulatívnych podmienok: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) musí predstavovať výhodu pre príjemcu, ktorým musí byť podnik (vykonávajúci predovšetkým hospodársku činnosť); iii) táto výhoda musí byť selektívna; iv) opatrenie nesmie narušiť hospodársku súťaž ani hroziť jej narušením a nesmie negatívne ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(113) V tomto prípade je vhodné v prvom rade posúdiť, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich môže znamenať selektívnu výhodu pre určitých leteckých dopravcov.

6.2.2. *Selektívnosť*

6.2.2.1. Úvod

(114) Opatrenie je selektívne, ak zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(115) Pri opatreniach uplatniteľných na všetky podniky, ktoré spĺňajú určité kritériá, ktorými sa znižujú poplatky, ktoré by tieto podniky za bežných okolností museli hradiť, by sa selektívnosť opatrenia mala normálne posúdiť prostredníctvom analýzy v troch krokoch ([1]). Prvým krokom je identifikácia bežného alebo normálneho daňového režimu uplatniteľného v danom členskom štáte: „referenčného systému“. Po druhé je potrebné stanoviť, či dané opatrenie predstavuje odchýlku od tohto systému, a to preto, lebo rozlišuje medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú vzhľadom na vlastné ciele systému v porovnateľnej skutkovej situácii a právnom postavení. Ak predmetné opatrenie nepredstavuje odchýlku od referenčného systému, nie je selektívne. Ak sa odchyľuje od referenčného systému (a preto je *prima facie* selektívne), musí sa v treťom kroku analýzy určiť, či je opatrenie predstavujúce odchýlku od referenčného systému opodstatnené povahou alebo všeobecnou štruktúrou referenčného daňového systému. Ak je *prima facie* selektívne opatrenie odôvodnené povahou alebo všeobecnou štruktúrou systému, nebude sa považovať za selektívne a nebude sa naň teda vzťahovať článok 107 ods. 1 ZFEÚ.

(116) V určitých výnimočných prípadoch postup v troch krokoch nemožno uplatniť vzhľadom na praktické dôsledky dotknutého opatrenia. V takýchto prípadoch môže byť takisto potrebné vyhodnotiť, či členský štát vymedzil systém súdržným spôsobom, alebo naopak, či ho navrhol zreteľne svojvoľným alebo predpojatým spôsobom s cieľom uprednostniť určité podniky pred inými. Inak by členský štát namiesto stanovenia všeobecných pravidiel, ktoré sa vzťahujú na všetky podniky a pri ktorých sa vytvorí výnimka pre určité podniky, mohol dosiahnuť rovnaký výsledok úpravou a kombinovaním svojich pravidiel takým spôsobom, že ich samotné uplatňovanie by viedlo k rôznym zaťaženiam pre rôzne podniky, pričom by obišiel pravidlá štátnej pomoci ([2]). V tejto súvislosti je nutné pripomenúť, že v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa nerozlišuje medzi opatreniami štátneho zásahu prostredníctvom odkazu na ich príčiny alebo ciele, ale sú vymedzené na základe ich vplyvu, čo znamená nezávisle od použitých techník ([3]).

(117) Na oslobodenie tranzitných a transferových cestujúcich od dane z leteckej dopravy sa najskôr uplatní analýza v troch krokoch (oddiel 6.2.2.2 a 6.2.2.3). Potom Komisia zváži, či členský štát navrhol daň z leteckej dopravy zreteľne svojvoľným alebo predpojatým spôsobom s cieľom uprednostniť určité podniky pred inými (oddiel 6.2.2.4.).

6.2.2.2. Určenie referenčného systému

(118) Referenčný systém predstavuje referenčné kritérium, na základe ktorého sa posudzuje selektívnosť opatrenia. Referenčný systém tvorí jednotný súbor pravidiel, ktoré sa všeobecne uplatňujú na základe objektívnych kritérií na všetky podniky patriace do rozsahu jeho pôsobnosti vymedzeného cieľom systému. Identifikácia referenčného systému preto závisí od prvkov, ako sú zdaniteľné osoby, základ dane, zdaniteľné udalosti a uplatňované sadzby dane.

