

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 25. července 2012

o státní podpoře SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rozdílné sazby daně z letecké dopravy, které zavedlo Irsko

(oznámeno pod číslem C(2012) 5037)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/199/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) V roce 2009 obdržela Komise v souvislosti se státní podporou stížnost od provozovatele leteckých služeb (dále jen „stěžovatel“), jež se týkala řady aspektů daně z letecké dopravy, kterou zavedlo Irsko, včetně rozdílných daňových sazeb vztahujících se na lety do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu, jež údajně zvýhodňovaly společnost Aer Arann.
- (2) Dopisem ze dne 13. července 2011 Komise Irsko informovala, že se s ohledem na rozdílné daňové sazby uplatňované v rámci irské daně z letecké dopravy rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy. Komise irské orgány požádala, aby kopii rozhodnutí předaly příjemcům.
- (3) Dne 9. srpna 2011 a 5. září 2011 zaslal provozovatel leteckých služeb, společnost Ryanair Ltd. (dále jen „Ryanair“), dopisy související s rozhodnutím Komise o zahájení řízení. Komise na tyto dopisy odpověděla dne 5. října 2011. Dne 17. října 2011 zaslala společnost Ryanair další dopis.

- (4) Po prodloužení lhůty pro odpověď předložily irské orgány dne 15. září 2011 své připomínky k rozhodnutí Komise.
- (5) Dne 18. října 2011 bylo rozhodnutí Komise o zahájení řízení zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* (2). Komise zúčastněné strany vyzvala, aby se k opatření vyjádřily.
- (6) Dne 17. listopadu 2011 poskytla společnost Ryanair svou odpověď na tuto výzvu. Dopisem ze dne 28. listopadu 2011 se Komise společnosti Ryanair dotázala, zda jsou některé informace uvedené v jejím podání důvěrné, a nemohou být proto sděleny irským orgánům. Dopisem ze dne 30. listopadu 2011 společnost Ryanair potvrdila, že podání ze dne 17. listopadu 2011 lze předat irským orgánům.
- (7) Dopisem ze dne 12. prosince 2011 předala Komise připomínky společnosti Ryanair irským orgánům, které se k nim vyjádřily dne 13. ledna 2012.

2. POPIS OPATŘENÍ

- (8) Od 30. března 2009 zavedly irské orgány spotřební daň na osobní leteckou dopravu. Vnitrostátním právním základem daně je oddíl 55 finančního zákona (č. 2) z roku 2008 (*Finance (No. 2) Act 2008*), který zavádí spotřební daň, na niž se odkazuje jako na „daň z letecké dopravy“ a kterou musí provozovatelé leteckých služeb platit za „každého cestujícího odlétajícího z letiště“, jež se nachází v Irsku (3). Daň je splatná při odletu cestujícího z letiště letadlem, které může přepravovat více než 20 cestujících a které se nepoužívá ke státním nebo vojenským účelům. I když má být daň v konečném důsledku přenesena na cestující v ceně letenky, za výběr a platbu této daně odpovídají provozovatelé leteckých služeb (4).

(2) Viz poznámka pod čarou č. 1.

(3) Z působnosti daně jsou vyňata letadla, která mohou přepravovat méně než 20 cestujících, a letadla používaná ke státním nebo vojenským účelům. Totéž platí pro odlety z letišť s méně než 10 000 cestujících ročně.

(4) Každý provozovatel leteckých služeb, který je povinen odvádět tuto daň, se musí zaregistrovat u daňové správy a do 20 dnů nebo v jině lhůtě, kterou případně stanoví daňová správa, předložit daňové správě výkaz udávající počet cestujících, kteří odletěli v průběhu předchozího měsíce.

(1) Úř. věst. C 306, 18.10.2011, s. 10.

(9) V době svého zavedení byla tato daň vypočítávána podle vzdálenosti mezi letištěm, kde byla cesta zahájena, a letištěm, kde končila, v sazbě i) 2 EUR v případě cesty z letiště do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu a ii) 10 EUR v ostatních případech.

(10) V návaznosti na šetření Komise v souvislosti s možným porušením nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství⁽⁵⁾ a článku 56 Smlouvy o volném pohybu služeb se sazby odlety bez ohledu na vzdálenost vztahuje jednotná sazba daně ve výši 3 EUR⁽⁶⁾.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(11) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení s ohledem na nižší daňovou sazbu, která se v období od 30. března 2009 do 1. března 2011 vztahovala na určité trasy, jelikož se domnívala, že představuje státní podporu, a měla pochybnosti ohledně její slučitelnosti s vnitřním trhem.

(12) Při posuzování selektivnosti daného opatření Komise v souladu s ustálenou judikaturou⁽⁷⁾ nejprve určila příslušný referenční daňový systém a poté analyzovala, zda opatření představovalo odchylku od tohoto systému, a pokud ano, zda je tato odchylka v souladu s povahou a logikou daňového systému.

(13) Komise dospěla k závěru, že v daném případě je referenčním systémem zdanění cestujících v letecké dopravě, kteří odlétají z letiště nacházejícího se v Irsku.

(14) Komise zaznamenala, že systém daně z letecké dopravy stanovil jednu obecnou či běžnou sazbu vztahující se téměř na všechny lety a sníženou sazbu u letů do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu. Komise měla za to, že běžná sazba představovala referenční systém, zatímco snížená sazba,

kteřá se vztahovala na náležitě vymezenou kategorii letů, se jevila jako výjimka z referenčního systému.

(15) Komise pochybovala, zda je snížená sazba odůvodněna vzdáleností mezi destinací, kde let započal, a destinací, kde byl ukončen.

(16) Za prvé, sazba se neuplatňovala na základě skutečné délky trasy, nýbrž na základě vzdálenosti mezi letištěm v Dublinu a místem určení.

(17) Za druhé se nezdálo, že struktura a objektivní povaha daně souvisí se vzdáleností letu, nýbrž se skutečností, že se jedná o odlet z irského letiště. Vazba na daňové orgány, zdanitelné plnění (odlet z irského letiště) a nepříznivé vnější důsledky pro irskou společnost (hluk a znečištění ovzduší) byly u všech cestujících odlétajících z irského letiště naprosto stejné bez ohledu na místo určení a vzdálenost. Dotyční provozovatelé leteckých služeb se proto v této souvislosti vzájemně nacházeli ve stejné právní a faktické situaci.

