



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (devátého senátu)

5. února 2015 *

„Státní podpora — Irská daň vztahující se na cestující v letecké dopravě — Snížená sazba do míst určených nacházejících se maximálně 300 km od letiště v Dublinu — Rozhodnutí prohlašující podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem a nařizující její navrácení — Výhoda — Selektivní charakter — Určení příjemců podpory — Článek 14 nařízení (ES) č. 659/1999 — Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-473/12,

Aer Lingus Ltd, se sídlem v Dublinu (Irsko), zastoupená K. Bacon, D. Scannellem, D. Baileyem, barristers, a A. Burnsidem, solicitor,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Flynnem, D. Grespanem a T. Maxian Ruschem, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Irskem, zastoupeným E. Creedon, A. Joycem a J. Quaney, jako zmocněnci, ve spolupráci s E. Reganem, SC, a B. Dohertym, barrister,

vedlejším účastníkem,

jejímž předmětem je návrh na zrušení rozhodnutí Komise 2013/199/EU ze dne 25. července 2012 o státní podpoře SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rozdílné sazby daně z letecké dopravy, které zavedlo Irsko (Úř. věst. 2013, L 119, s. 30),

TRIBUNÁL (devátý senát),

ve složení G. Berardis (zpravodaj), předseda, O. Czúcz a A. Popescu, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: J. Plingers, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 4. června 2014,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek¹

Skutečnosti předcházející sporu

- 1 Žalobkyně, Aer Lingus Ltd, je leteckou společností se sídlem v Irsku, která má provozovny v Irsku (na letištích v Dublinu, Corku a Shannonu) a ve Spojeném království (na letištích v Londýně Gatwicku, v Londýně Heathrow a v Belfastu). Provozuje vnitrostátní letecké trasy v Irsku, jakož i mezinárodní letecké trasy mezi Irskem nebo Spojeným královstvím a 70 místy určení v Irsku, ve Spojeném království, v kontinentální Evropě a ve Spojených státech.
- 2 Článek 55 Finance Act (no 2) 2008 (druhý finanční zákon z roku 2008, dále jen „finanční zákon“) zavedl od 30. března 2009, data vstupu zákona v platnost, spotřební daň, nazvanou Air travel tax (daň z letecké dopravy, dále jen „DLD“).
- 3 Finanční zákon stanoví, že DLD se vybírá přímo u provozovatelů leteckých služeb za každého cestujícího odlétajícího z letiště, jež se nachází v Irsku (s výjimkou letišť přepravujících méně než 10 000 cestujících ročně, a následně od 3. června 2009 50 000 cestujících ročně), a je splatná při odletu cestujícího z letiště letadlem, které může přepravovat více než 20 cestujících a nepoužívá se 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 V době svého zavedení byla DLD vypočítávána podle vzdálenosti mezi letištěm, kde byla cesta zahájena, a letištěm, kde končila, v sazbě 2 eur v případě cesty z letiště nacházejícího se v Irsku do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu a 10 eur v ostatních případech.
- 5 Dne 21. července 2009 Evropská komise zaevidovala dvě samostatné stížnosti, podané konkurentem žalobkyně, jednu na základě čl. 20 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. L 83, s. 1), a druhou na základě článku 56 SFEU a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepřacované znění) (Úř. věst. L 293, s. 3), týkající se několika aspektů DLD zavedené Irskem.
- 6 V návaznosti na druhou stížnost Komise nejprve zahájila šetření týkající se možného porušení článku 56 SFEU o volném pohybu služeb, a nařízení č. 1008/2008. Komise zaslala na tomto základě dne 18. března 2010 irským orgánům výzvu dopisem (dále jen „výzva dopisem“). V návaznosti na výzvu dopisem se sazby daně počínaje 1. březnem 2011 změnilly tak, že se na všechny odlety bez ohledu na vzdálenost vztahuje jednotná sazba daně ve výši 3 eur. Šetření Komise týkající se porušení článku 56 SFEU a nařízení č. 1008/2008 bylo tedy ukončeno.
- 7 První stížnost, vycházející z uplatnění pravidel v oblasti státních podpor, poukazovala zejména na skutečnost, že nižší sazba daně (2 eur namísto 10 eur) zvýhodňuje především takové tuzemské společnosti, jako je Aer Arann, které podstatnou část letů uskutečňují do míst určení nacházejících se do vzdálenosti 300 km od letiště v Dublinu. V téže stížnosti byla rovněž uvedena skutečnost, že paušální charakter daně je diskriminační v rozsahu, v němž taková daň představuje významnější část ceny pro nízkonákladové společnosti než pro tradiční letecké společnosti. Ve stížnosti bylo konečně poukázáno na to, že neuplatnění DLD na tranzitní a transferové cestující představuje protiprávní státní podporu ve prospěch leteckých společností Aer Lingus a Aer Arann, jelikož tyto společnosti zaznamenaly relativně vysoký podíl cestujících a letů odpovídajících těmto kategoriím.