([1]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 8. septembra 2011, Paint Graphos a iní, spojené veci C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 49; rozsudok Súdneho dvora z 8. septembra 2011, Komisia/Holandsko, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 62; rozsudok Súdneho dvora z 8. novembra 2001, Adria-Wien Pipeline/Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, body 42 až 54; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 2004, GIL Insurance/Commissioners of Customs & Excise, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, bod 72. Pozri takisto body 127 a 128 oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („oznámenie o pojme štátna pomoc“), Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 29.

([2]) Rozsudok Súdneho dvora z 15. novembra 2011, Komisia a Španielske kráľovstvo/Vláda Gibraltáru a Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska, spojené veci C-106/09 P a C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732. Pozri takisto body 129 až 131 oznámenia o pojme štátna pomoc.

([3]) Rozsudok Súdneho dvora z 22. decembra 2008, British Aggregates/Komisia Európskych spoločenstiev a Spojené kráľovstvo, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757, body 85 a 89 a citovaná judikatúra, a rozsudok z 8. septembra 2011, Komisia/Holandské kráľovstvo, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 51.

6.2.2.3. Daň z leteckej dopravy

(119) Daň z leteckej dopravy predstavuje vlastný odlišný daňový režim, ktorý nie je súčasťou širšieho fiškálneho systému. Referenčný systém teda neprekračuje obmedzenia samotnej dane z leteckej dopravy.

(120) Hlavnou otázkou v tomto prípade je, či neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na tranzitných a transferových cestujúcich tvorí súčasť referenčného systému, alebo či predstavuje odchýlku od referenčného systému. Daň z leteckej dopravy sa v prvom prípade považuje za daň, ktorá sa uplatňuje na všetkých cestujúcich odlietajúcich z Írska na cestu lietadlom, pričom sa chápe, že cestu môže tvoriť viac ako jeden let. Pri takomto prístupe je logické, že sa daň nevyberá dvakrát, keď celková cesta zahŕňa viac ako jeden odlet z írskeho letiska. Okrem toho cestujúci, ktorí začnú svoju cestu v tretej krajine, nie sú zdanení, keďže ich cesta sa nezačala na írskom letisku („systém cesty“). V druhom prípade sa daň z leteckej dopravy považuje za daň, ktorá sa uplatňuje na všetkých cestujúcich odlietajúcich z letiska v Írsku a neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na tranzitných s transferových cestujúcich predstavuje odchýlku od pravidla („systém odletu“).

(121) Pri prvej analýze môže znenie oddielu 55 ods. 2 finančného zákona („každý odlet cestujúceho z letiska“) naznačovať, že príslušný referenčný systém predstavuje systém odletu. Toto predbežné stanovisko Komisia zaujala aj v rozhodnutí o začatí konania: referenčný systém je daň, ktorá sa vyberá za každý odlet cestujúceho z letiska v Írsku.

(122) Tento predbežný záver bol založený na skutočnosti, že finančný zákon sa odvolával na zdanenie odletov. Po formálnom vyšetrovaní a zhromaždení ďalších informácií o správnom výklade oddielu 55 ods. 2 finančného zákona a so zreteľom na vysvetlenie Írska, že účelom dane z leteckej dopravy bolo zdaniť každú jednotlivú cestu, ktorá sa začne na írskom letisku, aj keby bola rozdelená na rôzne úseky (pozri odôvodnenie 59), je však možné konštatovať, že cieľom systému bolo zdanenie ciest lietadlom, ktoré sa začnú v Írsku. Na tomto základe a na základe všetkých dôvodov uvedených nižšie predstavuje referenčný systém zdanenie ciest, ktoré sa začínajú v Írsku.

(123) Po prvé je možné uviesť, že vymedzenie pojmu „cestujúci“ nezahŕňa transferových alebo tranzitných cestujúcich. Preto znenie finančného zákona umožňuje dospieť k záveru, že referenčný systém je „systém cesty“, z ktorého sú vyňatí transferoví a tranzitní cestujúci, keďže odlet transferových alebo tranzitných cestujúcich nepredstavuje „odlet cestujúceho“ v zmysle oddielu 55 ods. 2 finančného zákona a ako taký ani zdaniteľnú udalosť ([1]). Vzhľadom na to, že referenčný systém je „systém cesty“, je takisto konzistentný s hlavným cieľom právnych predpisov, ako ho sformulovalo Írsko vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania.