(18) Za třetí, daňový systém se nevyznačoval jasně koncipovaným odlišením výše daně v poměru k vzdálenosti letů, nýbrž stanovil pouze dvě sazby: jednu pro lety na velmi krátké vzdálenosti a druhou pro všechny ostatní lety. Zdá se, že toto kritérium zvýhodňovalo lety v rámci Irsku a do některých západních částí Spojeného království, a rozlišovalo tudíž mezi vnitrostátními lety a lety uvnitř Unie. V daném případě irské orgány tvrdily, že by vyšší poplatek u destinací, na něž se vztahovala nižší sazba, nebyl přiměřený v poměru k ceně. Komise zjistila, že cena letek u vnitrostátních destinací není nutně nižší než cena letenek u letů do jiných destinací v Unii. Nezdá se, že by nižší daňová sazba byla odůvodněna povahou a logikou systému daně z letecké dopravy, a proto se považovala za selektivní opatření.

(19) Jelikož se zdálo, že jsou splněna rovněž všechna ostatní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, usuzovalo se, že opatření představuje státní podporu pro provozovatele leteckých služeb, kteří provozují trasy, na něž se vztahuje snížená sazba.

(20) Nezdálo se, že by podpora spadala do oblasti působnosti některých pokynů k slučitelnosti státní podpory, které Komise vydala. Jelikož se zdálo, že opatření představuje provozní podporu, která rozlišuje mezi lety v rámci Unie, nebylo ji možno považovat za slučitelnou přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Na podporu se mimoto nevztahovala žádná z ostatních výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 nebo 3 Smlouvy.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

⁽⁶⁾ V rámci řízení o nesplnění povinnosti zaslala Komise dne 18. března 2010 dopis s výzvou, v němž zastávala názor, že zavedením rozdílných sazeb daně z letecké dopravy nesplnilo Irsko své povinnosti podle nařízení (ES) č. 1008/2008 a článku 56 Smlouvy. Na základě této výzvy irské orgány daňový systém pozměnily.

⁽⁷⁾ Viz například rozsudky ve věci C-88/2003 *Portugalsko v. Komise*, Sb. rozh. 2006, s. I-7115, bod 56 a ve věci C-487/2006 P *British Aggregates v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. I-10505, body 81–83.

- (21) Komise proto měla pochybnosti ohledně slučitelnosti opatření podpory s vnitřním trhem a v souladu s čl. 4 odst. 4 nařízení (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ⁽⁸⁾, se rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení a vyzvala Irsko a ostatní zúčastněné strany k podání připomínek.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (22) V reakci na oznámení v Úředním věstníku ⁽⁹⁾ obdržela Komise připomínky irských orgánů a společnosti Ryanair.

4.1. Připomínky irských orgánů

4.1.1. Dotyčná daň je daní uloženou spotřebitelům

- (23) Irské orgány uvedly, že daň z letecké dopravy je na základě své povahy v podstatě daní uloženou spotřebitelům. V zájmu snadného uplatňování uložily irské orgány každé letecké společnosti povinnost odvádět daňové správe příslušnou částku za každého cestujícího odlétajícího z irského letiště, kterého dotyčná letecká společnost přepravila. Provozovatelé leteckých služeb však mohou daň přenést na cestující a vybírat ji od nich.
- (24) Daň z letecké dopravy je mimoto obvykle uvedena v ceně letenky a/nebo v obecných podmínkách provozovatelů jako daň nebo dávka spolu s ostatními poplatky a daněmi. Daň proto nezvýhodňuje žádného provozovatele leteckých služeb, jelikož se jedná pouze o jinou dávku, daň nebo poplatek, jenž je fakticky účtován spotřebiteli.

4.1.2. Neexistence výhody pro určité provozovatele

- (25) Irské orgány uvedly, že podmínkou pro to, aby daň z letecké dopravy spadala do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, je zvýhodnění určitých provozovatelů. Podle irských orgánů může být v případě, kdy je daň z letecké dopravy v podstatě daní uloženou spotřebitelům, ať už ve výši 10 EUR nebo 2 EUR, obtížné pochopit, jak by mohla daň zvýhodňovat určité provozovatele.
- (26) Se všemi provozovateli je bez ohledu na to, zda musí účtovat daňovou sazbu ve výši 10 EUR nebo 2 EUR, bezesporu zacházeno stejně. Vzniká otázka, zda jsou zvýhodnění provozovatelé leteckých služeb, kteří musí účtovat pouze sazbu daně ve výši 2 EUR. Podle irských orgánů by daň z letecké dopravy mohla představovat podporu pouze za situace, kdy by letecké společnosti

provozující lety do destinací nacházejících se maximálně 300 km od letiště v Dublinu musely vybírat daň z letecké dopravy ve výši 10 EUR a mohly si ponechat rozdíl mezi sazbou ve výši 10 EUR a sazbou ve výši 2 EUR. Tak tomu však nebylo. V tomto ohledu je důležité uvést, že irské orgány neměly při navrhování dotyčné daně na mysli žádného konkrétního provozovatele nebo obchodní model.

4.1.3. Nejsou zvýhodnění irští provozovatelé leteckých služeb

- (27) Za prvé je třeba podotknout, že Irsko již nemá národní letecké dopravce, jelikož stát odprodal svou majetkovou účast ve společnosti Aer Lingus, která byla původně národním leteckým dopravcem, a zůstal mu menšinový podíl.
- (28) Pokud by daň měla dopad na irské provozovatele leteckých služeb, tento dopad by se u jednotlivých provozovatelů velmi lišil. Irské orgány uvádějí, že trasy uvnitř Unie, které podléhaly vyšší sazbě ve výši 10 EUR, provozovaly převážně stejné irské letecké společnosti. V příslušném období měli tři provozovatelé leteckých služeb u letů, na něž se vztahovala nižší sazba, podíl na trhu ve výši přibližně [93–97] (*) %, dominantní postavení však měli i na trhu letecké dopravy uvnitř Unie a připadalo na ně [82–87] (*) % veškerých těchto letů uvnitř Unie.
- (29) Irské orgány zejména tvrdily, že případné znevýhodnění, na něž upozornila společnost Ryanair, je jednoznačně neudržitelné, jelikož na společnost Ryanair připadá přibližně [56–63] (*) % cestujících přepravených na trasách, na něž se vztahovala nižší sazba (viz tabulka 1).