1 — Jsou uvedeny pouze body tohoto rozsudku, jejichž zveřejnění Tribunál považuje za účelné.

- 8 Dopisem ze dne 13. července 2011 Komise informovala Irsko o tom, že se s ohledem na nižší vnitrostátní sazbu uplatňovanou v rámci DLD za období od 30. března 2009 do 1. března 2011 rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU. Komise irské orgány požádala, aby kopii rozhodnutí předaly příjemcům.
- 9 Komise v rozhodnutí ze dne 13. července 2011, jehož shrnutí bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ze dne 18. října 2011 (Úř. věst. C 306, s. 10), přijatém po ukončení fáze předběžného přezkumu, konstatovala zejména, že neuplatnění DLD na transferové či tranzitní cestující, stejně jako používání daně paušálního charakteru, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Naproti tomu měla Komise za to, že se zdá, že státní podporu představuje uplatnění nižší vnitrostátní sazby od 30. března 2009 do 1. března 2011 a existují pochybnosti o slučitelnosti s vnitřním trhem, jelikož neoprávněně zvýhodňuje vnitrostátní lety v porovnání s přeshraničními lety. Komise proto zahájila formální vyšetřovací řízení týkající posledně uvedeného opatření, přičemž zúčastněné strany vyzvala, aby se k dotčenému opatření vyjádřily.
- 10 Irské orgány předložily vyjádření dne 15. září 2011. Žalobkyně v této fázi řízení vyjádření nepředložila.
- 11 Dne 25. července 2012 Komise přijala rozhodnutí 2013/199/EU o státní podpoře SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rozdílné sazby daně z letecké dopravy, které zavedlo Irsko (Úř. věst. 2013, L 119, s. 30, dále jen „napadené rozhodnutí“). Toto rozhodnutí bylo kromě toho žalobkyni doručeno dopisem irského ministerstva financí ze dne 23. srpna 2012, který žalobkyně obdržela dne 6. září 2012.
- 12 Komise v článku 1 tohoto rozhodnutí dospěla k závěru, že státní podpora, která má podle finančního zákona v projednávané věci formu snížené sazby daně z letecké dopravy vztahující se na všechny lety provozované s letadlem, které může přepravovat více než 20 cestujících a nepoužívá se 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 v období od 30. března 2009 do 1. března 2011 (dále jen „dotčené období“), kterou Irsko zavedlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU, není slučitelná s vnitřním trhem.
- 13 Článek 4 tohoto rozhodnutí stanoví, že Irsko zajistí, aby příjemci navrátili neslučitelnou podporu poskytnutou v rámci režimu uvedeného v článku 1. Společnosti Ryanair, žalobkyně, Aer Arann a další letečtí dopravci, které musí Irsko ještě určit, jsou v bodě 70 odůvodnění napadeného rozhodnutí určeni jako příjemci podpory. V tomtéž bodě je stanoveno, že státní podporu představuje rozdíl mezi nižší sazbou DLD a běžnou sazbou ve výši 10 eur (tj. 8 eur na cestujícího) vyměřenou u každého cestujícího.

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

- 14 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 1. listopadu 2012 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 15 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 6. března 2013 Irsko navrhlo vstoupit do řízení jako vedlejší účastník na podporu návrhových žádání Komise. Předseda šestého senátu Tribunálu na základě usnesení ze dne 17. dubna 2013 vedlejší účastenství Irska povolil.
- 16 Irsko předložilo dne 4. června 2013 spis vedlejšího účastníka řízení. Komise dopisem ze dne 17. června 2013 sdělila soudní kanceláři, že vyjádření nepředloží. Žalobkyně podala vyjádření k uvedenému spisu dne 24. července 2013.
- 17 Vzhledem k tomu, že došlo ke změně složení senátů Tribunálu, byl soudce zpravodaj přidělen devátému senátu, kterému byla tudíž přidělena projednávaná věc.