(124) Okrem toho spôsob fungovania dane z leteckej dopravy potvrdzuje, že sa týkala ciest lietadlom. V období, v ktorom sa uplatňovali rôzne sadzby, sa daňová sadzba určovala podľa konečného cieľového miesta cestujúceho, ktoré je uvedené na letenke, bez ohľadu na to, či cestujúci absolvoval jeden let alebo niekoľko letov, aby sa do tohto cieľového miesta dostal (pozri odôvodnenia 22 a 23 a príklady uplatňovania dane z leteckej dopravy uvedené v tabuľke 2). Napríklad daň, ktorá sa mala zaplatiť v súvislosti s cestujúcim z Dublinu do New Yorku s medzipristátím v Shannone nebola 2 EUR, ale 10 EUR (pozri odôvodnenie 91).

(125) Komisia ďalej poznamenáva, že je v zásade oprávnené zdaňovať cestu lietadlom na základe sadzby, ktorá sa uplatní jeden raz na cestu lietadlom z daného letiska v Írsku na dané konečné cieľové miesto, predanú v rámci jednej rezervácie, namiesto samostatného zdaňovania jednotlivých úsekov jednej cesty. Samostatné zdaňovanie by viedlo k odvedeniu dane dvakrát za cestujúceho, ktorý sa presunie na iné lietadlo na írskom letisku, čo by mohlo v konečnom dôsledku vyvolať pochybnosti týkajúce sa rovnosti a rovnakého zaobchádzania (pozri odôvodnenie 63).

(126) Spotrebné dane, akou je aj daň z leteckej dopravy, sa zvyčajne uplatňujú na nadobudnutie konečného výrobku alebo služby zo strany zákazníka, a nie na jednotlivé zložky, ktoré prípadne tvoria daný konečný výrobok alebo službu. Z dôvodov vysvetlených nižšie je možné považovať cestu tvorenú niekoľkými úsekmi, na ktorej je cestujúceho možné označiť ako tranzitného alebo transferového cestujúceho na každom letisku medzipristátia, za jednu službu.

([1]) Zdá sa teda, že je vhodnejšie uvažovať tak, že daň z leteckej dopravy sa neuplatňuje na tranzitných a transferových cestujúcich, než považovať takýchto cestujúcich za „oslobodených“ od dane.

(127) V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že leteckí dopravcovia predávajú svoje služby ako cesty z daného miesta začiatku cesty (A) do konečného cieľového miesta (B), dokonca aj keď takáto cesta zahŕňa zastávku na sprostredkovateľskom letisku (C). Takáto služba v zásade zahŕňa prepravu lietadlom z miesta A do miesta B a existencia a umiestnenie letiska C sú druhotnou a z hľadiska cestujúceho v konečnom dôsledku irelevantnou vlastnosťou danej služby (okrem možného vplyvu na celkový čas, ktorý cestujúci strávia na ceste) ([1]). V podstate je teda prijateľné a nediskriminačné zdaniť nepriamu cestu, ktorá sa predáva ako jedna služba, z miesta A do miesta B cez miesto C, rovnakým spôsobom ako priamu cestu z miesta A do miesta B (pričom miesto A sa v obidvoch situáciách nachádza v Írsku), keďže obidve služby uspokojujú tú istú potrebu zákazníka (konkrétne cestu z miesta A do miesta B).

(128) Zostáva posúdiť, či vymedzenia tranzitných a transferových cestujúcich uvedené vo finančnom zákone vyjadrujú uvedené zásady. Táto otázka sa analyzuje v nasledujúcich odôvodneniach.

(129) Ako je uvedené v odôvodnení 18, tranzitní cestujúci sú vymedzení ako cestujúci, ktorí zotrvajú v tom istom lietadle pri prílete i odlete daného lietadla. Komisia sa domnieva, že v takejto situácii je jasné, že v konečnom dôsledku ide o jednu cestu, pričom jediný rozdiel oproti priamemu letu spočíva v tom, že lietadlo sa na ceste do konečného cieľového miesta nakrátko zastaví na danom letisku.