Tabulka 1

Podíly irských provozovatelů leteckých služeb na trhu na trasách s odletem z irských letišť.

Podíly na trhu		
	Do 300 km	Nad 300 km ⁽¹⁾
Ryanair	[56–63] (*) %	[42–47] (*) %
Aer Lingus	[16–23] (*) %	[35–40] (*) %
Aer Arann	[10–17] (*) %	[0,5–2,5] (*) %
CELKEM	[93–97] (*) %	[82–85] (*) %

⁽¹⁾ Výhradně v rámci Unie.

Zdroj: Informace, které Irsko poskytlo na základě údajů tří irských provozovatelů leteckých služeb a údajů získaných od irského statistického úřadu (Central Statistics Office).

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 1.

(*) Kvůli ochraně obchodního tajemství je použito rozpětí.

(30) Tabulka 1 ukazuje, že jediný operátor, kterého by bylo možno na základě menšinového podílu státu považovat za národního dopravce (Aer Lingus), měl mnohem větší podíl letů, na něž se vztahovala vyšší sazba ([35–40] (*) %) než letů, u nichž platila nižší sazba ([16–23] (*) %). Pokud by proto měla nižší daňová sazba nějaký dopad na letecké společnosti, byla by společnost Aer Lingus značně znevýhodněna.

(31) Co se týká společnosti Aer Arann, o které stěžovatel rovněž tvrdil, že má výhody z údajné podpory, irské orgány uvedly, že mezi rokem 2007 a 2010 zaznamenala tato společnost významný pokles obrátu i snížení počtu cestujících. Po zavedení daně vykázala společnost Aer Arann ztráty ve výši 18 milionů EUR. Zdá se proto, že tato letecká společnost byla nejziskovější před zavedením daně. Irské orgány rovněž podotkly, že existovala pouze jedna vnitrostátní trasa, na niž stěžovatel soutěžil se společností Aer Arann, a že na této trase provozoval stěžovatel téměř [37–42] (*) % letů. Pokud jde o lety do destinací v zahraničí, které využívaly nižší sazbu (západní část Spojeného království), stěžovatel provozoval více než [37–42] (*) % pravidelných letů, zatímco společnosti Aer Arann a Aer Lingus měly menší podíly.

(32) Provozovatelé leteckých služeb, kteří nepocházejí z Irska, mohli vždy provozovat lety, na něž se vztahovala nižší sazba daně. V tomto ohledu neměl stát žádnou rozhodovací pravomoc. Irské orgány tvrdí, že pokud by existovala výhoda vyplývající z provozování letů, na něž se vztahovala nižší daňová sazba, rozhodli by se zahraniční provozovatelé (ze zemí mimo Irsko) tyto lety provozovat. Protože zahraniční letecké společnosti tyto lety neprovozují, svědčí to o tom, že z nižší sazby neplyne žádná výhoda.

4.1.4. Nižší sazba byla zavedena s cílem zamezit uplatňování daňové sazby, která by nebyla přiměřená v poměru k ceně letenky

(33) Irské orgány zdůraznily, že rozlišení sazeb mělo do výše daně zavést prvek přiměřenosti v poměru k vzdálenosti, jelikož u bližších destinací jsou ceny obvykle nižší. Ačkoliv se uznává, že mezi vzdáleností a cenou neexistuje úplná korelace, usuzovalo se, že tato korelace postuluje k zdůvodnění rozdělení daně na dvě úrovně. Irské orgány mají za to, že mechanismus zajišťující přesnější rozlišování na základě vzdálenosti by vedl k tomu, že by systém byl mimořádně složitý a administrativně náročný.

4.1.5. Žádné narušení hospodářské soutěže

(34) Irské orgány uvedly, že nižší daňová sazba nevedla k narušení hospodářské soutěže a neměla žádný vliv na obchod. Za prvé, jelikož daň je na základě své povahy daní uloženou spotřebitelům, nemá žádný zjevný dopad na provozovatele leteckých služeb. Za druhé, rozdílné

daňové sazby neodlišují irský trh od trhů ostatních členských států. Z letů, na něž se vztahovala nižší sazba, tvořily velkou většinu jiné než vnitrostátní lety (68 % v porovnání s 32 % čistě vnitrostátních letů). Za třetí, provozovatelé leteckých služeb působí na trhu, který je otevřený hospodářské soutěži, což znamená, že trh je otevřený novým účastníkům, na něž se nižší daňová sazba vztahuje za stejných podmínek jako na ostatní provozovatele leteckých služeb. Pokud by nižší daňová sazba zvýhodňovala určité provozovatele, letecké společnosti ze zemí mimo Irsko by se pravděpodobně rozhodly provozovat trasy, na něž se vztahovala nižší sazba. Protože se noví účastníci neobjevili, svědčí to o tom, že nižší sazba nezvýhodňovala určité provozovatele leteckých služeb.

4.1.6. Případná podpora by byla podporou de minimis nebo by měla na dotčené provozovatele leteckých služeb zanedbatelný dopad

(35) Irské orgány tvrdily, že i kdyby se nižší daňová sazba považovala za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, měla by být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, jelikož by se buď jednalo o podporu *de minimis*, nebo by měla na dotčené provozovatele leteckých služeb zanedbatelný dopad.

4.2. Připomínky třetích stran

4.2.1. Ryanair

(36) Co se týká hodnocení nižší daňové sazby jako státní podpory, společnost Ryanair souhlasila s předběžným názorem, který Komise vyslovila ve svém rozhodnutí ze dne 13. května 2011, že nižší daňová sazba zvýhodňuje určité provozovatele leteckých služeb a představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Společnost Ryanair však nesouhlasí s názorem Komise, že i) vyšší sazbu ve výši 10 EUR je nutno považovat za „běžnou“ sazbu a že ii) společnost Ryanair získala prostřednictvím opatření výhodu.