- 18 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
- zrušil, či podpůrně částečně zrušil napadené rozhodnutí;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 19 Komise, podporovaná Irskem, navrhuje, aby Tribunál:
- zamítl žalobu;
 - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky [omissis]

Ke třetímu a čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícím z právního pochybení a ze zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o kvalifikaci a kvantifikaci podpory, vyplývající z toho, že nebylo zohledněno přenesení DLD na cestující, a z porušení článku 14 nařízení č. 659/1999 a zásad proporcionality a rovného zacházení v důsledku nařízení navrácení podpory

- 78 Žalobkyně třetím žalobním důvodem tvrdí, že se Komise dopustila právního pochybení a zjevně nesprávného posouzení, když letecké přepravce, na něž se vztahuje nižší sazba, určila jako příjemce údajné podpory ve výši 8 eur za cestujícího a nařídila navrácení podpory na tomto základě, třebaže Komise uznala, že břemeno v souvislosti s touto daní mohlo být přeneseno na cestující, kteří jsou tedy hlavními příjemci snížené sazby.
- 79 Podle žalobkyně měla Komise tuto skutečnost zohlednit při kvalifikaci a kvantifikaci podpory a měla posoudit výhodu, kterou si skutečně zachovaly letecké společnosti, které uhradily DLD v sazbě 2 eur a přenesly ji z velké části na cestující. Jelikož byla určitá část z úspor 8 eur představovaných sníženou sazbou přenesena na cestující, a letecké společnosti si ji neuchovaly, účinkem rozhodnutí Komise vyžadujícího navrácení 8 eur za cestujícího by bylo uložít leteckým společnostem, na něž se vztahuje tato nižší sazba, povinnost navrátit více, než skutečně obdržely, a z toho důvodu je toto rozhodnutí protiprávní.
- 80 Žalobkyně čtvrtým žalobním důvodem uvádí, že vzhledem k tomu, že je nemožné zajistit, aby cestující, na které se vztahovala nižší sazba, navrátili 8 eur za cestujícího *a posteriori*, příkaz k navrácení odpovídá dodatečné dani zatěžující dotčené letecké společnosti, a z toho důvodu je rovnocenný protiprávní sankci uložené těmto společnostem, a nikoli obnovení stavu před poskytnutím údajné podpory. To je podle žalobkyně nepřiměřené a představuje to porušení zásady rovného zacházení, a v důsledku toho porušení článku 14 nařízení č. 659/1999.
- 81 Pokud jde o třetí žalobní důvod, Komise argumenty žalobkyně zpochybňuje. Zprvė konstatuje, že na základě dotčených právních předpisů neexistuje žádná povinnost přenést daň na cestující. Každá společnost může naproti tomu volně rozhodnout, zda náklady související s daní mají být v plném rozsahu či částečně přeneseny na cestující. Zadruhé Komise uvádí, že i kdyby úspory v souvislosti s daní byly v plném rozsahu přeneseny na cestující, rovněž by z toho vyplývala výhoda pro dotčené letecké společnosti v rozsahu, v němž mohly nabídnout svým zákazníkům atraktivnější ceny, než kdyby se na ně vztahovala daň s běžnou sazbou ve výši 10 eur. Je tedy bezvýznamné, zda se příjemce rozhodl výhodu přenést na své zákazníky a dosáhnout tak vyšších objemů prodeje, či výhodu přímo absorbovat tak, že vyfakturuje vyšší cenu. Pokud jde o lety, na něž se vztahuje nižší sazba ve výši 2 eur, bylo tedy logickým důsledkem navrátit částku podpory v plném rozsahu, a sice 8 eur za cestujícího.

- 82 Pokud jde o čtvrtý žalobní důvod, Komise odpovídá, že navrácení podpory nelze v zásadě považovat za nepřiměřené opatření, jelikož cílem tohoto navrácení je obnovení předchozího stavu. Kromě toho protože je cílem navrácení pouze obnovení předchozího stavu, toto navrácení nelze v zásadě považovat za sankci. K žádnému porušení zásady rovného zacházení tedy nedochází, jelikož všichni příjemci podpory musí navrátit protiprávní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.
- 83 Úvodem je třeba připomenout, že povinnost státu zrušit podporu považovanou Komisí za neslučitelnou s vnitřním trhem má za cíl obnovení předchozího stavu. Tento cíl je splněn, jestliže příjemci navrátili částku uhrazenou z titulu protiprávní podpory, čímž ztratili výhodu, kterou měli na trhu ve srovnání se svými konkurenty, a jestliže je obnoven stav před poskytnutím podpory (viz rozsudek ze dne 17. června 1999, *Belgie v. Komise*, C-75/97, Recueil, EU:C:1999:311, body 64 a 65 a citovaná judikatura; rozsudek ze dne 13. února 2012, *Budapešť Erőmű v. Komise*, T-80/06 a T-182/09, EU:T:2012:65, bod 107).
- 84 Je třeba rovněž připomenout, že žádné ustanovení unijního práva nevyžaduje, aby Komise, když nařizuje navrácení podpory, jež byla prohlášena za neslučitelnou s vnitřním trhem, určila přesnou částku podpory, která má být navrácena. Postačuje, aby rozhodnutí Komise obsahovalo údaje umožňující jeho příjemci, aby sám bez nadměrných obtíží určil tuto částku (rozsudky ze dne 12. října 2000, *Španělsko v. Komise*, C-480/98, Recueil, EU:C:2000:559, bod 25, a ze dne 12. května 2005, *Komise v. Řecko*, C-415/03, Sbíрка rozhodnutí, EU:C:2005:287, bod 39). Kromě toho je výrok aktu neoddělitelně spojen s jeho odůvodněním a musí být vykládán, pokud je to třeba, s přihlédnutím k důvodům, které vedly k jeho přijetí (rozsudky ze dne 15. května 1997, *TWD v. Komise*, C-355/95 P, Recueil, EU:C:1997:241, bod 21, a ze dne 29. dubna 2004, *Itálie v. Komise*, C-298/00 P, Recueil, EU:C:2004:240, bod 97).
- 85 Pokud se však Komise rozhodne nařídít navrácení určité částky, musí v souladu s povinností pečlivého a nestranného přezkumu spisu v rámci článku 108 SFEU určit způsobem tak přesným, jak jí to okolnosti věci umožňují, hodnotu podpory, která byla podniku poskytnuta (viz rozsudek ze dne 29. března 2007, *Scott v. Komise*, T-366/00, Sbíрка rozhodnutí, EU:T:2007:99, bod 95 a citovaná judikatura).
- 86 Při obnovování stavu před vyplacením podpory je Komise povinna se ujistit, že skutečné zvýhodnění z podpory je odstraněno, a nařídít navrácení celé podpory. Nemůže z důvodu snahy o shovívavost pro příjemce podpory nařídít navrácení částky nižší, než je hodnota podpory obdržené příjemcem. Dále Komise není oprávněna jako projev odsouzení závažnosti protiprávnosti nařídít navrácení částky vyšší, než je hodnota podpory, kterou obdržel její příjemce (rozsudek *Scott v. Komise*, bod 85 výše, EU:T:2007:99, bod 95).
- 87 Žalobkyně nepochybně, že i v případě, že by DLD byla v plném rozsahu přenesena na cestující, by uplatnění daně se sníženou sazbou mohlo poskytnout výhodu podniku, který má povinnost tuto daň uhradit. Zpochybňuje nicméně rozsah této výhody, která byla v napadeném rozhodnutí stanovena na 8 eur za cestujícího.
- 88 V tomto ohledu je nejprve třeba konstatovat, že článek 55 finančního zákona kvalifikuje DLD jako „spotřební daň“ (excise duty), která musí být uložena, vybrána a uhrazena za každého cestujícího odlétajícího z letiště, jež se nachází v Irsku, což Irsko ostatně na jednání potvrdilo.
- 89 Spotřební daň je přitom z podstaty věci nepřímou daní vybíranou za spotřebu konkrétní věci nebo služby, a to na rozdíl od takových přímých daní, jako jsou daně z příjmů nebo ze zisků, které nesou přímo podniky.
- 90 V projednávané věci není zpochybňováno, že letecké společnosti byly povinny na základě finančního zákona uplatňovat DLD se sazbou 2 eur pro všechny lety, na které se tato sazba vztahuje. Mezi účastníky řízení je rovněž nesporné, že na základě článku 23 nařízení č. 1008/2008 byly letecké

společnosti povinný částku DLD uvádět v ceně každé letenky prodané cestujícím samostatně. V tomto smyslu byla DLD formálně určena k tomu, aby byla přenesena do ceny letenky zaplacené cestujícím, jak uvádí bod 8 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

- 91 Jak uvádí žalobkyně, pojem formální či legální přenesení, který se týká způsobu, jakým je daň legálně vybírána a uplatňována, je třeba odlišit od pojmu hospodářské přenesení, který spočívá v určení, v jaké míře letecké společnosti nesly hospodářské náklady v souvislosti s DLD, když cenu letenky bez daně případně upravily v závislosti na skutečně použitelné sazbě DLD, anebo v případě uplatnění DLD se sníženou sazbou 2 eur v jaké míře skutečně využily hospodářskou výhodu vyplývající z uplatnění této snížené sazby.
- 92 Komise v bodě 53 odůvodnění napadeného rozhodnutí vysvětlila, že společnosti, které uhradily daň se sníženou sazbou ve výši 2 eur, měly nižší náklady, které musí přenést na své zákazníky nebo je musí nést samy. Komise tyto snížené náklady následně pokládala za hospodářské prostředky, které letecké společnosti mohly ušetřit, a tudíž zlepšily jejich hospodářskou situaci v porovnání s ostatními leteckými společnostmi.
- 93 Komise v bodě 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí odpověděla na argumenty irských orgánů, podle nichž žádná výhoda ve prospěch leteckých společností neexistuje, jelikož daň byla v podstatě spotřební daní určenou k tomu, aby byla přenesena na cestující. Komise měla za to, když vycházela z rozsudku *Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, bod 45 výše (EU:C:2001:598), že snížená sazba oproti běžné sazbě daně může leteckým společnostem, které musí hradit sníženou sazbu této daně, poskytnout selektivní výhodu i v případech, kdy existuje právní požadavek na přenesení dotyčné daně na spotřebitele.
- 94 Komise v tomtéž bodě 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí uznala, že v projednávané věci mohou být hospodářské náklady související s daní (*the cost of the tax*) přeneseny na cestující, i když neexistuje žádný mechanismus, který by umožnil zajistit, že tomu tak skutečně je, a že jde o volbu ponechanou na posouzení každé letecké společnosti.
- 95 V podobné situaci měl přitom Soudní dvůr sám za to, že vzhledem k tomu, že letištními poplatky je cena letu dotčena přímo a mechanickým způsobem, jsou rozdíly v částkách daní, které nesou cestující, automaticky přeneseny do nákladů na dopravu (rozsudek *Stylianakis*, bod 59 výše, EU:C:2003:72, bod 28).
- 96 Komise má nicméně za to, že i v případech, kdy DLD byla přenesena na cestující, měly letecké společnosti rovněž výhodu, jelikož mohly svým zákazníkům nabízet atraktivnější ceny, což se projevilo vyšším obratem.
- 97 Je tedy třeba konstatovat, že v takové situaci, jako je situace v projednávané věci, kdy má být DLD přenesena na cestující a kdy hospodářská výhoda vyplývající z uplatnění snížené sazby mohla být rovněž přenesena na cestující, Komise nemůže předpokládat, že výhoda skutečně získaná a uchovaná leteckými společnostmi v každém případě činila 8 eur za cestujícího.
- 98 V takovém případě totiž výhoda, kterou skutečně letecké společnosti získaly, nespočívá nezbytně v rozdílu mezi oběma sazbami, ale v možnosti nabízet zákazníkům atraktivnější ceny, a v důsledku toho si zvýšit obrat, jak Komise sama uznala v bodě 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí.
- 99 Komise měla v případě takových leteckých společností, jako je žalobkyně, které uhradily DLD se sníženou sazbou 2 eur, tudíž určit, v jaké míře tyto společnosti skutečně přenesly na cestující hospodářský prospěch vyplývající z uplatnění DLD se sníženou sazbou, aby bylo možné přesně kvantifikovat výhodu, která jim byla skutečně poskytnuta, ledaže by se rozhodla, že tento úkol svěří vnitrostátním orgánům, když by jim poskytla v tomto ohledu nezbytné údaje.

- 100 Pouze v případě, kdy by žalobkyně systematicky zvyšovala cenu letenek bez daně o 8 eur za letenku, pokud jde o lety, na něž se vztahuje DLD se sazbou 2 eur, by tak bylo možné mít za to, že hospodářská výhoda vyplývající z uplatnění rozdílných sazeb činí pro žalobkyni 8 eur za cestujícího, jelikož tato výhoda nemohla být, byť jen částečně, přenesena na cestující.
- 101 Je však třeba konstatovat, že Komise na žádném místě v napadeném rozhodnutí ani v rámci projednávaného sporu nevysvětlila, proč by byl běžnou situací takový případ, a nikoli případ, kdy letecké společnosti výhodu přenášejí na cestující, v souladu s deklarovaným cílem DLD, třebaže uznala, že takové přenesení je možné (viz bod 95 výše).
- 102 Komise kromě toho dostatečně nezohlednila zvláštní situaci trhu v projednávané věci a konkurenční tlaky na tomto trhu, jelikož se na všechny letecké společnosti uskutečňující lety kratší než 300 km (vypočítané z letiště v Dublinu) z letiště, jež se nachází v Irsku, vztahovala DLD se sazbou 2 eur za cestujícího. Komise tak neprokázala, proč za takových okolností měly letecké společnosti, jejichž lety podléhaly DLD se sníženou sazbou 2 eur za cestujícího, výhodu odpovídající rozdílu mezi oběma sazbami DLD, to znamená 8 eur za cestujícího.
- 103 Komise se tím dopustila nesprávného posouzení a právního pochybení.
- 104 Jak totiž správně uvedla žalobkyně, vymáhání podpory musí být omezeno na finanční výhody skutečně plynoucí ze zpřístupnění podpory příjemci a musí jim být úměrné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. ledna 2013, Salzgitter v. Komise, T-308/00 RENV, Sbírka rozhodnutí, EU:T:2013:30, bod 138).
- 105 Jestliže tedy výhoda plynoucí z uplatnění snížené sazby mohla spočívat ve zlepšení konkurenčního postavení leteckých společností v důsledku toho, že mohly nabízet konkurenceschopnější ceny, měla se Komise omezit na to, že nařídí navrácení částek skutečně odpovídajících této výhodě, anebo pokud se jevílo nemožným určit v rozhodnutí tyto částky s přesností, na to, že tento úkol svěřit vnitrostátním orgánům, když by jim poskytla údaje nezbytné za tímto účelem, v souladu s judikaturou uvedenou v bodě 85 výše.
- 106 Podle Komise, pokud by bylo třeba uplatnit tezi žalobkyně, vedlo by to k tomu, že by Komise či vnitrostátní orgány musely v každém konkrétním případě posuzovat účinky podpory na příjemce v závislosti na subjektivních volbách uskutečněných těmito příjemci, což by bylo v rozporu s judikaturou uvedenou v bodě 44 výše a rozsudkem ze dne 15. prosince 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, Sb. rozh., EU:C:2005:774).
- 107 Ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, Soudní dvůr připomněl, že zrušení protiprávní podpory prostřednictvím jejího navrácení je logickým důsledkem konstatování její protiprávnosti. Toto navrácení za účelem obnovení předchozího stavu nemůže být v zásadě považováno za nepřiměřené opatření vzhledem k cílům ustanovení Smlouvy v oblasti státních podpor. Navrácením podpory příjemce ztratí výhodu, kterou měl na trhu ve srovnání se svými konkurenty, a obnoví se stav před poskytnutím podpory (viz rozsudek Unicredito Italiano, bod 106 výše, EU:C:2005:774, bod 113 a citovaná judikatura).
- 108 Soudní dvůr měl tedy za to, že částky, které se mají navrátit, nelze určit podle jednotlivých operací, které podniky mohly provést, kdyby si nezvolily formu operace zahrnující podporu. Tuto volbu totiž učinily při znalosti rizika navrácení podpor poskytnutých bez dodržení postupu stanoveného v čl. 108 odst. 3 SFEU. Uvedené podniky mohly zamezit tomuto riziku tím, že by ihned zvolily jinak strukturované operace. Kromě toho obnovení předchozího stavu znamená co nejrychlejší návrat do stavu, který by panoval, kdyby dotčené operace byly uskutečněny bez poskytnutí snížení daně (v tomto smyslu viz rozsudek Unicredito Italiano, bod 106 výše, EU:C:2005:774, body 114 až 117).

- 109 Podle Soudního dvora toto obnovení nezahrnuje odlišné obnovení minulosti v závislosti na takových hypotetických skutečnostech, jako jsou volby, často vícenásobné, které mohly být učiněny dotýcnými subjekty, vzhledem k tomu, že skutečně učiněné volby zahrnující prospěch z podpory se mohou ukázat jako nezměnitelné. Obnovení předchozího stavu umožňuje ve stadiu navrácení podpory vnitrostátními orgány pouze vzít v úvahu případně příznivější daňové zacházení než podle obecného práva, které se mělo při neexistenci protiprávní podpory a podle vnitrostátních pravidel slučitelných s unijním právem použít na skutečně provedenou operaci (rozsudek *Unicredito Italiano*, bod 106 výše, EU:C:2005:774, body 118 až 119).
- 110 Je však třeba uvést, že na rozdíl od věci, ve které byl vydán rozsudek *Unicredito Italiano*, bod 106 výše (EU:C:2005:774), uplatněný Komisí, podniky-příjemci v projednávané věci nemohly zvolit jinou operaci, než je operace zahrnující podporu. Na základě vnitrostátních právních předpisů použitelných v dotčeném období totiž musely uplatnit DLD se sazbou 2 eur za cestujícího pro všechny lety kratší než 300 km, vypočítané z letiště v Dublinu, s odletem z letiště, jež se nachází v Irsku. Z těchto důvodů nemohly legálně u cestujících v rámci těchto letů vybírat DLD se sazbou 10 eur.
- 111 Je zajisté pravda, že mohly zvýšit cenu letenky bez daně, aby byla absorbována výhoda plynoucí z uplatnění DLD se sníženou sazbou 2 eur. Komise však nemohla určit výhodu, kterou letecké společnosti skutečně získaly, a nezohlednit okolnosti projednávané věci. S ohledem na fungování DLD a konkurenční tlaky, kterým byly letecké společnosti vystaveny, co se týče letů, na něž se uplatnila DLD se sazbou 2 eur (viz bod 103 výše), Komise nemohla předpokládat, že hospodářská výhoda plynoucí z uplatnění snížené sazby DLD nebyla přenesena na cestující.
- 112 Nezbytnost plynoucí z judikatury uvedené v bodě 86 výše spočívající v tom, aby výhoda, která byla skutečně poskytnuta leteckým společností v projednávané věci v důsledku uplatnění snížené sazby DLD, byla kvantifikována způsobem tak přesným, jak to okolnosti umožňují, tedy neznamená obnovení minulosti v závislosti na takových hypotetických skutečnostech, jako jsou volby, často vícenásobné, které mohly být učiněny dotýcnými subjekty, jak uvádí Komise, ale jejím cílem je naproti tomu zajistit, aby příjemce pouze ztratil výhodu, kterou měl na trhu ve srovnání se svými konkurenty, a aby byl obnoven stav před poskytnutím podpory.
- 113 Kromě toho podpora ve věci, ve které byl vydán rozsudek *Unicredito Italiano*, bod 106 výše (EU:C:2005:774), spočívala v daňovém zvýhodnění ve formě snížení daně z příjmů na 12,5 % pro banky, které uskuteční fúzi nebo podobnou restrukturalizaci během pěti po sobě následujících daňových období za určitých podmínek. Není zpochybňováno, že daň z příjmů představuje finanční zátěž, kterou skutečně nesou výhradně podniky, které jsou jejími poplatníky, na rozdíl od DLD v projednávané věci, kterou letecké společnosti jakožto spotřební daň pouze vybíraly a shromažďovaly, ale kterou v konečném důsledku skutečně hradili a přinejmenším částečně či v plném rozsahu nesli cestující.
- 114 Konečně Komise ve svém rozhodnutí neprokázala právně dostačujícím způsobem, že navrácení 8 eur za cestujícího je nezbytné za účelem zajištění obnovení předchozího stavu, to znamená co nejrychlejšího návratu do stavu, který by panoval, kdyby dotčené operace byly uskutečněny bez poskytnutí snížení daně, jinými slovy jestliže by lety, na něž se vztahuje sazba 2 eur za cestujícího, podléhaly dani 10 eur za cestujícího.
- 115 Skutečnost, že letecké společnosti navrátí částku 8 eur za cestujícího, totiž neumožní zajistit obnovení stavu, který by panoval, kdyby dotčené operace byly uskutečněny bez poskytnutí dotčené podpory, jelikož není možné, aby letecké společnosti vymáhaly se zpětným účinkem u svých zákazníků částku 8 eur za cestujícího, která měla být vybrána. Navrácení částky 8 eur za cestujícího leteckými společnostmi tedy není nezbytné za účelem odstranění narušení hospodářské soutěže, které bylo způsobeno soutěžní výhodou plynoucí z takové podpory (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 8. prosince 2011, *Residex Capital IV*, C-275/10, Sb. rozh., EU:C:2011:814, bod 34 a citovaná

judikatura). Naopak by hrozilo, že navrácení takové částky způsobí další narušení hospodářské soutěže, jak správně uvedla žalobkyně, neboť by mohlo vést k tomu, že letecké společnosti navrátí více, než je výhoda, která jim byla skutečně poskytnuta.

- 116 Komise měla tedy zohlednit zvláštnosti DLD jakožto spotřební daně sloužící k tomu, aby ji letecké společnosti přenesly na cestující, pokud jde o všechny lety, na něž se vztahuje sazba 2 eur během dotčeného období. Vzhledem k tomu, že hospodářská výhoda plynoucí z uplatnění této snížené sazby mohla být, byť jen částečně, přenesena na cestující, Komise nebyla oprávněna mít za to, že výhoda, která byla poskytnuta leteckým společnostem, činí ve všech případech automaticky 8 eur za cestujícího.
- 117 V tomto ohledu Komise uplatňuje ustálenou rozhodovací praxi v oblasti daňových podpor zahrnujících spotřební daně, podle níž osvobození od takových finančních zátěží přiznávají výhodu podnikům, které musí daň uhradit, třebaže tato daň mohla být přenesena na spotřebitele.
- 118 Je však třeba připomenout, že povaha určitého opatření jakožto státní podpory musí být posouzena pouze v rámci relevantních ustanovení Smlouvy, jakož i opatření přijatých k jejímu provedení, a nikoliv na základě případné předchozí rozhodovací praxe Komise (rozsudky ze dne 30. září 2003, *Freistaat Sachsen a další v. Komise*, C-57/00 P a C-61/00 P, Recueil, EU:C:2003:510, body 52 a 53, a ze dne 15. června 2005, *Regione autonoma della Sardegna v. Komise*, T-171/02, Sb. rozh., EU:T:2005:219, bod 177).
- 119 V každém případě se rozhodnutí uplatněná Komisí, která jsou uvedena rovněž v poznámce pod čarou v bodě 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí, netýkala daní, které nesly letecké společnosti, jak uvádí Komise, ale daní z energie, přičemž byla stanovena snížená sazba či osvobození od daně pro určité kategorie podniků. Ve všech těchto věcech daně nebyly určeny k tomu, aby je podniky-příjemce přenesly na své zákazníky. Spotřební daně se totiž týkaly vstupů (v dané věci energie), které tyto podniky samy spotřebovávaly, a nikoli výrobků nebo služeb určených k tomu, aby byly prodávány jejich zákazníkům, jak je tomu v projednávané věci. Konečně je třeba poznamenat, že v žádné z těchto věcí Komise nenařídila navrácení podpor jejich příjemci, ale naopak tyto podpory prohlásila za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- 120 Kromě toho je třeba poznamenat, že rozsudek *Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, bod 45 výše (EU:C:2001:598), uváděný Komisí v bodě 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí, zajisté umožňuje zastávat tezi, podle níž uplatnění daně se sníženou sazbou může podnikům podléhajícím této dani poskytnout selektivní výhodu, i když se na ně vztahuje právní požadavek na přenesení dotčené daně na zákazníky, avšak neuvádí, že v případě několika příjemců musí být částka podpory v plném rozsahu přičtena k tíži podnikům, které tuto daň přenesly na své zákazníky.
- 121 Kromě toho ve věci, ve které by vydán tento rozsudek, Soudní dvůr nekonstatoval, že podporu musí navrátit poskytovatelé energie, kteří přímo odpovídali za úhradu daně a za její přenesení na své zákazníky, jako letecké společnosti v projednávané věci, ale podniky-zákazníci těchto poskytovatelů, u nichž bylo prokázáno, že jejich hlavní činností je výroba hmotných statků a měly právo na vrácení daní z energie.
- 122 Okolnost, že v projednávané věci nejsou zákazníky leteckých společností podléhajících DLD podniky ve smyslu unijního práva, takže u nich nelze vyžadovat žádné navrácení podpory, nemůže zpochybnit povinnost Komise přesně určit příjemce podpory, tedy podniky, které tuto podporu skutečně využily (rozsudek ze dne 3. července 2003, *Belgie v. Komise*, C-457/00, Recueil, EU:C:2003:387, bod 55), a omezit vymáhání podpory na finanční výhody skutečně plynoucí ze zpřístupnění podpory příjemcům (viz v tomto smyslu rozsudek *Salzgitter v. Komise*, bod 104 výše, EU:T:2013:30, bod 138).

- 123 Je tedy třeba konstatovat, že se Komise dopustila nesprávného posouzení a právního pochybení, když částku podpory, kterou musí letecké společnosti navrátit, stanovila na 8 eur za cestujícího, a porušila článek 14 nařízení č. 659/1999, když nařídila, aby tyto letecké společnosti takovou částku navrátily.
- 124 Není nezbytné vyjadřovat se k případnému porušení zásad proporcionality a rovného zacházení uplatněnému žalobkyní, je však třeba třetímu a čtvrtému žalobnímu důvodu žalobkyně vyhovět a napadené rozhodnutí zrušit v rozsahu, v němž v něm byla podpora, kterou musí navrátit letecké společnosti, stanovena na 8 eur za cestujícího a v rozsahu, v němž je v důsledku toho příkaz k navrácení rovněž stížen protiprávností.
- 125 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že článek 4 napadeného rozhodnutí stanoví, že příjemci, kteří jsou určeni v bodě 70 odůvodnění téhož rozhodnutí, navrátí podpory ve výši 8 eur za cestujícího, což je částka, jež je rovněž stanovena v tomtéž bodě odůvodnění.
- 126 Podle ustálené judikatury přitom důvody rozhodnutí v oblasti státních podpor musí být zohledněny pro výklad jeho výroku (viz rozsudek ze dne 20. března 2014, *Rousse Industry v. Komise*, C-271/13 P, EU:C:2014:175, bod 69 a citovaná judikatura).
- 127 Článek 4 napadeného rozhodnutí, vykládaný ve světle bodu 70 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, je tedy třeba zrušit v rozsahu, v němž tento článek nařizuje, aby letecké společnosti, které uskutečnily lety, na něž se vztahuje DLD se sníženou sazbou 2 eur během dotčeného období, navrátily podporu stanovenou na 8 eur za cestujícího, a ve zbývající části je třeba žalobu zamítnout.

[omissis]

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (devátý senát)

rozhodl takto:

- 1) **Článek 4 rozhodnutí Komise 2013/199/EU ze dne 25. července 2012 o státní podpoře SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rozdílné sazby daně z letecké dopravy, které zavedlo Irsko, se zrušuje v rozsahu, v němž nařizuje, aby příjemci navrátili podporu ve výši, která je v bodě 70 odůvodnění uvedeného rozhodnutí stanovena na 8 eur za cestujícího.**
- 2) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**
- 3) **Evropská komise ponese vlastní náklady řízení a ukládá se jí náhrada poloviny nákladů řízení vynaložených společnostmi Aer Lingus Ltd.**
- 4) **Společnost Aer Lingus Ltd ponese polovinu vlastních nákladů řízení.**
- 5) **Irsko ponese vlastní náklady řízení.**

Berardis

Czúcz

Popescu

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 5. února 2015.

Podpisy.