(130) Pokiaľ ide o transferových cestujúcich, na vymedzenie transferového cestujúceho na letisku C pri ceste z letiska A na letisko B cez letisko C boli použité tri podmienky: i) maximálny čas strávený na mieste C by nemal prekročiť 6 hodín; ii) miesta A a B nesmú byť totožné; iii) lety z miesta A do miesta C a z miesta C do miesta B je nutné kúpiť v rámci „jednej rezervácie“. Komisia sa domnieva, že všetky tri podmienky sú vhodné a primerané. Podmienkou uvedenou v bode i) sa zaručuje, že miesto C je skutočne letisko medzipristátia, kde sa cestujúci v podstate pripravuje a čaká na prípojný let, a že nejde o „skrytý“ cieľ cesty. V tejto súvislosti predstavuje šesť hodín rozumný časový limit, ktorý je zárukou, že miesto C je skutočne letiskom medzipristátia ([2]). Podmienkou uvedenou v bode ii) sa zaručuje, že cesta nepredstavuje skrytý priamy let z miesta A do miesta C a späť. Pokiaľ ide o podmienku uvedenú v bode iii), ako je vysvetlené v odôvodneniach 132 až 134 nižšie, je zárukou, že cesta z miesta A do miesta B sa zákazníkovi predáva ako jedna integrovaná služba.

(131) Z oslobodenia transferových cestujúcich od dane z leteckej dopravy vyplýva podmienka, že všetky lety tvoriace jednu cestu musia byť rezervované v rámci jednej rezervácie.

(132) Keď cestujúci uskutoční jednu rezerváciu pokrývajúcu niekoľko letov (alebo „úsekov“), uzatvára jednu zmluvu s dodávateľom zahŕňajúcu rôzne lety. Naopak keď cestujúci uskutoční viac ako jednu rezerváciu zahŕňajúcu rôzne lety, uzatvára samostatné nezávislé zmluvy s jedným alebo viacerými dodávateľmi. Z toho už vyplýva, že jedna rezervácia zodpovedá nákupu jednej služby obsahujúcej rôzne zložky, zatiaľ čo viaceré rezervácie zodpovedajú niekoľkým samostatným službám zakúpeným nezávisle cestujúcim.

(133) V rámci jednej rezervácie sa celá cesta zahŕňajúca dva alebo viac letov predáva ako jedna rezervácia a cestujúci má jednu letenku a jeden doklad o rezervácii na celú cestu. Okrem toho, ako poukazujú Írsko a spoločnosť Aer Lingus vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania (pozri odôvodnenie 101), cesta zahŕňajúca niekoľko letov predaných v rámci jednej rezervácie a cesta zahŕňajúca niekoľko letov predaných v rámci samostatných rezervácií sa líšia vo viacerých bodoch. Konkrétne v rámci jednej rezervácie cestujúci nemusí splniť niekoľko rôznych požiadaviek týkajúcich sa odbavenia, batožiny a cestovných dokladov pre jednotlivé lety tvoriace cestu, ale len jeden súbor požiadaviek pokrývajúcich celú cestu až do cieľového miesta. Ak bude prvý let zrušený alebo omeškaný do tej miery, že cestujúci zmešká prípojný let, poskytovateľ cesty s jednou rezerváciou musí prevziať zodpovednosť za zmeškaný spoj (poskytnúť starostlivosť a pomoc, ubytovanie a opätovnú rezerváciu pre cestujúceho v rámci nasledujúceho dostupného letu alebo ponúknuť cestujúcemu náhradu).

(134) Cesta tvorená viacerými úsekmi, ktoré sú rezervované samostatne, zahŕňa nákup nezávislých služieb. Z toho napríklad vyplýva, že keď cestujúci zmešká druhý let z dôvodu omeškania pri prílete prvého letu, nemôže požadovať pomoc od poskytovateľa druhého letu. Cestujúci sa jednoducho „nedostaví“ na druhý let. Keď sú viacnásobné lety zakúpené v rámci samostatných rezervácií, cestujúci si musí na každom letisku vyzdvihnúť batožinu a pri nasledujúcich letoch ju opäť nechať odbaviť. Spoločnosť Aer Lingus zdôraznila, že na žiadnom írskom letisku neboli k dispozícii služby transferu batožiny pre cestujúcich s vlastným pripojením (pozri odôvodnenie 101).

([1]) To je v súlade so štandardnou praxou Komisie v antitrustových prípadoch a prípadoch týkajúcich sa fúzií, ktorá spočíva vo vymedzení relevantných trhov pre pravidelné letecké dopravné služby z pohľadu miesto začiatku cesty – cieľové miesto.