(37) Co se týká stanovení „běžné“ či „obvyklé“ sazby v rámci daňového systému, společnost Ryanair tvrdila, že názor Komise, že běžnou sazbu představuje vyšší sazba ve výši 10 EUR a že všichni provozovatelé, kteří podléhají nižší sazbě ve výši 2 EUR, získali výhodu, je subjektivní. Podle společnosti Ryanair neexistuje důvod, proč by se za běžnou sazbu měla považovat vyšší sazba, a nikoli nižší sazba. Jelikož dvoustupňová sazba byla nahrazena jednotnou sazbou, je pravděpodobné, že nová sazba je kompromisem mezi původními sazbami. Přiměřenou referenční hodnotou pro posouzení možné újmy nebo výhod plynoucích z dvoustupňového systému je proto nová sazba.

(38) Společnost Ryanair dále uvedla, že dvoustupňová daň z letecké dopravy neposkytla společnosti Ryanair žádnou výhodu. Při posuzování opatření, které může představovat státní podporu, musí vzít Komise v úvahu jeho

celkové dopady na potenciálního příjemce, a zejména zohlednit případné výhody a nevýhody údajné podpory. V období, kdy platil dvoustupňový daňový systém, zaplatila společnost Ryanair daně uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2

Přepravení cestujících a zaplacená daň v období od 30. března 2009 do 1. března 2011

Kategorie destinace u letů z letiště v Dublinu	Cestující podléhající dani	Zaplacená daň	Podíl
Ve vzdálenosti do 300 km v rámci státu (sazba ve výši 2 EUR)	[...] (*)	[...] (*) EUR	[0,5–2,5] (*) %
Ve vzdálenosti do 300 km mimo stát (sazba ve výši 2 EUR)	[...] (*)	[...] (*) EUR	[1,5–4,5] (*) %
Ve vzdálenosti nad 300 km v rámci EU	[...] (*)	[...] (*) EUR	[93–98] (*) %
Ve vzdálenosti nad 300 km mimo EU	[...] (*)	[...] (*) EUR	[0,3–2,5] (*) %
CELKEM	[...] (*)	[...] (*) EUR	100 %

- (39) Jelikož se společnost Ryanair domnívá, že by se za běžnou sazbu měla považovat nová jednotná sazba ve výši 3 EUR, měla by společnost Ryanair v období od 30. března 2009 do 1. března 2011 jako daň z letecké dopravy uhradit částku ve výši [...] (*) EUR⁽¹⁰⁾. To je o [...] (*) EUR méně než částka, která byla skutečně zaplacená (viz tabulka 2). Společnost Ryanair tudíž tvrdí, že z nižší daně neměla žádný prospěch, nýbrž že byla spíše znevýhodněna.

4.3. Poznámky Irska k připomínkám třetí strany

- (40) Dne 13. ledna 2012 se irské orgány vyjádřily k připomínkám společnosti Ryanair: za *prvé*, nesouhlasily s popisem daně, který uvedla společnost Ryanair, jelikož daň je podle jejich názoru v podstatě daní uloženou spotřebitelům a nižší daňová sazba neposkytuje leteckým společnostem žádnou výhodu. Za *druhé* nechápou, jak by společnost Ryanair mohla být stranou, která je nejvíce bezprostředně a negativně dotčena nižší sazbou, zejména proto, že na ni připadá [56–63] (*) % cestujících přepravených na linkách, které podléhají nižší sazbě. Za *třetí* není tvrzení, že nižší daňová sazba byla navržena s cílem podpořit společnost Aer Arann, nikterak podloženo. Irské orgány neměly při navrhování daně z letecké dopravy na mysli žádného konkrétního provozovatele. Za *čtvrté*, tvrzení společnosti Ryanair, že vyšší sazbu ve

výši 10 EUR nelze považovat za běžnou sazbu daně z letecké dopravy, postrádá logiku. V rámci dvoustupňového daňového systému se vyšší sazba vztahovala na 85 až 90 % všech odletů. Irské orgány zopakovaly, že odchylku od běžné sazby ve výši 10 EUR umožnily s cílem učinit výši daně přiměřenou v poměru ke vzdálenosti.

5. POSOUZENÍ

5.1. Existence státní podpory podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (41) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, že „podpora poskytovaná v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

Selektivnost

- (42) Aby se na opatření vztahoval čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být toto opatření selektivní⁽¹¹⁾. Při zjišťování, zda je opatření selektivní, musí Komise posoudit, zda opatření zvýhodňuje „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“ vůči ostatním, které se nacházejí s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem ve srovnatelné skutkové a právní situaci⁽¹²⁾. Podle ustálené judikatury⁽¹³⁾ je daňové opatření *a priori* selektivní, pokud představuje odchylku od běžně uplatňovaného obecného daňového rámce.
- (43) Komise proto musí nejprve určit příslušný referenční daňový systém. Co se týká zdanění, Komise podotýká, že stanovení systému zdanění spadá v zásadě do výlučné pravomoci členských států. Při navrhování svého daňového systému se irské orgány rozhodly vymezit odlet cestujícího letadlem z letiště nacházejícího se v Irsku jako zdanitelné plnění u daně z letecké dopravy. Referenčním systémem je proto zdanění cestujících v letecké dopravě, kteří odlétají letadlem z letiště v Irsku. Cílem tohoto systému je zvýšení příjmů státního rozpočtu. Závěr, že referenčním systémem je zdanění cestujících v letecké dopravě, kteří odlétají z letiště nacházejícího se v Irsku, potvrdily irské orgány ve své odpovědi na připomínky třetí strany.

⁽¹¹⁾ Viz věc C-66/02 *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 2005, s. I-10901, bod 94.

⁽¹²⁾ Viz například věci C-143/99 *Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Sb. rozh. 2001, s. I-8365, bod 41, C-308/01 *GIL Insurance a další*, Sb. rozh. 2004, s. I-4777, bod 68 a C-172/03 *Heiser*, Sb. rozh. 2005, s. I-1627, bod 40, C-88/03 *Portugalsko*, Sb. rozh. 2006, s. I-7115, bod 54 a C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri v. Regione Sardegna*, Sb. rozh. 2009, s. I-10821, bod 61.

⁽¹³⁾ Viz například rozsudek ve věci T-210/02 *RENV British Aggregates Association v. Komise*, Sb. rozh. 2006, s. II-2789, bod 107 a věci C-88/03 *Portugalsko*, bod 56 a C-487/06 *P British Aggregates*, Sb. rozh. 2008, body 81–83.

⁽¹⁰⁾ Částka ve výši 3 EUR vynásobená [...] (*) cestujících.

- (44) Za druhé, v souladu s ustálenou judikaturou⁽¹⁴⁾ musí Komise rozhodnout, zda dotyčné daňové opatření představuje odchylku od určeného referenčního systému.
- (45) Společnost Ryanair uvedla, že by se za běžnou sazbu v systému daně z letecké dopravy měla považovat nižší sazba ve výši 2 EUR nebo alternativně jednotná sazba ve výši 3 EUR, která byla zavedena dne 1. března 2011. Kromě určitých destinací v západní části Spojeného království se však nižší sazba vztahuje pouze na vnitrostátní destinace a podle irských orgánů jde pouze o 10–15 % všech letů, které podléhají dani. Nelze ji proto považovat za běžnou daňovou sazbu. Co se týká sazby ve výši 3 EUR, ta neplatila v době, na kterou se vztahuje toto rozhodnutí, a nelze ji proto považovat za běžnou sazbu v systému daně z letecké dopravy platnou v té době. Komise proto konstatuje, že běžnou sazbou referenčního systému byla vyšší sazba ve výši 10 EUR, zatímco snížená sazba ve výši 2 EUR, která se vztahovala na úzce vymezenou kategorii letů, představovala výjimku z referenčního systému.
- (46) Za třetí, Komise musí přezkoumat, zda jsou tyto výjimky odůvodněné „povahou nebo celkovou strukturou systému“⁽¹⁵⁾ v daném členském státě. Je-li tomu tak, nemá se za to, že opatření poskytuje selektivní výhodu, a nepředstavuje tudíž státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. V této souvislosti je třeba uvést, že podle ustálené judikatury⁽¹⁶⁾ jsou důležité základní a řídicí zásady referenčního systému, nikoli zásady dotyčného opatření.
- (47) Podle irských orgánů byla nižší sazba stanovena s cílem učinit výši daně přiměřenou v poměru k vzdálenosti letu. Komise podotýká, že odůvodnění nesouvisí se základními a řídicími zásadami samotného daňového systému, nýbrž spíše se zásadami samotné odchylky. Struktura a objektivní povaha daně nesouvisela se vzdáleností letu, nýbrž se skutečností, že se jedná o odlet z irského letiště. Vazba na daňový orgán, zdanitelné plnění (odlet z irského letiště) a nepříznivé vnější důsledky pro irskou společnost ze strany cestujících, kteří odlétají z irského letiště, (např. hluk a znečištění) byly naprosto stejné bez ohledu na místo určení letu a vzdálenost. Dotčení provozovatelé leteckých služeb se proto v této souvislosti vzájemně nacházeli ve stejné právní a faktické situaci.
- (48) Daňový systém se mimoto nevyznačuje jasně koncipovaným rozlišením výše daně v poměru ke skutečné délce letů. Za prvé, daňová sazba nebyla uplatňována na základě skutečné délky letu, nýbrž na základě vzdálenosti mezi letištěm v Dublinu a příslušnou destinací bez ohledu na skutečné místo odletu. Za druhé, daňový systém stanoví pouze dvě sazby: jednu pro lety na velmi krátkou vzdálenost od letiště v Dublinu a druhou pro všechny ostatní lety.
- (49) I kdyby důvod pro odchylku spočíval v povaze a logice zásad systému daně z letecké dopravy, Soudní dvůr uvedl, že výhoda musí být soudržná nejen s rysy vlastními daňové soustavě, ale také pokud jde o fungování této soustavy⁽¹⁷⁾. Jak je uvedeno v 47. bodě odůvodnění, daňový systém ve skutečnosti nezajišťoval přiměřené sazby v poměru ke skutečné délce letů, jelikož platné sazby byly stanoveny na základě vzdálenosti mezi letištěm v Dublinu a dotyčnou destinací bez ohledu na skutečné místo odletu a jelikož byly platné pouze dvě sazby: jedna pro lety na velmi krátkou vzdálenost od letiště v Dublinu a druhá pro všechny ostatní lety. Cena letenek do vnitrostátních destinací nemusí být nutně nižší než u letů do jiných destinací v Unii. Opatření proto nemohlo dosáhnout svého cíle spočívajícího v zajištění přiměřeného zdanění v poměru k vzdálenosti letu. V tomto případě irské orgány ani třetí strana netvrdily, že dopadem odchylky bylo to, že výše daní byla skutečně úměrná vzdálenosti. Naopak, irské orgány uznávají, že mezi vzdáleností a sazbou daně neexistuje úplná korelace.
- (50) Komise proto nevidí žádný důvod k tomu, aby změnila svůj předběžný názor, že nižší sazba daně nebyla v souladu s logikou a celkovou strukturou systému daně z letecké dopravy. Komise se proto domnívá, že opatření je selektivní a není odůvodněné povahou a logikou systému.

V ý h o d a

- (51) Výdaje související s daněmi představují náklady, které obvykle hradí podnik.

⁽¹⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 12.

⁽¹⁵⁾ Viz např. věc C-173/73 *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 1974, s. 709 a rovněž bod 13 a následující body ve sdělení Komise o použití předpisů o státní podpoře v případě opatření týkajících se přímého zdanění podnikatelské činnosti, Úř. věst. C 384, 10.12.1998, s. 3.