([2]) Podobne ako Írsko aj Spojené kráľovstvo uplatňuje kritérium šiestich hodín pri vymedzení cestujúcich na prípojných letoch (aspoň v tých situáciách, v ktorých prvý let prilieta pred 17.00 h).

(135) Vzhľadom na uvedené skutočnosti spočíva hlavný rozdiel medzi týmito dvomi situáciami v tom, že v jednom prípade cestujúci kupuje integrovanú službu (cesta z miesta A do miesta B) tvorenú dvomi zložkami, ktoré skombinoval dodávateľ služby, zatiaľ čo v druhom prípade si cestujúci kombinuje dve zložky cesty sám na vlastné riziko, a teda v konečnom dôsledku kupuje dve samostatné služby. Cestujúci, ktorý letí z letiska A na letisko B cez letisko C v rámci jednej rezervácie si teda kupuje službu, ktorá sa podstatne odlišuje od služby zakúpenej cestujúcim, ktorý si samostatne rezervuje let z letiska A na letisko C a let z letiska C na letisko B.

(136) Skutočnosť, že jedna rezervácia pokrývajúca niekoľko letov sa podstatne líši od niekoľkých letov pokrytých samostatnými rezerváciami, potvrdzuje oznámenie cestujúcim, ktoré na svojom webovom sídle uverejnila spoločnosť easyJet – jeden z hlavných dopravcov v Únii poskytujúcich priame lety:

> „Spoločnosť easyJet je priamy dopravca (lieta len z letísk odletu a príletu) a neprevádzkuje prípojné lety pre nadväzujúce cesty s využitím letov našej spoločnosti alebo iných leteckých dopravcov. Ak ste si u nás zarezervovali nadväzujúci let, uzavreli ste samostatnú zmluvu a každý let považujeme za samostatnú cestu“ ([1]).

(137) Samostatné zdanenie každej z týchto dvoch služieb a zároveň zdanenie nepriamej cesty zakúpenej v rámci jednej rezervácie len jeden raz je teda primerané a nediskriminačné.

(138) So zreteľom na uvedené posúdenie (pozri odôvodnenia 131 až 137) sa Komisia domnieva, že vymedzenia transferových a tranzitných cestujúcich v rámci finančného zákona sú v súlade s cieľom zdanenia jednotlivých ciest lietadlom z daného miesta začiatku cesty v Írsku do daného cieľového miesta, ktoré zákazník kúpil ako jednu integrovanú službu.

(139) Možno teda konštatovať, že referenčný systém je daň z leteckej dopravy, ako je stanovená vo finančnom zákone vrátane neuplatňovania dane na tranzitných a transferových cestujúcich (systém cesty).

6.2.2.4. Výnimka v rámci referenčného systému

(140) Vzhľadom na to, že neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich je súčasťou referenčného systému, nebola udelená nijaká výnimka v rámci referenčného systému.

(141) Z toho vyplýva, že posúdenie dane z leteckej dopravy s použitím analýzy v troch krokoch nepreukázalo žiadnu selektívnosť.

6.2.2.5. Daň z leteckej dopravy nebola navrhnutá zreteľne svojvoľným alebo predpojatým spôsobom s cieľom uprednostniť určité podniky pred inými.

(142) S cieľom dospieť ku konečnému záveru o selektívnosti je ešte potrebné určiť, či Írsko navrhlo daň z leteckej dopravy zreteľne svojvoľným alebo predpojatým spôsobom s cieľom uprednostniť určité podniky pred inými.

(143) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania v podstate tvrdila, že oslobodenie tranzitných a transferových cestujúcich od dane z leteckej dopravy predstavuje neoprávnenú diskrimináciu medzi dvoma obchodnými modelmi, a to medzi uzlovým modelom s nadväznosťou na diaľkové lety, v ktorom prepravcovia ponúkajú možnosti jednej rezervácie pokrývajúcej niekoľko letov, a modelom priamych dopravcov (ako je napríklad spoločnosť Ryanair), ktorí takéto rezervácie neponúkajú, a že nie je možné tvrdiť, že výnimka bola prístupná pre všetkých leteckých dopravcov bez diskriminácie.