⁽¹⁶⁾ Viz např. rozsudky ve spojených věcech C-78/08 až C-80/08 *Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate v. Paint Graphos scarl Adige Carni srl, in liquidation*, v. *Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate a Ministero delle Finanze v. Michele Franchetto*, nezveřejněno, zejména bod 69, a rovněž ve věci T-210/02, bod 107.

⁽¹⁷⁾ Viz např. rozsudek ve spojených věcech C-78 až C-80/08, bod 73.

- (52) Uplatnění daně z letecké dopravy může ovlivnit příjmy leteckých společností, které musí tuto daň platit, tím, že zvyšuje ceny letenek, jež mohou společnosti nabízet svým zákazníkům, nebo snižuje u každé prodané letenky marži, jestliže se letecké společnosti rozhodnou, že daň nepřenesou na zákazníky. V tomto ohledu Soudní dvůr uvedl, že „jelikož letištní poplatky přímo a automaticky ovlivňují cenu letu, projeví se rozdíly v poplatcích, které musí hradit cestující, automaticky v dopravních nákladech, a tudíž [...] přístup k vnitrostátním letům bude v porovnání s přístupem k letům uvnitř Společenství zvýhodněn“⁽¹⁸⁾ [neověřený překlad – pozn. překl.].
- (53) Snižená sazba u určitého typu letů má proto na provozovatele leteckých služeb, kteří nabízejí tento typ letů, menší dopad než běžná sazba. Tito provozovatelé leteckých služeb jsou osvobozeni od nákladů, jež by jinak museli nést, takže náklady, které musí přenést na své zákazníky nebo které musí sami nést, jsou nižší.
- (54) Komise proto konstatuje, že nižší daňová sazba zvýhodnila provozovatele leteckých služeb na trasách, na něž se vztahovala tato sazba. Nižší náklady, které museli přenést na zákazníky nebo přímo převzít, představovaly finanční prostředky, které tyto provozovatelé leteckých služeb mohli ušetřit, a tudíž zlepšily jejich hospodářskou situaci v porovnání s ostatními provozovateli leteckých služeb, kteří soutěží na trhu letecké dopravy. Výhoda odpovídá rozdílu mezi nižší sazbou ve výši 2 EUR a běžnou sazbou daně ve výši 10 EUR v období od 30. března 2009 do 1. března 2011. Komise podotýká, že lety, na něž se vztahovala nižší sazba, provozovali především provozovatelé leteckých služeb se silnou vazbou na Irsko (společnosti Aer Lingus, Aer Arann a Ryanair byly založeny v Irsku a dosud zde mají své ústředí). Snižená sazba proto ve skutečnosti zvýhodnila irské provozovatele leteckých služeb v porovnání s ostatními provozovateli z Unie.
- (55) Komise nemůže přijmout tvrzení společnosti Ryanair, že výhoda byla omezena na rozdíl mezi nižší sazbou a sazbou ve výši 3 EUR, která byla zavedena dne 1. března 2011. Tato sazba neplatila ve stejné době jako nižší sazba, a v případě, je-li výhoda stanovena v systému s jednou nižší daňovou sazbou a jednou vysokou sazbou, nezachycuje použití referenční hodnoty, která je stanovena někde mezi těmito dvěma sazbami, celou poskytnutou výhodou.
- (56) Společnost Ryanair dále tvrdí, že z nižší daňové sazby měla menší prospěch než například společnost Aer Arann, jelikož většina jejích letů se uskutečňuje do destinací, na něž se vztahovala vyšší sazba. Výhodou plynoucí z uplatňování nižší daňové sazby ve výši 2 EUR je rozdíl mezi touto sazbou a běžnou sazbou ve výši 10 EUR. Při uplatňování nižší sazby na určité lety měla společnost Ryanair stejně jako všechny ostatní letecké společnosti provozující lety, na něž se vztahovala tato sazba, výhodu odpovídající rozdílu mezi oběma sazbami.
- (57) Irské orgány tvrdí, že daň měla být přenesena na cestující, a proto na úrovni provozovatelů leteckých společností neexistovala žádná výhoda. V této souvislosti Komise podotýká, že snížená sazba oproti běžné sazbě dotyčné daně může provozovateli leteckých služeb, který musí hradit sníženou sazbu, poskytnout selektivní výhodu i v případech, kdy existuje právní požadavek na přenesení dotyčné daně na zákazníky⁽¹⁹⁾. Komise rovněž podotýká, že v dotyčném případě neexistoval žádný mechanismus, který by zajišťoval skutečné přenesení daně, nýbrž že bylo ponecháno na provozovateli leteckých služeb, aby rozhodl, zda a jak bude daň přenesena na cestující. Ve své stížnosti stěžovatel ve skutečnosti tvrdil opak, a sice že nemohl náklady na daň přenést na své zákazníky, jelikož pokud by tak učinil, mělo by to nepřiměřený dopad na ceny jeho letenek. Komise proto nesouhlasí s irskými orgány, že na úrovni provozovatelů leteckých služeb neexistovala žádná výhoda: provozovatelé, kteří mohli u určitých letů využít nižší daňovou sazbu, museli na své zákazníky přenést nižší náklady než ostatní. V souladu s praxí Komise, pokud jde o opatření podpory vyplývající ze spotřební daně⁽²⁰⁾, se má za to, že osvobození od těchto poplatků poskytuje provozovateli leteckých služeb, který musí daň platit, výhodu bez ohledu na skutečnost, že se tento subjekt může rozhodnout, že náklady přenechá na své zákazníky.
- (58) Komise proto konstatuje, že nižší daňová sazba zvýhodnila určité provozovatele leteckých služeb. Výhoda odpovídá rozdílu mezi nižší sazbou ve výši 2 EUR a běžnou sazbou daně ve výši 10 EUR v období od 30. března 2009 do 1. března 2011. Lety, na něž se vztahovala nižší sazba, provozovaly především letecké společnosti se silnou vazbou na Irsko (Aer Lingus, Aer Arann a Ryanair). Snižená sazba proto zvýhodnila irské provozovatele leteckých služeb v porovnání s ostatními provozovateli z Unie.

⁽¹⁹⁾ Viz např. věc C-143/99, zejména body 5, 54 a 55.

⁽²⁰⁾ Viz rozhodnutí Komise K(2007) 754 ve věci státní podpory N 892/2006 – FI – Změna systému rozdílného zdanění energie, Úř. věst. C 109, 15.5.2007, s. 1; rozhodnutí Komise K(2007) 2416/2 ve věci N 775/2006 – DE – Snižené daňové sazby pro výrobní průmysl, zemědělství a lesnictví atd., Úř. věst. C 152, 6.7.2007, s. 3; rozhodnutí Komise K(2005) 1815/3 ve věci N 190/A/2005 – UK – Změna dávky za změnu klimatu, Úř. věst. C 146, 22.6.2006, s. 8 a rozhodnutí Komise K(2009) 8093/2 ve věci N 327/2008 – DK – Snižení daní z emisí NO_x pro velké znečišťovatele a podniky omezující znečišťování a snížení daní u bioplynu a biomasy, Úř. věst. C 166, 25.6.2010, s. 1.

⁽¹⁸⁾ Viz např. věc C-92/01 Georgios Stylianakis v. Elliniko Dimosio, Sb. rozh. 2003, s. I-1291, bod 28 a věc C-70/99 Komise v. Portugalsko, Sb. rozh. 2001, s. I-4845, bod 20.

Státní prostředky a zodpovědnost státu

- (59) Skutečnost, že irské orgány umožnily uplatňování nižší daňové sazby, než je běžná sazba, měla pro stát za následek ztrátu daňových příjmů, a opatření bylo tudíž financováno ze státních prostředků. Jelikož o nižší sazbu rozhodly vnitrostátní orgány, je za opatření odpovědný stát.

Dopad na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

- (60) V porovnání se svými konkurenty byli provozovatelé leteckých služeb, kteří využívali nižší sazbu, osvobozeni od nákladů, které by jinak museli nést, nebo je přenést na své zákazníky. Nižší sazba daně z letecké dopravy proto zlepšila jejich hospodářskou situaci v porovnání s ostatními podniky, které soutěží na trhu letecké dopravy, a narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž.
- (61) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v obchodě uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tento obchod je dotyčnou podporou ovlivněn⁽²¹⁾. Postačuje skutečnost, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži⁽²²⁾. Odvětví letecké dopravy se vyznačuje silnou hospodářskou soutěží mezi provozovateli z různých členských států, zejména od vstupu třetí fáze liberalizace letecké dopravy v platnost („třetí balíček“) dne 1. ledna 1993, a to nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům⁽²³⁾, nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství⁽²⁴⁾ a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby⁽²⁵⁾. Snížená sazba proto mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož posílila postavení některých provozovatelů leteckých služeb, kteří soutěží na trhu, který je na úrovni Unie zcela liberalizován.
- (62) Jelikož jsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 3 Smlouvy, opatření představuje státní podporu poskytnutou všem provozovatelům leteckých služeb, kteří provozovali lety, které profitovaly ze snížené sazby.

5.2. Zákonnost

- (63) Irské orgány tím, že opatření neoznámily před jeho zavedením, nesplnily své povinnosti podle čl. 108 odst.

3 Smlouvy. Opatření podpory proto představuje protiprávní státní podporu.

5.3. Slučitelnost podpory se Smlouvou

- (64) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy lze podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem, má-li usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Jelikož podpora představovala provozní podporu snižující běžné výdaje některých provozovatelů leteckých služeb, je podle ustálené judikatury Soudního dvora v zásadě neslučitelná s vnitřním trhem⁽²⁶⁾. Podpora nespadá do oblasti působnosti žádných pokynů ke slučitelnosti státní podpory, které Komise v tomto ohledu vydala. Nevztahují se na ni zejména pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť⁽²⁷⁾, jelikož není spojena se zahájením činnosti určitých linek. Irské orgány netvrdily, že podporu lze považovat za slučitelnou podle pokynů Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí⁽²⁸⁾, ani neposkytly žádné informace, které by toto prokazovaly. Naopak objasnily, že cílem daně je zvýšení příjmů, a nikoli ochrana životního prostředí. Tuto úvahu podporuje skutečnost, že dotyčná daň postrádá jednoznačnou nebo přiměřenou souvislost se snižováním množství využívané energie, znečištění nebo emisí plynů, hladiny hluku atd. Komise proto nepovažuje podporu za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
- (65) Na dotyčnou podporu se nevztahuje ani žádná jiná výjimka stanovená v čl. 107 odst. 2 nebo 3 Smlouvy.
- (66) I kdyby byla podpora slučitelná s některou z výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 nebo 3 Smlouvy, čemuž tak není, Soud konstatoval, že řízení podle článků 107 a 108 Smlouvy nesmí vést k výsledku, který by byl v rozporu s jinými zvláštními ustanoveními Smlouvy. Soudní dvůr rovněž uvedl, že aspekty podpory, které jsou v rozporu s jinými zvláštními ustanoveními Smlouvy, než jsou ustanovení článků 107 a 108, mohou být tak nerozlučně spjaty s předmětem podpory, že není možné je posuzovat izolovaně⁽²⁹⁾. Jak je popsáno v 10. bodě odůvodnění, v tomto konkrétním případě se na rozdílné sazby vztahovalo šetření Komise, v jehož rámci bylo zjištěno, že tyto sazby porušují

⁽²¹⁾ Viz zejména věc 730/79 *Philip Morris v. Komise*, Sb. rozh. 1980, s. 2671, bod 11, věc C-53/00 *Ferring*, Sb. rozh. 2001, s. I-9067, bod 21 a věc C-372/97 *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 2004, s. I-3679, bod 44.

⁽²²⁾ Věc T-214/95 *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁽²³⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁴⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁵⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15.

⁽²⁶⁾ Věc T-459/93 *Siemens SA v. Komise*, Sb. rozh. 1995, s. II-1675, bod 48. Viz rovněž rozsudek ve věci T-396/08 *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise*, Sb. rozh. 2010 (proti němuž byl podán opravný prostředek), body 46–48, věc C-156/98 *Německo v. Komise*, Sb. rozh. 1980, s. I-6857, bod 30 a judikatura citovaná v tomto rozsudku.

⁽²⁷⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

⁽²⁸⁾ Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1.

⁽²⁹⁾ Viz např. rozsudky ve věcech C-225/91 *Matra v. Komise*, Sb. rozh. 1993, s. I-3203, bod 41 a T-156/98 *RJB Mining v. Komise*, Sb. rozh. 2001, s. II-337, bod 112 a judikatura citovaná v tomto rozsudku.

nařízení (ES) č. 1008/2008 a článek 56 Smlouvy o volném pohybu služeb, jelikož rozdílné sazby vytvářely při provozování leteckých služeb uvnitř Unie méně výhodné podmínky než u vnitrostátních leteckých služeb. Ve věcech týkajících se letištních poplatků Soud výslovně uvedl, že se ustanovení Smlouvy o volném pohybu služeb vztahují rovněž na odvětví dopravy⁽³⁰⁾. V tomto případě vyplývá státní podpora z rozdílu v samotných daňových sazbách. Jelikož daň a podpora představují dva prvky jednoho a téhož daňového opatření, jsou vzájemně neoddělitelné⁽³¹⁾, a státní podporu proto nelze poskytnout, aniž by nebyla porušena zásada volného pohybu služeb. Podporu tudíž nelze prohlásit za slučitelnou se Smlouvou, jelikož by to nevyhnutně porušilo ustanovení nařízení (ES) č. 1008/2008 a článek 56 Smlouvy.

- (67) Komise proto vyvozuje závěr, že podporu nelze považovat za slučitelnou se Smlouvou.

6. ZÁVĚR

- (68) Komise konstatuje, že nižší sazba daně z letecké dopravy u letů do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu stanovená v oddíle 55 odst. 2 finančního zákona (č. 2), a zejména v čl. 2 písm. b) tohoto zákona, která platila v období od 30. března 2009 do 1. března 2011, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Irsko tuto podporu zavedlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

- (69) Státní podpora není slučitelná s žádnou z výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 Smlouvy. Jelikož u dotyčného opatření nelze předpokládat žádné jiné důvody slučitelnosti, toto opatření není slučitelné s vnitřním trhem.

- (70) Státní podporu představuje rozdíl mezi nižší sazbou daně z letecké dopravy a běžnou sazbou ve výši 10 EUR (tj. 8 EUR na cestujícího) vyměřenou u každého cestujícího. To se týká všech letů provozovaných s letadlem, které může přepravovat více než 20 cestujících a které se nepoužívá ke státním nebo vojenským účelům, s odletem z letiště s více než 10 000 cestujícími ročně do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu. Příjemci podpory jsou společnosti Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann a další leteckí dopravci, které musí Irsko ještě určit.

- (71) V souladu s čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999 musí Komise v případech protiprávní podpory, kdy je přijato záporné rozhodnutí, dotyčný členský stát požádat, aby učinil všechna nezbytná opatření, aby příjemci podporu navrátili. Irsko by proto mělo zajistit navrácení neslučitelné podpory,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora ve formě nižší sazby daně z letecké dopravy vztahující se na všechny lety provozované s letadlem, které může přepravovat více než 20 cestujících a které se nepoužívá ke státním nebo vojenským účelům, s odletem z letiště s více než 10 000 cestujících ročně do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu v období od 30. března 2009 do 1. března 2011 podle oddílu 55 finančního zákona (č. 2) z roku 2008, kterou Irsko zavedlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu uvedeného v článku 1 nepředstavují státní podporu, jsou-li splněny podmínky stanovené v nařízení přijatém podle článku 2 nařízení Rady (ES) č. 994/98⁽³²⁾.

Článek 3

Jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu uvedeného v článku 1, které v době poskytnutí splňovaly podmínky stanovené v nařízení přijatém podle článku 1 nařízení (ES) č. 994/98 nebo v rozhodnutí Komise schvalujícím dotyčný režim podpory, jsou slučitelné s vnitřním trhem do výše maximální intenzity podpory vztahující se na daný druh podpory.

Článek 4

1. Irsko zajistí, aby příjemci navrátili neslučitelnou podporu poskytnutou v rámci režimu uvedeného v článku 1.

2. Částky, které mají být navráceny, zahrnují rovněž úroky, které se účtují ode dne, kdy byly částky dány příjemcům k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Výše úroků se vypočte jako složený úrok podle kapitoly V nařízení Komise (ES) č. 794/2004⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Viz věci C-92/01 *Georgios Stylianakis v. Elliniko Dimosio*, bod 23 a C-70/99 *Komise v. Portugalsko*, Sb. rozh. 2001, s. I-4845, bod 27 a 28, jakož i věc C-49/89 *Corsica Ferries France v. Direction Générale des Douanes Françaises*, Sb. rozh. 1989, s. 4441, bod 10.

⁽³¹⁾ Věc C-526/04, *Laboratoires Boiron v. ACOSS*, Sb. rozh. 2006, s. I-7529, bod 45.

⁽³²⁾ Úř. věst. L 142, 14.5.1998, s. 1.

⁽³³⁾ Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1.

Článek 5

1. Navrácení podpory poskytnuté v rámci režimu uvedeného v článku 1 se zajistí okamžitě a účinně.

2. Irsko zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno do čtyř měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

Článek 6

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Irsko tyto informace:

(a) seznam příjemců, kteří obdrželi podporu v rámci režimu uvedeného v článku 1, a celkovou částku podpory, kterou každý příjemce obdržel v rámci režimu;

(b) celkovou částku (jistina a úroky z vymáhané částky), kterou má každý příjemce navrátit;

(c) podrobný popis opatření již přijatých a plánovaných k dosažení souladu s tímto rozhodnutím;

(d) podklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podporu vrátit.

2. Irsko Komisi průběžně informuje o pokroku při provádění vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí, dokud nebude podpora poskytnutá v rámci režimu uvedeného v článku 1 navrácena. Na žádost Komise předloží Irsko okamžitě informace o již přijatých a plánovaných opatřeních k dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Poskytne rovněž podrobné informace o částkách podpory a úrocích z vymáhané částky, které již příjemci vrátili.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Irsku.

V Bruselu dne 25. července 2012.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA
místopředseda