(144) V prvom rade je potrebné poznamenať, že neexistuje žiadny dôkaz o tom, že Írsko navrhlo neuplatňovanie dane z leteckej dopravy tak, aby uprednostnilo určité podniky pred inými. V tejto súvislosti je možné konštatovať, že rôzne členské štáty majú podobné dane, ktoré takisto obsahujú výnimky pre tranzitných a transferových cestujúcich.

(145) Argument spoločnosti Ryanair, že je v podstate nemožné, aby letecký dopravca upravil svoj základný obchodný model z priameho dopravcu na uzlový model s nadväznosťou na diaľkové lety, a že podľa jej znalostí neexistuje nijaký prípad takejto zmeny na trhu, je potrebné posudzovať s rezervou, keďže samotná spoločnosť Ryanair začala ponúkať prípojné lety ([2]). Spoločnosť Ryanair v máji 2017 oznámila, že začína ponúkať svoje prvé prípojné lety cez rímske letisko Fiumicino a prvýkrát ponúka zákazníkom príležitosť rezervovať si priamy prípojný let spoločnosti Ryanair a presadnúť naň. V tejto súvislosti vedúci obchodného oddelenia spoločnosti Ryanair uviedol: „Spoločnosť Ryanair s potešením uvádza na trh svoje prvé prípojné lety cez rímske letisko Fiumicino, ktoré zákazníkom umožnia rezerváciu prípojných letov spoločnosti Ryanair za najnižšie cestovné v Európe. Zákazníci si môžu vybrať z prvých 10 trás z Ríma a budú mať možnosť presunúť sa na nasledujúci let,

([1]) Pozri http://www.easyjet.com/en/help/at-the-airport/connect-and-transit (navštívená 28. marca 2017).
([2]) Pozri https://corporate.ryanair.com/news/news/170517-connecting-flights-launched-at-rome-fiumicino/?market=en (stránka bola navštívená 1. júna 2017).

pričom až do cieľa cesty nebudú nútení prechádzať cez verejne prístupnú letiskovú zónu a znova si odbavovať batožinu. Táto nová služba ponúkaná vo štvrtom roku programu Always Getting Better sa rozšíri na celú sieť spoločnosti Ryanair (ďalšie trasy z Ríma budú pridané v nasledujúcich týždňoch a mesiacoch), len čo sa potvrdí úspešnosť skúšobných letov z rímskeho letiska Fiumicino." ([1]) Zákazníci takisto dostanú jeden doklad o rezervácii pre obidva lety. To je dôkaz, že spoločnosť Ryanair začala ponúkať novú službu, ktorú sama považuje za novú a podstatne odlišnú od priamych letov, ktoré uskutočňovala doteraz.

(146) Po druhé je možné konštatovať, že daň z leteckej dopravy vedie k oddelenému zdaneniu samostatných služieb, a to viacerých letov zakúpených v rámci viacerých rezervácií, a jedinému zdaneniu integrovaných služieb, konkrétne jednotlivých letov tvoriacich jednu cestu, ktoré boli zakúpené v rámci jednej rezervácie. Vzhľadom na dôvody uvedené vyššie (pozri oddiel 6.2.2.3 tohto rozhodnutia) toto rozlíšenie vyplýva zo zásadných rozdielov medzi službami zakúpenými zákazníkom v jednotlivých situáciách, čo má dôležité praktické dôsledky, a to najmä z hľadiska odbavovania, nakladania s batožinou a zodpovednosti leteckého prepravcu v prípade zmeškaného spojenia. Zo skutočnosti, že niektorí leteckí dopravcovia prijali obchodný model zameraný na priame lety, zatiaľ čo iní sa zameriavajú na sieťové služby, nevyplýva, že by rozdielne zdanenie objektívne odlišných služieb bolo diskriminačné. Ako je vysvetlené v oddiele 6.2.2.3, možno považovať za oprávnené zdanenie ciest lietadlom, ktoré sa začínajú v Írsku, na rozdiel od zdanenia každého jednotlivého odletu cestujúceho za hranice Írska.

(147) Komisia poznamenáva, že tvrdenia spoločnosti Ryanair týkajúce sa údajnej diskriminácie sú zrejme založené na predpoklade, že niektorí cestujúci si plánujú cestu lietadlom tak, že si zakúpia niekoľko letov od spoločnosti Ryanair s cieľom letieť z daného letiska na iné letisko „cez" ďalšie letiská, a že takéto viacnásobné lety by sa mali posudzovať rovnako ako jedna rezervácia ([2]). V opačnom prípade by spoločnosť Ryanair nemala dôvod považovať sa za diskriminovanú v porovnaní s leteckými dopravcami, ktorí ponúkajú jednu rezerváciu pre viacnásobné lety. Spoločnosť Ryanair neuviedla, či v čase uplatňovania dane z leteckej dopravy prepravovala takýchto cestujúcich, ani neposkytla údaje o ich počte ([3]). Dôležitejšie je, že žiadne tvrdenie spoločnosti Ryanair nemôže spochybniť úvahy uvedené v odôvodneniach 132 až 134, čo oprávňuje pristupovať k viacerým letom zakúpeným v rámci jednej rezervácie ako k podstatne odlišnej službe v porovnaní s viacerými letmi spájajúcimi tie isté letiská, ktoré však boli zakúpené v rámci samostatných rezervácií, pričom druhý prípad predstavuje niekoľko nezávislých služieb.

(148) Ako je uvedené v odôvodnení 38, Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci T-512/11 uviedol, že Írsko je v prípade nutnosti pripravené zvážiť úpravu dane z leteckej dopravy, a to odstránením požiadavky na jednu rezerváciu z vymedzenia transferového cestujúceho.

(149) Z formálneho vyšetrovania vyplynulo (pozri odôvodnenia 131 až 148), že podmienka jednej rezervácie nebola diskriminačná, keďže zaručovala, že daň z leteckej dopravy sa bude vzťahovať len na cesty lietadlom, ktoré sa začínajú na írskom letisku a predávajú sa zákazníkovi ako samostatná integrovaná služba, bez ohľadu na počet letov zahrnutých do cesty. Komisia teda dospieva k záveru, že nebolo potrebné, aby Írsko odstránilo podmienku jednej rezervácie z vymedzenia transferového cestujúceho s cieľom zabezpečiť, že nejde o štátnu pomoc.

(150) Je možné konštatovať, že Írsko nenavrhlo daň z leteckej dopravy zreteľne svojvoľným alebo predpojatým spôsobom s cieľom uprednostniť určité podniky pred inými. Neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na tranzitných a transferových cestujúcich sa naopak zdá byť oprávnené a odôvodnené.

6.2.3. *Záver o existencii pomoci*

(151) So zreteľom na uvedené posúdenie sa nepotvrdilo, že by opatrenie, ktoré bolo predmetom vyšetrovania, spĺňalo aspoň jednu z podmienok stanovených v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže nie je selektívne. Keďže rôzne podmienky pojmu štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne, znamená to, že opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc. Nie je preto nutné posudzovať, či sú splnené ostatné podmienky, ktoré by preukazovali, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc.

([1]) Pozri https://corporate.ryanair.com/news/news/170517-connecting-flights-launched-at-rome-fiumicino/?market=en (stránka bola navštívená 1. júna 2017).

([2]) Môže ísť napríklad o cestujúceho, ktorý si zakúpi letenku zo Shannonu do Dublinu a samostatnú letenku na let z Dublinu do Barcelony, s odstupom medzi príletom cestujúceho na letisko v Dubline a odletom z tohto letiska do Barcelony dlhším ako šesť hodín. V rámci dane z leteckej dopravy by odlety zo Shannonu a Dublinu boli samostatnými daňovými udalosťami. Keby sa však vymedzenie transferových cestujúcich neodvolávalo na pojem jednej rezervácie, odlet z Dublinu by nebol zdaniteľnou udalosťou v rámci dane z leteckej dopravy a zdaniteľnou udalosťou by bol len odlet zo Shannonu.

([3]) Spoločnosť Ryanair v minulosti aktívne nabádala cestujúcich, aby nevyužívali jej ďalšie lety ako prípojné lety. Pozri rozhodnutie Komisie z 27. júna 2007 vo veci fúzie COMP.M.4439 Ryanair/Aer Lingus (Ú. v. EÚ C 47, 20.2.2008, s. 14), odôvodnenie 48.

7. **ZÁVER**

(152) Neuplatňovanie dane z leteckej dopravy na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Neuplatňovanie dane z leteckej dopravy, ktorú zaviedla Írska republika prostredníctvom druhého finančného zákona z roku 2008, na transferových a tranzitných cestujúcich nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Írsku.

V Bruseli 14. júla 2017

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie