



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

21. prosince 2016 ¹

„Kasační opravný prostředek — Státní podpory — Vnitrostátní daň z letecké dopravy — Použití rozdílných sazeb — Snížená sazba u letů do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od vnitrostátního letiště — Výhoda — Selektivní charakter — Posouzení v případě, kdy daňové opatření může představovat omezení volného pohybu služeb — Vrácení — Spotřební daně“

Ve spojených věcech C-164/15 P a C-165/15 P,

jejichž předmětem jsou dva kasační opravné prostředky podle článku 56 Statutu Soudního dvora Evropské unie podané dne 9. dubna 2015

Evropskou komisí, zastoupenou L. Flynnem, D. Grespanem, T. Maxian Ruschem a B. Stromskym, jako zmocněnci, s adresou pro doručování v Lucemburku,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka),

přičemž dalšími účastníky řízení jsou:

Aer Lingus Ltd, se sídlem v Dublinu (Irsko), zastoupená K. Bacon a A. Robertsonem, QC, D. Baileym, barrister, zmocněný A. Burnsidem, solicitor,

žalobkyně v prvním stupni (C-164/15 P) a vedlejší účastnice v prvním stupni (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activiy Company, dříve Ryanair Ltd., se sídlem v Dublinu (Irsko), zastoupená B. Kennellym, QC, I.-G. Metaxas-Maragkidis, dikigoros, E. Vahida, avocat,

žalobkyně v prvním stupni (C-165/15 P),

Irsko, zastoupené E. Creedon a J. Quaney, A. Joycem, jako zmocněnci, ve spolupráci s E. Reganem, SC a B. Dohertym, BL,

vedlejší účastník v prvním stupni (C-164/15 P a C-165/15 P),

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení L. Bay Larsen, předseda senátu, M. Vilaras (zpravodaj), J. Malenovský, M. Safjan a D. Šváby, soudci,

generální advokát: P. Mengozzi,

vedoucí soudní kanceláře: L. Hewlett, vrchní rada,

1 — * Jednací jazyk: angličtina.

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. dubna 2016,
po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 5. července 2016,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Svými kasačními opravnými prostředky se Evropská komise domáhá jednak ve věci C-164/15 P zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 5. února 2015, *Aer Lingus v. Komise* (T-473/12, nezveřejněný, dále jen „rozsudek Aer Lingus“, EU:T:2015:78) a jednak ve věci C-165/15 P zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 5. února 2015, *Ryanair v. Komise*, (T-500/12, nezveřejněný, dále jen „rozsudek Ryanair“, EU:T:2015:73) (společně dále jen jako „napadené rozsudky“), v nichž Tribunál částečně vyhověl žalobám podaným společnostmi Aer Lingus Ltd a Ryanair Designated Activity Company, dříve Ryanair Ltd, (dále jen „Ryanair“) a zrušil 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 (Úř. věst. 2013, L 119, s. 30), dále jen „sporné rozhodnutí“ 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 Vedlejšími kasačními opravnými prostředky se společnost Aer Lingus domáhá zrušení rozsudku Aer Lingus a společnost Ryanair zrušení rozsudku Ryanair.

Právní rámec

Nařízení (ES) č. 659/1999

- 3 Článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 339), nadepsaný „Navrácení podpory“, zní takto:
 - „1. Je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotýčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen „rozhodnutí o navrácení“). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva [Unie].
 2. Podpora, která má být navržena podle rozhodnutí o navrácení, zahrnuje úroky v přiměřené výši stanovené Komisí. Úroky jsou splatné od data, kdy byla protiprávní podpora k dispozici příjemci, do data jejího navrácení.
 3. Aniž je dotčen příkaz Soudního dvora [Evropské unie] podle článku [278 SFEU], navrácení se provede bezodkladně a v souladu s postupy vnitrostátního práva dotýčného členského státu za předpokladu, že umožňují okamžitý a účinný výkon rozhodnutí Komise. Aniž je dotčeno právo [Unie], učiní za tímto účelem a v případě řízení před vnitrostátními soudy dotýčné členské státy všechny nezbytné kroky v rámci jejich právních řádů, včetně dočasných opatření.“

Narizení (ES) č. 1008/2008

- 4 V článku 15 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb v [Unii] (Úř. věst. 2008, L 293, s. 3) se stanoví:

„Letečtí dopravci [Unie] mají nárok provozovat letecké služby uvnitř Společenství.“

- 5 Článek 23 tohoto nařízení, nadepsaný „Informace a zákaz diskriminace“, stanoví v prvním odstavci:

„Letecké tarify a letecké sazby za letecké služby z letiště nacházejícího se na území členského státu, na něž se vztahuje Smlouva, které jsou dostupné veřejnosti, musí obsahovat při nabídce nebo zveřejnění v jakékoli podobě, včetně prostřednictvím internetu, použitelné podmínky. Konečná cena, jež má být zaplacená, musí být vždy uvedena a zahrnuje použitelný letecký tarif nebo leteckou sazbu, jakož i všechny uplatnitelné daně, poplatky, přírážky a platby, jež jsou nevyhnutelné a předpokládané v okamžiku zveřejnění. Kromě konečné ceny se uvedou alespoň tyto údaje:

- a) letecký tarif nebo letecká sazba;
- b) daně;
- c) letištní poplatky a
- d) další poplatky, přírážky nebo platby, jež souvisí například s bezpečností nebo palivem,

pokud položky uvedené v písmenech b), c) a d) byly připočteny k leteckému tarifu nebo letecké sazbě. Volitelné příplatky se sdělují jasným, průhledným a jednoznačným způsobem na počátku každé rezervace a cestující je přijímají na základě projevu vůle.“

Směrnice 2014/104/EU

- 6 V bodech 3 a 4 odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/104/EU ze dne 26. listopadu 2014 o určitých pravidlech upravujících žaloby o náhradu škody podle vnitrostátního práva v případě porušení právních předpisů členských států a Evropské unie o hospodářské soutěži (Úř. věst. 2014, L 349, s. 1) se uvádí:

„(3) [...] K účinnému uplatňování článků 101 a 102 [SFEU], a zejména zákazů, které jsou v nich obsaženy, je nezbytné, aby mohl kdokoli, ať už jednotlivec, včetně spotřebitelů a podniků, nebo orgán veřejné moci, požadovat u vnitrostátních soudů náhradu škody způsobené porušením těchto ustanovení. [...]

(4) Z práva Unie vyplývající právo na náhradu škody způsobené porušením unijních a vnitrostátních právních předpisů o hospodářské soutěži vyžaduje, aby měly všechny členské státy procesní pravidla, která zajišťují účinný výkon tohoto práva. [...]

- 7 Článek 13 této směrnice, nadepsaný „Obrana založená na přenesení navýšení cen“, stanoví:

„Členské státy zajistí, aby žalovaná strana v řízení o žalobě o náhradu škody mohla na obranu svých tvrzení proti žalobě o náhradu škody použít skutečnost, že žalobce ceny navýšené v důsledku porušení právních předpisů o hospodářské soutěži zcela nebo částečně přenesl. V případě dokazování přenesení navýšených cen nese důkazní břemeno žalovaný, který může přiměřeně požadovat zpřístupnění informací po žalobci nebo po třetích stranách.“

Skutečnosti předcházející sporu:

- 8 Skutečnosti předcházející sporu, jak vyplývají z bodů 1 až 13 napadených rozsudků, lze shrnout následovně.
- 9 Irsko zavedlo od 30. března 2009 spotřební daň, nazvanou „Air Travel Tax“ (daň z letecké dopravy, dále jen „DLD“), která se vybírá přímo u provozovatelů leteckých služeb za každého cestujícího odlétajícího z letiště, jež se nachází v Irsku, s několika výjimkami, jež nejsou relevantní pro toto řízení. Provozovatelé leteckých služeb byli osobami povinnými odvést DLD a museli ji uhradit, aniž by byla dotčena jejich možnost navýšit cenu letenky o částku této daně.
- 10 Od svého zavedení byla DLD vypočítávána podle vzdálenosti mezi letištěm, kde byla cesta zahájena, a letištěm, kde končila, a byly stanoveny dvě různé sazby daně vybírané od leteckých společností, a sice sazba 2 eura za cestujícího v případě cesty do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu (dále jen „snížená sazba DLD“) a 10 eur za cestujícího v ostatních případech (dále jen „vyšší sazba DLD“).
- 11 Dne 21. července 2009 podala společnost Ryanair Komisi dvě různé stížnosti, které se týkaly DLD, přičemž první z nich byla podána z důvodu porušení ustanovení, která se týkají státní podpory, a druhá se opírala o článek 56 SFEU a o nařízení č. 1008/2008. V návaznosti na druhou z těchto stížností Komise zahájila šetření týkající se možného porušení ustanovení o volném pohybu služeb a dne 18. března 2010 zaslala irským orgánům výzvu dopisem. Irsko následně od 1. března 2011 změnilo způsob výpočtu DLD tak, že zavedlo jednotnou sazbu ve výši 3 eur za cestujícího vztahující se na veškeré lety bez ohledu na vzdálenost, a Komise proto šetření ukončila.
- 12 V návaznosti na první stížnost společnosti Ryanair zahájila Komise dne 13. července 2011 formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, které se týkalo snížené sazby DLD. Na závěr tohoto řízení přijala Komise sporné rozhodnutí.
- 13 V článku 1 uvedeného rozhodnutí je konstatováno, že 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, kterou Irsko zavedlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU, není slučitelná s vnitřním trhem.
- 14 V článku 4 odst. 1 sporného rozhodnutí se Irsku ukládá zajistit navrácení protiprávní podpory. V bodě 70 odůvodnění tohoto napadeného rozhodnutí se uvádí, že státní podporu, která musí být navrácena, představuje rozdíl mezi nižší sazbou DLD a vyšší sazbou DLD, tj. 8 eur za přepraveného cestujícího. V témže bodě odůvodnění jsou mezi příjemci podpory uvedeny společnosti Aer Lingus a Ryanair.

Řízení před Tribunálem a napadené rozsudky

- 15 Podáními došlými kanceláři Tribunálu dne 1. listopadu 2012 (věc T-473/12) a 15. listopadu 2012 (věc T-500/12) podaly v prvním případě společnost Aer Lingus a ve druhém společnost Ryanair žaloby na neplatnost sporného rozhodnutí.
- 16 Na podporu své žaloby uplatnila společnost Aer Lingus ve věci T-473/12 pět žalobních důvodů, přičemž první vychází z toho, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení tím, že ve sporném rozhodnutí kvalifikovala sníženou sazbu DLD jako „státní podporu“, druhý žalobní důvod vychází z porušení zásady právní jistoty, zásady efektivity a zásady řádné správy tím, že v napadeném rozhodnutí se prikazovalo navrácení státní podpory, třetí žalobní důvod vychází z toho, že se Komise

dopustila nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu, když při kvalifikaci opatření za podporu a kvantifikaci výhody nezohlednila přenesení daňové zátěže na cestující, čtvrtý žalobní důvod vychází z porušení článku 14 nařízení č. 659/1999 a zásady proporcionality a zásady rovného zacházení z důvodu příkazu k navrácení podpory stanoveného ve sporném rozhodnutí a pátý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění.

- 17 Na podporu své žaloby uplatnila společnost Ryanair ve věci T-500/12 pět žalobních důvodů, přičemž první žalobní důvod vychází z toho, že rozhodnutí Komise je stíženo nesprávným právním posouzením, neboť Komise považovala vyšší sazbu DLD za „obvyklou“ sazbu či „legitimní běžnou“ sazbu, druhý žalobní důvod vychází z nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu, kterého se Komise dopustila při posuzování výhody plynoucí z DLD, třetí žalobní důvod vychází z nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu, kterého se Komise dopustila v souvislosti s rozhodnutím o navrácení, čtvrtý žalobní důvod vychází z toho, že Komise neoznámila rozhodnutí o navrácení podpory, a pátý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění sporného rozhodnutí.
- 18 V napadených rozsudcích Tribunál zaprvé přezkoumal a zamítnul páté žalobní důvody obou žalob vycházející z porušení povinnosti uvést odůvodnění. Kasační opravné prostředky ani vedlejší kasační opravné prostředky se těchto částí napadených rozsudků netýkají.
- 19 Zadruhé, pokud jde konkrétně o žalobu společnosti Ryanair, Tribunál v bodech 42 až 56 rozsudku Ryanair zkoumal a zamítl čtvrtý žalobní důvod společnosti Ryanair. Ani této části uvedeného rozsudku se netýká kasační opravný prostředek podaný Komisí ve věci C-165/15 P ani vedlejší kasační opravný prostředek podaný v téže věci společností Ryanair.
- 20 Zatřetí Tribunál zkoumal a zamítl první žalobní důvody žalob společností Aer Lingus a Ryanair. Tribunál měl v podstatě za to, že se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, když za účelem prokázání selektivní výhody kvalifikovala vyšší sazbu DLD jako „referenční sazbu“ a když měla za to, že v projednávané věci představovalo použití rozdílných sazeb státní podporu ve prospěch leteckých společností, na jejichž lety se během dotčeného období vztahovala snížená sazba DLD.
- 21 Tribunál následně zkoumal třetí a čtvrtý žalobní důvod žaloby společnosti Aer Lingus a druhý a třetí žalobní důvod žaloby společnosti Ryanair, jimž částečně vyhověl.
- 22 V rámci tohoto posuzování měl Tribunál za to, že se Komise dopustila „nesprávného posouzení a nesprávného právního posouzení skutkového stavu“ tím, že stanovila částku podpory, kterou musí navrátit příjemci, tudíž společnosti Aer Lingus a Ryanair, ve výši 8 eur za cestujícího, který využil letu, na který se vztahovala snížená sazba DLD, tj. částky ve výši rozdílu mezi touto sazbou a vyšší sazbou DLD. Podle Tribunálu vzhledem k tomu, že hospodářská výhoda plynoucí z uplatnění snížené sazby DLD mohla být, ač jen částečně, přenesena na cestující, Komise nebyla oprávněna konstatovat, že výhoda, která byla poskytnuta dotčeným leteckým společností, činí ve všech případech automaticky 8 eur za cestujícího.
- 23 Tribunál měl následně v bodě 124 rozsudku Aer Lingus za to, že „aniž je nutné vyjadřovat se k případnému porušení zásad proporcionality a rovného zacházení uplatňovanému“ společností Aer Lingus, je třeba vyhovět jejímu třetímu a čtvrtému žalobnímu důvodu.
- 24 Obdobně Tribunál v bodě 150 rozsudku Ryanair konstatoval, že je třeba vyhovět druhému a třetímu žalobnímu důvodu společnosti Ryanair, „aniž je třeba zabývat se druhou částí třetího žalobního důvodu a doplňujícími argumenty uplatňovanými“ společností Aer Lingus, vedlejší účastníci řízení podporující v uvedené věci návrhová žádání společnosti Ryanair.

25 Tribunál proto v bodě 1 výroku napadených rozsudků zrušil článek 4 sporného rozhodnutí „v rozsahu, v němž [se v tomto článku] nařizuje, aby příjemci navrátili podporu ve výši, která je v bodě 70 odůvodnění uvedeného rozhodnutí stanovena na 8 eur za cestujícího“. V bodě 2 výroku uvedených rozsudků Tribunál žaloby ve zbývajících částech zamítl.

Návrhová žádání účastníků řízení před Soudním dvorem

26 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:

- zrušil bod 1 výroku napadených rozsudků;
- zamítl v plném rozsahu žaloby k Tribunálu nebo podpůrně, aby vrátil věci zpět Tribunálu;
- zamítl vedlejší kasační opravné prostředky a
- uložil žalobkyním v prvním stupni náhradu nákladů nebo podpůrně rozhodl, že o nákladech řízení v obou stupních bude rozhodnuto později.

27 Společnosti Aer Lingus a Ryanair navrhují, aby Soudní dvůr:

- zrušil bod 2 výroku napadených rozsudků;
- zrušil sporné rozhodnutí;
- zamítl kasační opravné prostředky a
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

28 Irsko navrhuje, aby Soudní dvůr:

- vyhověl kasačním opravným prostředkům Komise a zamítl žaloby k Tribunálu a
- zamítl vedlejší kasační opravné prostředky.

K návrhům na znovuotevření ústní části řízení

29 Dopisem došlým kanceláři Soudního dvora dne 19. července 2016 požádala společnost Aer Lingus Soudní dvůr, aby podle článku 83 jednacího řádu Soudního dvora nařídil znovuotevření ústní části řízení. Na podporu svého návrhu společnost Aer Lingus uvádí, že je nutné, aby se vyjádřila ke stanovisku generálního advokáta a zejména k argumentům a judikatuře uvedeným v bodech 79, 80, 83 a 88 až 99 uvedeného stanoviska. Společnost Aer Lingus má kromě toho za to, že má mít možnost se vyjádřit k důvodům a argumentům, které Tribunál neposuzoval, pokud by Soudní dvůr zrušil rozsudek Aer Lingus a měl za to, že soudní řízení dovoluje ve věci rozhodnout.

30 Dopisem došlým kanceláři Soudního dvora dne 18. srpna 2016 společnost Ryanair uvedla, že podporuje návrh společnosti Aer Lingus na znovuotevření ústní části řízení a i ona navrhuje znovuotevření ústní části řízení v zásadě ze stejných důvodů, jaké uplatňuje společnost Aer Lingus.

31 Je třeba připomenout, že jistě platí, že statut Soudního dvora Evropské unie ani jeho jednací řád nedávají účastníkům řízení možnost podat vyjádření v reakci na stanovisko přednesené generálním advokátem (rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 30 a citovaná judikatura).

- 32 Podle článku 252 druhého pododstavce SFEU je totiž úlohou generálního advokáta předkládat veřejně, zcela nestranně a nezávisle odůvodněná stanoviska ve věcech, které podle statutu Soudního dvora Evropské unie vyžadují jeho účast. Soudní dvůr není vázán stanoviskem generálního advokáta ani důvody, na základě kterých k němu dospěl. Nesouhlas účastníka řízení se stanoviskem generálního advokáta tedy nemůže sám o sobě představovat důvod ke znovuotevření ústní části řízení, a to bez ohledu na otázky, kterými se generální advokát ve stanovisku zabýval (rozsudek ze dne 9. července 2015, InnoLux v. Komise, C-231/14 P, EU:C:2015:451, body 27 a 28 a citovaná judikatura).
- 33 Podle článku 83 svého jednacího řádu Soudní dvůr ovšem může kdykoli po vyslechnutí generálního advokáta nařídit zahájení nebo znovuotevření ústní části řízení, zejména má-li za to, že věc není dostatečně objasněna, nebo předložil-li některý z účastníků řízení po ukončení této části řízení novou skutečnost, která může mít rozhodující vliv na rozhodnutí Soudního dvora.
- 34 K tomu v projednávané věci nedošlo. Soudní dvůr má totiž po vyslechnutí generálního advokáta za to, že má všechny nezbytné informace pro vydání rozhodnutí a že věc nemusí být zkoumána ve světle nové skutečnosti, která by mohla mít rozhodující vliv na jeho rozhodnutí, nebo argumentu, který před ním nebyl projednán.
- 35 Konkrétně stran návrhů společností Aer Lingus a Ryanair, aby se mohly vyjádřit k důvodům a argumentům, které Tribunál neposuzoval, pokud by Soudní dvůr zrušil napadené rozsudky a měl za to, že soudní řízení dovoluje ve věci rozhodnout, ze znění čl. 168 odst. 1 písm. d) ve spojení s čl. 173 odst. 1 písm. c) a s čl. 170 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora vyplývá, že účastníci řízení o kasačním prostředku se vyzývají, aby v rámci svého kasačního opravného prostředku, jakož i v replice uvedli veškeré relevantní důvody a argumenty, zejména za předpokladu, kdy by Soudní dvůr na základě čl. 61 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie rozhodl v případě, že by kasačnímu opravnému prostředku vyhověl, o tom, že věc sám projedná. Z toho vyplývá, že účastníci řízení měli možnost, aby se jak během písemné, tak i ústní části řízení vyjádřili ke všem aspektům věci, jež považují za relevantní. Proto nezbytností vyjádřit se k důvodům a argumentům, které Tribunál neposuzoval, kterou uplatňují společnosti Aer Lingus a Ryanair, nelze odůvodnit znovuotevření ústní části řízení.
- 36 S ohledem na výše uvedené úvahy má Soudní dvůr za to, že není třeba nařídit znovuotevření ústní části řízení.

K vedlejším kasačním opravným prostředkům

- 37 Na podporu svých vedlejších kasačních opravných prostředků, jimiž je třeba se zabývat na prvním místě, neboť zpochybňují samotnou existenci státní podpory v projednávaném případě, uplatňují společnost Aer Lingus a společnost Ryanair jediný důvod vedlejšího kasačního opravného prostředku, který vychází z nesprávného právního posouzení, kterého se měl dopustit Tribunál tím, že odmítl jejich první žalobní důvod jejich žalob domáhajících se neplatnosti, jimiž tyto společnosti zpochybňovaly kvalifikaci snížené sazby DLD jako „státní podpory“.
- 38 Každý z těchto důvodů vedlejších kasačních opravných prostředků je rozdělen do čtyř částí, v nichž společnost Aer Lingus a Ryanair zpochybňují legalitu rozhodnutí Komise, kterou Tribunál potvrdil, podle kterého se v rámci posouzení selektivní povahy výhody v důsledku uplatnění snížené sazby ve výši 2 eur za cestujícího na určité lety, vyšší sazba DLD ve výši 10 eur za cestujícího považuje za „obvyklou“ nebo referenční sazbu.

Úvodní poznámky

- 39 Je třeba připomenout, že podle čl. 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované 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 se společným trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.
- 40 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je pojem „podpora“ obecnější než pojem „dotace“, protože zahrnuje nejen pozitivní plnění, jako jsou samotné dotace, ale rovněž různé formy státních zásahů, které snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, a které, aniž jsou dotacemi v užším slova smyslu, mají proto tutéž povahu a stejné účinky (rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, bod 71 a citovaná judikatura).
- 41 Z toho vyplývá, že opatření, kterým veřejné orgány přiznávají určitým podnikům výhodnější daňové zacházení, které sice není spojeno s převodem státních prostředků, ale staví příjemce do příznivější finanční situace oproti ostatním poplatníkům, je státní podporou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Naproti tomu zvýhodnění vyplývající z obecného opatření, které je bez rozdílu použitelné na všechny hospodářské subjekty a není proto selektivní, nepředstavují státní podpory ve smyslu článku 107 SFEU (rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, body 72 a 73 a citovaná judikatura).
- 42 V projednávaném případě je třeba uvést, že jak vyplývá z bodů 54 a 55 rozsudku Aer Lingus a z bodů 79 a 80 rozsudku Ryanair, Komise měla ve sporném rozhodnutí za to, že pro prokázání selektivní povahy zvýhodnění DLD musí určit „referenční systém“ a stanovit, zda uvedené opatření představuje odchylku od tohoto systému. Komise nejprve uvedla, že snížená sazba DLD se v zásadě vztahuje pouze na vnitrostátní destinace a na přibližně 10 až 15 % ze všech letů, na které se vztahuje DLD, a následně dospěla k závěru, že vyšší sazba DLD musí být považována za obvyklou sazbu referenčního systému, zatímco snížená sazba představuje odchylku.
- 43 Stran tohoto tvrzení společnosti Aer Lingus a Ryanair v řízení před Tribunálem pouze zpochybňovaly použití vyšší sazby této daně jakožto referenční sazby pro prokázání selektivní povahy DLD.
- 44 Tribunál, který nejprve zkoumal a odmítl argumenty, které v této souvislosti uváděly společnosti Aer Lingus a Ryanair, měl v bodě 76 rozsudku Aer Lingus a v bodě 90 rozsudku Ryanair za to, že se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, když za účelem prokázání selektivní výhody kvalifikovala vyšší sazbu DLD jako „referenční sazbu“ a když měla dále za to, že použití rozdílných sazeb představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ve prospěch leteckých společností, na jejichž lety se během období, kterého se týká sporné rozhodnutí, vztahovala snížená sazba DLD.
- 45 Společnosti Aer Lingus a Ryanair mají za to, že toto posouzení Tribunálu je stíženo nesprávným právním posouzením z důvodů uvedených v rámci různých částí jejich jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku.
- 46 V této souvislosti je třeba zkoumat jednotlivé části jediného důvodu vedlejších kasačních opravných prostředků společností Ryanair a Aer Lingus, které se snaží prokázat, že odůvodnění Tribunálu je stíženo nesprávným právním posouzením, neboť Tribunál potvrdil použití vyšší sazby DLD jakožto referenční sazby a nezohlednil případné částečné vrácení této daně hospodářským subjektům, na které se vztahuje vyšší sazba. Nejprve bude posuzována první část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair, dále čtvrtá část téhož důvodu a konečně společně veškeré části jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Air Lingus, jakož i druhá a třetí část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair.

K první části jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair

Argumentace účastníků řízení

- 47 Společnost Ryanair vytýká Tribunálu, že v bodech 74 až 76 rozsudku Ryanair zamítl její argument, podle kterého měla být vhodnou referenční sazbou při určení toho, zda uložená snížená sazba DLD představuje státní podporu, sazba ve výši 3 eur, kterou irské orgány schválily v březnu 2011. Společnost Ryanair tvrdí, že skutečnost, že tato sazba ve výši 3 eur nebyla použitelná během období, na které se vztahuje sporné rozhodnutí, nebrání jejímu použití jakožto referenční sazby. Sazba ve výši 10 eur nikdy neexistovala samostatně bez snížené sazby a tyto dvě sazby byly zavedeny a zrušeny zároveň. Proto podle společnosti Ryanair v projednávaném případě nikdy neexistovala „obvyklá“ či „referenční“ sazba.
- 48 Komise a irská vláda v první řadě tvrdí, že tato část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku není relevantní, neboť společnost Ryanair zpochybňuje pouze bod 74 rozsudku Ryanair a nezpochybňuje důvody, které Tribunál uvádí v bodech 75 a 76 uvedeného rozsudku, jež samy o sobě stačí k odůvodnění zamítnutí jejího argumentu uplatňovaného u Tribunálu. Podpůrně zpochybňují opodstatněnost argumentů společnosti Ryanair.

Závěry Soudního dvora

- 49 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise a irská vláda, je první část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku relevantní. Společnost Ryanair totiž ve svém vedlejším kasačním opravném prostředku uvádí, že se tato část netýká pouze bodu 74, ale i bodů 75 a 76 rozsudku Ryanair. Kromě toho se tyto tři body v zásadě týkají jednoho a téhož důvodu, který vychází z konstatování, podle kterého proto, že během dotčeného období, na které se vztahuje sporné rozhodnutí, nebyla použitelná sazba ve výši 3 eur, nelze tuto sazbu použít jakožto referenční sazbu.
- 50 Nicméně z věcného hlediska nelze argumentaci společnosti Ryanair uplatnit.
- 51 Co se týče posouzení podmínky selektivity, z ustálené judikatury Soudního dvora totiž vyplývá, že čl. 107 odst. 1 SFEU ukládá povinnost určit, zda v rámci daného právního režimu může vnitrostátní opatření zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“ vůči ostatním, které se nacházejí s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem ve srovnatelné skutkové a právní situaci (rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, bod 75 a citovaná judikatura).
- 52 Přitom, jak v zásadě uvedl generální advokát v bodě 41 svého stanoviska, takové posouzení nelze provést na základě srovnání částky, kterou musely hradit letecké společnosti, na které se vztahovala snížená sazba DLD, a hypotetické částky daňové povinnosti vypočítané na základě sazby, která se – jak připouští i sama společnost Ryanair – nepoužila během dotčeného období, na které se vztahuje sporné rozhodnutí, na žádný let ani žádnou leteckou společnost. Avšak, jak Tribunál správně uvedl v bodě 75 rozsudku Ryanair, stanovení jiné referenční sazby, než která byla skutečně uplatňována během dotčeného období, by neumožňovalo plně posoudit účinky DLD.
- 53 Z toho vyplývá, že body 74 až 76 nejsou stíženy nesprávným právním posouzením, jak se snaží tvrdit společnost Ryanair, a první část jejího jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku je třeba zamítnout.

Ke čtvrté části jediného důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair

Argumentace účastníků řízení

- 54 Ve své čtvrté části jediného důvodu kasačního opravného prostředku společnost Ryanair tvrdí, na rozdíl od závěru Tribunálu uvedeného v bodě 89 rozsudku Ryanair, že skutečnost, že dvě sazby DLD byly zavedeny zároveň, je přesto relevantní pro posouzení povahy snížené sazby jakožto „státní podpory“. Souběžné zavedení těchto dvou sazeb není podle společnosti Ryanair otázkou „technické úpravy“, za kterou ji považoval Tribunál. Irsko totiž nemohlo stanovit jednotnou sazbu ve výši 10 eur za cestujícího a z tohoto důvodu se následně rozhodlo nahradit dvě sazby DLD jednou sazbou ve výši 3 eur za cestujícího. Společnost Ryanair doplňuje, že skutečnost méně častého uplatňování snížené sazby DLD nestačí k tomu, aby bylo vyloučeno její uplatnění jakožto referenční sazby, neboť četnost zdanitelných plnění podléhajících určité sazbě daňové povinnosti je pouze jedním z několika údajů, jež je třeba zohlednit.
- 55 Komise má za to, že tato část vedlejšího důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná, zatímco irská vláda tvrdí, že je nepřípustná, neboť není dostatečně rozvinuta, a podpůrně, že je neopodstatněná.

Závěry Soudního dvora

- 56 Na rozdíl od toho, co tvrdí irská vláda, společnost Ryanair právně dostatečným způsobem odůvodnila svůj názor, že bod 89 rozsudku Ryanair je dotčen nesprávným právním posouzením.
- 57 Nic to však nemění na tom, že tento důvod nezpochybňuje skutečnost, že Tribunál opodstatněně zamítl argumentaci společnosti Ryanair, a proto je třeba zamítnout i tuto část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair.
- 58 Jak totiž Tribunál v podstatě uvedl v bodě 89 rozsudku Ryanair, pokud bychom měli za to, že snížená sazba DLD představovala pro podniky, na které se vztahovala, selektivní výhodu pouze na základě jediného důvodu, že tato sazba byla zavedena zároveň se sazbou ve výši 10 eur za cestujícího, znamenalo by to, že povaha státní podpory z důvodu státního zásahu by závisela na použité technice úpravy. Přitom, jak vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora, čl. 107 odst. 1 SFEU nerozlišuje mezi státními zásahy v závislosti na technikách používaných vnitrostátními orgány (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, bod 87 a citovaná judikatura).
- 59 Čtvrtou část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair je proto rovněž třeba zamítnout.

K jedinému důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Aer Lingus a ke druhé a třetí části jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair

Argumentace účastníků řízení

- 60 Jediný důvod vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Aer Lingus se dělí na čtyři části. Společnost Aer Lingus v první části tohoto důvodu tvrdí, že pokud je třeba bod 43 rozsudku Aer Lingus vykládat v tom smyslu, že při posuzování povahy určitého opatření jakožto státní podpory se musí zohledňovat rozpor takového opatření pouze s články 107 a 108 SFEU, a nikoli i případný rozpor s ostatními ustanoveními unijního práva, je dotčen nesprávným právním posouzením. Podle společnosti Aer Lingus uznal Soudní dvůr relevantnost této otázky v bodech 31 a 32 rozsudku ze dne 27. března 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100), a v bodech 14 až 16 rozsudku ze dne

10. července 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Kromě toho z bodu 23 a 24 rozsudku ze dne 27. září 1988, Asteris a další (106/87 až 120/87, EU:C:1988:457), a z bodu 60 rozsudku ze dne 1. července 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni v. Komise (T-62/08, EU:T:2010:268) vyplývá, že náhrada škody, kterou vnitrostátní orgány vyplatily jako náhradu za újmu, kterou jim způsobily, nepředstavuje státní podporu.

- 61 V této souvislosti společnost Aer Lingus připomíná, že před Tribunálem tvrdila, že výběr DLD ve výši sazby 10 eur za cestujícího byl protiprávní, neboť byl v rozporu s článkem 56 SFEU a s nařízením č. 1008/2008, a že DLD vybraná v této sazbě měla být dotčeným leteckým společností vrácena. Tato protiprávnost přitom brání tomu, aby bylo možné kvalifikovat sníženou sazbu DLD jako státní podporu.
- 62 Ve druhé části svého jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnost Aer Lingus tvrdí, že Tribunál se dopustil nesprávného právního posouzení tím, že měl v bodě 63 rozsudku Aer Lingus za to, že Komise správně kvalifikovala sazbu ve výši 10 eur za cestujícího jakožto „obvyklou“ sazbu daně, přestože byla tato posledně uvedená sazba protiprávní. Totiž bod 58 téhož rozsudku, podle kterého vychází argument společnosti Aer Lingus z chybného předpokladu, je rozporný a dotčen vadou, neboť Komise ve sporném rozhodnutí pouze konstatovala, že příčinou omezení volného pohybu služeb je pouze existence rozdílných sazeb DLD, a nikoli existence samotné vyšší sazby.
- 63 Společnost Aer Lingus v rámci třetí části svého jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku zpochybňuje bod 60 rozsudku Aer Lingus, podle kterého vzhledem k tomu, že je možné napravit takovou daňovou diskriminaci, jako je diskriminace vyplývající z důvodu existence dvou rozdílných sazeb DLD, buď zvýšením snížené sazby na úroveň vyšší sazby nebo naopak snížením vyšší sazby na úroveň nižší sazby nebo zavedením nové jednotné sazby, by bylo nesprávné tvrdit, že vyšší sazba DLD je protiprávní. Podle společnosti Aer Lingus tento bod zaměňuje otázku kroků, které musí členský stát přijmout, aby tuto diskriminaci v budoucnu ukončil, s otázkou nezbytných opatření k nápravě protiprávnosti „minulého“ stavu, kdy byly používány diskriminující daňové sazby.
- 64 Společnost Aer Lingus konečně ve čtvrté části svého jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku zpochybňuje bod 61 rozsudku Aer Lingus, podle kterého „[...] nárok na vrácení [DLD zaplacené ve výši sazby 10 eur za cestujícího], pokud by byl prokázán, není automaticky uznatelný, ale závisí na řadě faktorů, jako jsou promlčecí lhůty použitelné ve vnitrostátním právu a dodržování obecných zásad jako neexistence bezdůvodného obohacení“. Společnost Aer Lingus tvrdí, že vzhledem k protiprávnosti, která vyplývá ze samotné povahy vyšší sazby DLD nebo rozdílných sazeb, a ke skutečnosti, že Irsko bylo v zásadě povinno uhradit podnikům, které odvedly vyšší sazbu DLD, rozdíl mezi touto sazbou a sazbou sníženou, nelze považovat vyšší sazbu za „obvyklou“ sazbu daňové povinnosti.
- 65 Společnost Ryanair ve druhé části svého jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku tvrdí, že sazba DLD ve výši 10 eur za cestujícího nemohla představovat „referenční sazbu“ pro účely posouzení charakteru státní podpory v případě snížené sazby DLD v rozsahu, v němž obdobně v souladu s tím, co uvedl Soudní dvůr v rozsudku ze dne 6. února 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), byla sazba ve výši 10 eur za cestujícího v rozporu s článkem 56 SFEU a s nařízením č. 1008/2008. Pokud by měla být vyšší sazba považována za sazbu referenční, byla by tím narušena soudržnost unijního práva.
- 66 Společnost Ryanair ve třetí části svého jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku tvrdí, že Tribunál nesprávně v bodě 88 rozsudku Ryanair odkázal na „hypotetické žádosti o navrácení“ DLD uhrazené ve vyšší sazbě. Podle ní je daňová povinnost úhrady DLD ve výši uvedené sazby v rozporu s unijním právem a uhrazený daňový přeplatek musí být vrácen dotčeným podnikům.

- 67 Komise a irská vláda zpochybňují argumentaci uplatňovanou společnostmi Aer Lingus a Ryanair a mají za to, že je třeba ji zamítnout jako neopodstatněnou.

Závěry Soudního dvora

- 68 Pokud jde nejprve o první část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Aer Lingus, je třeba připomenout, že pro posouzení případného charakteru určitého opatření jako „státní podpory“ a konkrétně pro určení toho, zda takové opatření vede k příznivějšímu daňovému zacházení s jeho příjemci oproti ostatním poplatníkům, jsou relevantní pouze účinky dotčeného daňového opatření (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, bod 87 a citovaná judikatura).
- 69 Přitom na základě okolnosti, že daňové opatření je kromě článků 107 a 108 SFEU v rozporu i s jinými ustanoveními unijního práva, nelze vyloučit z kvalifikace jako „státní podpory“ výjimku z takového opatření, kterou požívají někteří daňoví poplatníci, dokud dotčené opatření vyvolává účinky vůči ostatním daňovým poplatníkům a dokud nebylo zrušeno ani prohlášeno za protiprávní, a v důsledku toho za neúčinné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. března 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, bod 38).
- 70 Tuto skutečnost v podstatě uvedl Tribunál v bodě 43 rozsudku Aer Lingus jakož i v bodě 65 rozsudku Ryanair. Proto na rozdíl od toho, co se snaží tvrdit společnost Aer Lingus v první části svého jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku, není bod 43 rozsudku Aer Lingus dotčen žádným nesprávným právním posouzením.
- 71 Tento závěr nezpochybňuje judikatura, kterou uplatňuje společnost Aer Lingus a jež je uvedena v bodě 60 tohoto rozsudku.
- 72 Z této judikatury totiž pouze vyplývá, že o státní podporu se nejedná v případě vrácení daně podnikem, která od něj byla vybrána v rozporu s unijním právem, či náhrady škody, kterou musejí vnitrostátní orgány vyplatit podnikům jako náhradu za újmu, kterou jim způsobily.
- 73 Ve sporném rozhodnutí není ovšem původem dotčené státní podpory ani vrácení daně, která by byla v rozporu s jinými ustanoveními unijního práva než s články 107 a 108 SFEU a kterou zaplatily společnosti Aer Lingus a Ryanair, ani vyplacení náhrady za újmu těmto dvěma podnikům. V projednávaném případě proto není tato judikatura relevantní.
- 74 Z toho plyne, že první část jediného důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Aer Lingus musí být zamítnuta.
- 75 Pokud jde dále o druhou, třetí a čtvrtou část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Aer Lingus a druhou a třetí část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair, je třeba konstatovat, že tyto části vycházejí z předpokladu, podle kterého by mohl rozpor části nebo celé DLD s jinými ustanoveními unijního práva než s články 107 a 108 SFEU ovlivnit posouzení charakteru státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU v případě úplného či částečného osvobození od této daně, kterého by požívaly určité hospodářské subjekty v rozsahu, v němž by takový rozpor mohl vést v rámci řízení před vnitrostátními soudy k navrácení dotčené daně v celém či částečném rozsahu jiným hospodářským subjektům, které nebyly příjemci dotčené výjimky.

- 76 Je přitom nesporné, že z posouzení Komise a znění sporného rozhodnutí vyplývá, že dotčené daňové opatření má takové účinky, že některé letecké společnosti odváděly DLD ve snížené sazbě zatímco ostatní, které se nacházely v souladu s posouzením Komise, které nebylo společnostmi Aer Lingus ani Ryanair zpochybňováno, s ohledem na cíl sledovaný dotčeným daňovým opatřením ve srovnatelné skutkové a právní situaci, odváděly stejnou daň ve zvýšené sazbě.
- 77 Z úvah uvedených v bodech 68 a 69 tohoto rozsudku vyplývá, že Komise musela tyto účinky zohlednit a nemohla je ignorovat pouze z toho důvodu, že letecké společnosti, na které se vztahovalo daňové méně příznivé zacházení, mohly případně získat navrácení přeplatku daně, kterou odvedly, v řízení u vnitrostátních soudů, případně na základě jiných ustanovení unijního práva než článků 107 a 108 SFEU.
- 78 Je třeba totiž uvést, že vnitrostátním soudům, a nikoli Komisi přísluší, aby s konečnou platností rozhodovaly o případném navrácení daně, která je údajně protiprávní ve vztahu k právu dotčeného členského státu nebo v rozporu s jinými ustanoveními unijního práva než s články 107 a 108 SFEU, poté, co by těmto soudům případně Soudní dvůr poskytnul prostřednictvím žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce nezbytná upřesnění o dosahu a výkladu unijního práva. Užitečný účinek článku 107 SFEU by byl podstatně omezen, pokud by Komise měla povinnost před tím, než kvalifikuje daňové opatření jako „státní podporu“ ve smyslu tohoto článku, vyčkat na rozhodnutí příslušných soudů stran případného navrácení přeplatku daně odvedené určitými osobami povinnými k dani.
- 79 Vzhledem ke všem výše uvedeným úvahám je třeba druhou, třetí a čtvrtou část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Aer Lingus a druhou a třetí část jediného důvodu vedlejšího kasačního opravného prostředku společnosti Ryanair zamítnout jako neopodstatněnou, a v důsledku toho i vedlejší kasační opravné prostředky v plném rozsahu.

K hlavním kasačním opravným prostředkům

- 80 Na podporu každého ze svých kasačních opravných prostředků Komise na základě totožných argumentů uplatňuje jediný důvod týkající se porušení čl. 108 odst. 3 SFEU a článku 14 nařízení č. 659/1999. Tento důvod směřuje proti bodům 88 až 127 rozsudku Aer Lingus a bodům 119 až 152 rozsudku Ryanair.

Argumentace účastníků řízení

- 81 Komise vytýká Tribunálu nesprávné právní posouzení, porušení čl. 108 odst. 3 SFEU a článku 14 nařízení č. 659/1999 v rozsahu, v němž tím, že rozhodl, že Komise měla zohlednit rozsah, v němž letecké společnosti, které byly příjemci uvedeného opatření, přenesly na cestující výhodu, jež vyplývala z uplatnění snížené sazby DLD, vymezil nové hospodářské kritérium pro určení částek takové státní podpory, jaká byla dotčená v projednávaném případě, které se mají vrátit.
- 82 Společnost Aer Lingus zpochybňuje argumenty Komise, které podle uvedené společnosti vycházejí z nesprávného výkladu rozsudku Aer Lingus. Připomíná, že Tribunál konstatoval, že DLD je spotřební daní, jinak řečeno nepřímou daní, která se vztahuje na cestující, kteří by byli příjemci snížené sazby DLD. Dotčené daňové opatření tudíž nelze podle uvedené společnosti přirovnat ke státní subvenci nebo k opatření, jež by podniku umožnilo využít úspory nákladů. Společnost Aer Lingus dále poznamenává, že jí nebylo umožněno získat od cestujících letů podléhajících nižší sazbě částku přesahující tuto sazbu, a že pokud by byla povinna vrátit osm eur za letenku požadovaných Komisí, tuto částku by nebylo možné vymáhat se zpětným účinkem od cestujících, kteří zakoupili dotčenou letenku za nižší sazbu.

- 83 Společnost Ryanair tvrdí, že jediný důvod kasačního opravného prostředku Komise není relevantní. Má za to, že Tribunál pro odůvodnění zrušení článku 4 sporného rozhodnutí uvedl tři rozdílné důvody v bodech 120 až 133, 134 až 144 a 145 až 149 rozsudku Ryanair. Kasační opravný prostředek Komise se podle společnosti Ryanair týká pouze prvního z těchto důvodů, který se týká rozsahu přenesení DLD na cestující, zatímco zbývající dva důvody, z nichž jeden se týká zvláštní situace a omezení hospodářské soutěže dotčeného trhu a další nedostatku odůvodnění nezbytnosti přenesení rozdílu mezi vyšší a nižší sazbou DLD pro obnovení počátečního stavu, Komise nezpochybnuje.
- 84 Společnost Ryanair podpůrně tvrdí, že jediný důvod kasačního opravného prostředku Komise není opodstatněný. Tribunál se totiž omezil na to, že použil zásadu, podle které musí být stanovena reálná hodnota výhody získané prostřednictvím podpory. Navíc Komise zveličila obtíže spojené s přesným stanovením této částky, pokud by mělo být zachováno řešení uvedené Tribunálem. Společnost Ryanair konečně uvádí, že by bylo nelogické nezohlednit přenesení výhody získané příjemcem podpory na cestující, umožňuje-li článek 13 směrnice 2014/104 pachateli porušení právních ustanovení o hospodářské soutěži vyhnout se zaplacení náhrady škody, pokud došlo k přenesení přeplatku vyplývajícího z porušení na zákazníky žalobce.

Závěry Soudního dvora

- 85 Úvodem je třeba konstatovat, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Ryanair, není jediný důvod kasačního opravného prostředku Komise neúčinný.
- 86 Je zajisté pravda, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že v rámci řízení o kasačním opravném prostředku je třeba důvody namířené proti odůvodnění rozsudku Tribunálu podanému pro úplnost zamítnout jako irelevantní, neboť nemohou zapříčinit zrušení tohoto rozsudku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. září 2010, Komise v. Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, bod 75 a citovaná judikatura).
- 87 V projednávaném případě ovšem na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Ryanair, nejsou v bodech 120 až 149 rozsudku Ryanair uvedeny tři samostatné důvody, z nichž by každý z nich mohl sám o sobě odůvodňovat zrušení článku 4 sporného rozhodnutí. Tyto body stejně jako body 104 až 123 rozsudku Aer Lingus, které mají velmi podobné znění, rozvíjejí různé aspekty téže argumentace Tribunálu, na jejichž základě bylo odůvodněno jeho rozhodnutí, jež je uvedeno v bodě 123 rozsudku Aer Lingus a v bodě 119 rozsudku Ryanair, podle kterého se Komise dopustila „nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení“ tím, že stanovila částku podpory, kterou musí navrátit letecké společnosti ve výši 8 eur za cestujícího. Tyto různé aspekty spolu vzájemně souvisí a společnost Ryanair, která se je snaží rozdělit na tři údajně odlišné důvody, za tímto účelem vytváří umělou konstrukci a přehlíží jejich vnitřní soudržnost.
- 88 Navíc argumentace uplatňovaná Komisí zpochybnuje celou argumentaci Tribunálu, a nikoli jen její část, jak nesprávně tvrdí společnost Ryanair.
- 89 Po tomto upřesnění je třeba stran analýzy věcného hlediska jediného důvodu kasačního opravného prostředku Komise nejprve připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora má povinnost pro dotčený členský stát vyžadovat navrácení podpory, kterou Komise považuje za neslučitelnou se společným trhem, za cíl obnovit stav předcházející jejímu poskytnutí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. dubna 1995, Komise v. Itálie, C-350/93, EU:C:1995:96, bod 21 a citovaná judikatura).
- 90 Tento cíl je dosažen, pokud dotčené podpory, případně navýšené o úroky z prodlení, byly vráceny příjemcem nebo jinými slovy podniky, které je skutečně použily. Tímto vrácením totiž příjemce ztrácí výhodu, kterou měl na trhu oproti svým konkurentům, a dochází k obnovení situace před poskytnutím podpory (rozsudek ze dne 29. dubna 2004 Německo v. Komise, C-277/00, EU:C:2004:238, bod 75 a citovaná judikatura).

- 91 Navíc navrácení protiprávní podpory za účelem obnovení předchozí situace nezahrnuje odlišné obnovení minulosti v závislosti na takových hypotetických skutečnostech, jako jsou rozhodnutí, často s více možnostmi, která mohla být učiněna dotčnými subjekty, tím spíše, že rozhodnutí skutečně učiněná podnikem, který měl prospěch z podpory, se mohou ukázat jako nezměnitelná (rozsudek ze dne 15. prosince 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, bod 118).
- 92 Z toho vyplývá, jak v podstatě uvedl generální advokát v bodě 62 svého stanoviska, že navrácení této podpory zahrnuje vrácení výhody, kterou získal příjemce prostřednictvím takové podpory, a nikoli navrácení případného hospodářského přínosu, který získal příjemce využitím této výhody. Takový přínos se nemusí shodovat s výhodou, kterou představuje uvedená podpora, a dokonce se může ukázat, že není vůbec žádný, aniž by bylo možné na základě této okolnosti odůvodnit nenavrácení téže podpory nebo navrácení částky, která se liší od částky, kterou představuje výhoda získaná na základě dotčené protiprávní podpory.
- 93 Pokud jde konkrétně o protiprávní podporu poskytnutou v podobě daňového zvýhodnění, z judikatury Soudního dvora rovněž vyplývá, že navrácení podpory vyžaduje, aby se na plnění skutečně poskytnutá příjemci dotčené podpory použilo daňové zacházení, které se na ně mělo vztahovat při neexistenci protiprávní podpory (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. prosince 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, bod 119).
- 94 V projednávaném případě spočívalo podle sporného rozhodnutí daňové zvýhodnění na základě DLD v použití rozdílných sazeb daně během dotčeného období, které zvýhodňovaly letecké společnosti v Irsku, které měly povinnost hradit sazbu daňové povinnosti ve výši 2 eur oproti ostatním společnostem, které musely ve stejném období hradit částku 10 eur za cestujícího. Společnosti Aer Lingus a Ryanair přitom neprokázaly, že uvedené rozhodnutí je v rozsahu, v němž konstatuje existenci státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, protiprávní.
- 95 Za těchto okolností s ohledem na úvahy uvedené v bodech 89 až 93 tohoto rozsudku je třeba konstatovat, že navrácení výhody získané na základě opatření takové podpory, která byla stanovena ve sporném rozhodnutí, vyžaduje, aby irské orgány vymáhaly od příjemců snížené sazby DLD rozdíl mezi částkou DLD, která by musela být v případě neexistence protiprávní podpory hrazena za každý z dotčených letů, tj. rozdíl mezi částkou vyšší sazby DLD a skutečně uhrazenou částkou DLD, tj. částkou vypočítanou na základě snížené sazby DLD.
- 96 Proto je třeba konstatovat, že v projednávaném případě vyžaduje navrácení podpory zpětné získání částky 8 eur za cestujícího u každého z dotčených letů, jak upřesnila Komise v článku 4 sporného rozhodnutí.
- 97 Úvahy uvedené v bodech 104 až 123 rozsudku Aer Lingus a v bodech 120 až 149 rozsudku Ryanair nemohou odůvodnit na rozdíl od toho, co tvrdil Tribunál, opačný závěr.
- 98 Totiž v rozsahu, v němž měly letecké společnosti v souladu s použitelnými irskými právními předpisy přímou daňovou povinnost k hrazení DLD, není za okolností projednávaných věcí relevantní, že tuto daň označovaly irské právní předpisy za „spotřební daň“. Z téhož důvodu není relevantní otázka, zda musí být DLD z technického pohledu kvalifikována jako daň přímá či nepřímá.
- 99 Stran zpětného získání podpory je rovněž irelevantní pojem „hospodářské přenesení“, který je uveden v bodě 91 rozsudku Aer Lingus a v bodě 123 rozsudku Ryanair. V této souvislosti Tribunál uvedl, že v případě letů, na které se vztahovala snížená sazba ve výši dvou eur za cestujícího, bylo třeba za účelem posouzení „hospodářského přenesení“ určit, v jaké míře letecké společnosti skutečně nesly hospodářské náklady v souvislosti s uplatněním této snížené sazby.

- 100 Přitom, jak vyplývá z bodů 92 a 93 tohoto rozsudku, navrácení této podpory zahrnuje vrácení výhody, kterou získal příjemce prostřednictvím takové podpory, a nikoli vrácení případného hospodářského přínosu, který získal příjemce využitím této výhody. Proto se není třeba zbývat otázkou, zda a v jakém rozsahu tyto společnosti skutečně využily hospodářskou výhodu vyplývající z použití snížené sazby.
- 101 Úvahy Tribunálu uvedené v bodech 92 až 105 rozsudku Aer Lingus a v bodech 124 až 136 rozsudku Ryanair svědčí o tomto směřování mezi výhodou vyplývající z účinku snížené sazby DLD a přínosem, který z této výhody příjemcům podpory mohl plynout či plynul.
- 102 Totiž, na rozdíl od toho, co tvrdil Tribunál v bodě 105 rozsudku Aer Lingus a v bodě 136 rozsudku Ryanair, výhoda, kterou Komise vymezila ve sporném rozhodnutí, nespočívala ve skutečnosti, že letecké společnosti, na které se tato sazba vztahovala, mohly „nabízet konkurenceschopnější ceny“. Tato výhoda spočívala pouze v tom, že tytéž společnosti musely hradit nižší DLD, než kterou by musely hradit v případě, že by se na jejich lety vztahovala vyšší sazba DLD. Otázka, zda jim tato výhoda umožňovala nabízet konkurenceschopnější ceny letenek nebo zda této výhody využily ve skutečnosti jinak, souvisí s posouzením možného přínosu, který mohly získat využitím poskytnuté výhody, přičemž takové posouzení není pro navrácení podpory relevantní.
- 103 Tribunál měl rovněž nesprávně v bodě 110 rozsudku Aer Lingus a v bodě 141 rozsudku Ryanair za to, že okolnosti jím projednávaných věcí se odlišovaly od okolností ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 15. prosince 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), v tom ohledu, že letecké společnosti, které byly příjemci snížené sazby DLD, „nemohly zvolit jinou operaci, než je operace zahrnující podporu“.
- 104 Totiž, jak Tribunál v podstatě uznal v bodě 111 rozsudku Aer Lingus a v bodě 142 rozsudku Ryanair, nic nebránilo uvedeným společnostem v tom, aby zvýšily cenu letenek bez daně u letů, na které se vztahovala snížená sazba DLD o částku ve výši 8 eur. Ze skutečnosti, že podle čl. 23 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 tyto společnosti mohly přičíst k ceně letenky bez daně pouze částku ve výši dvou eur, která odpovídá výpočtu snížené sazby DLD, nelze dojít k odlišnému závěru, pokud částku, která odpovídá rozdílu mezi dvěma sazbami DLD, a sice osmi eurům, bylo možné předem zahrnout do ceny letenky bez daně.
- 105 Výše uvedené úvahy nezpochybnuje argument společnosti Ryanair, který vychází z článku 13 směrnice 2014/104. Jak vyplývá z judikatury Soudního dvora citované v bodech 89 a 90 tohoto rozsudku, účel navrácení protiprávní podpory se liší od účelu, který sleduje směrnice 2014/104. Cílem této poslední uvedené směrnice je totiž konkrétně, jak vyplývá z jejích bodů 3 a 4 odůvodnění, zajistit, aby měl každý, kdo se považuje za poškozeného porušením pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 101 a 102 SFEU, účinnou možnost uplatnit svůj nárok na odškodnění údajně utrpěné újmy. Naproti tomu účelem navrácení podpory není náprava něčí individuální újmy, ale obnova původního stavu dotčeného trhu před udělením uvedené podpory.
- 106 Ze všech předchozích úvah vyplývá, že se Tribunál dopustil ve svém rozsudku nesprávného právního posouzení, když v bodě 123 rozsudku Aer Lingus a v bodě 119 rozsudku Ryanair rozhodl, že se Komise dopustila „nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení“ tím, že stanovila částku podpory, kterou musí navrátit letecké společnosti ve výši 8 eur za cestujícího.
- 107 Kasačním opravným prostředkům Komise je proto třeba vyhovět a zrušit bod 1 příslušných výroků rozsudků Aer Lingus a Ryanair.

K žalobě před Tribunálem

108 Podle čl. 61 prvního pododstavce statutu Soudního dvora může Soudní dvůr v případě, že zruší rozhodnutí Tribunálu, sám vydat konečné rozhodnutí ve věci, pokud to soudní řízení dovoluje. Tak je tomu v projednávané věci.

109 Vzhledem k tomu, že napadené rozsudky musí být zrušeny pouze v bodě 1 jejich příslušných výroků, a nikoli v bodě 2, toto zrušení se netýká části, ve které Tribunál zamítl první a pátý žalobní důvod společnosti Aer Lingus a první, čtvrtý a pátý žalobní důvod společnosti Ryanair. Proto je třeba zkoumat pouze druhý, třetí a čtvrtý žalobní důvod, jež společnost Aer Lingus uplatnila u Tribunálu, jakož i druhý a třetí žalobní důvod, jež u Tribunálu uplatnila společnost Ryanair.

Ke třetímu a čtvrtému žalobnímu důvodu, jež společnost Aer Lingus uplatnila u Tribunálu, a k první části třetího žalobního důvodu, který u Tribunálu uplatnila společnost Ryanair

110 Podstatou tvrzení společností Aer Lingus a Ryanair je, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení a nesprávného posouzení skutkového stavu tím, že stanovila částku podpory, kterou musí navrátit letecké společnosti, ve výši 8 eur za cestujícího u každého z letů, na který se vztahovala snížená sazba DLD.

111 Tyto argumenty je třeba odmítnout z důvodů uvedených v bodech 85 až 106 tohoto rozsudku.

112 Společnosti Aer Lingus a Ryanair rovněž tvrdí, že tím, že letecké společnosti nemají již možnost získat od všech cestujících letů, na které se vztahovala snížená sazba DLD, částku 8 eur, kterou musí navrátit, představuje povinnost uhradit tuto částku, která je stanovena v článku 4 sporného rozhodnutí, období uložení dodatečné daně nebo sankce, což je v rozporu se zásadou proporcionality a zásadou rovného zacházení a v rozporu s judikaturou Soudního dvora, podle níž platí, že vrácení podpory nelze považovat za sankci.

113 Tyto argumenty je třeba rovněž odmítnout.

114 Jak uvedl generální advokát v bodě 83 svého stanoviska, navrácení částky rovnající se rozdílu mezi daní, která by byla splatná v případě neexistence opatření protiprávní podpory, a nižší částkou uhrazenou na základě použití tohoto opatření, nepředstavuje novou daň uloženou se zpětnou účinností (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. června 1993, Komise v. Řecko, C-183/91, EU:C:1993:233, bod 17). Jedná se o výběr části původní daně, která nebyla zaplacená z důvodu uplatnění protiprávního osvobození. Takový výběr není ani sankcí (rozsudek ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, EU:C:1999:311, bod 65).

115 Stejně tak stran argumentu, podle kterého letecké společnosti dotčené navrácením nemohou od svých vlastních klientů zpětně získat dodatečnou daň, kterou musí vrátit, stačí připomenout, že vzhledem k tomu, že protiprávní podpora, kterou Komise stanovila ve sporném rozhodnutí, spočívá v použití snížené sazby DLD, tj. částečném osvobození od daně, která je uložena nikoli klientům leteckých společností, ale přímo leteckým společnostem, znamená navrácení této podpory nezbytně navrácení rozdílu mezi těmito dvěma použitelnými sazbami. Jak vyplývá z bodů 99 a 100 tohoto rozsudku, o tento případ se jedná i tehdy, pokud by příjemci této podpory na jejím základě nezískali žádnou dotčenou výhodu, ať již proto, že z této výhody těžili jejich klienti, či z jakýchkoli jiných důvodů.

116 Konečně povinnost navrátit uvedenou podporu není v rozporu se zásadou proporcionality ani se zásadou rovného zacházení. Z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že zrušení protiprávně poskytnuté podpory prostřednictvím jejího vybrání zpět je totiž logickým důsledkem konstatování její protiprávnosti, takže navrácení protiprávně poskytnuté státní podpory s cílem obnovení dřívějšího stavu není v zásadě považováno za nepřiměřené opatření vzhledem k cílům ustanovení Smlouvy

o FEU v oblasti státních podpor (rozsudek ze dne 11. března 2010, CELF et ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, bod 54, a rozsudek ze dne 28. července 2011, Diputación Foral de Vizcaya a další v. Komise, C-471/09 P až C-473/09 P, nezveřejněný, EU:C:2011:521, bod 100).

- 117 Dále příjemci podpory, kteří ji musí vrátit, se zjevně nenacházejí ve stejné situaci, jako letecké společnosti, které nebyly příjemci podpory a jichž se navrácení netýká, čímž nevzniká otázka odlišného zacházení ve srovnatelných situacích v rozporu se zásadou rovného zacházení.
- 118 Z výše uvedených úvah vyplývá, že třetí a čtvrtý žalobní důvod, jež společnost Aer Lingus uplatnila u Tribunálu a první část třetího žalobního důvodu, který u Tribunálu uplatnila společnost Ryanair, musí být zamítnuty.

Ke druhému žalobnímu důvodu, který společnost Aer Lingus uplatnila u Tribunálu, a k druhé části třetího žalobního důvodu, který u Tribunálu uplatnila společnost Ryanair

- 119 Společnosti Aer Lingus a Ryanair tvrdí, že letecké společnosti podléhající vyšší sazbě DLD mají nárok získat vrácení přeplatku uhrazené daně na základě důvodu, že zavedení dvou rozdílných sazeb je v rozporu s volným pohybem služeb, který je zakotven v článku 56 SFEU, jakož i na základě uplatnění judikatury, která vyplývá z rozsudku ze dne 7. září 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Proto představuje zpětné získání rozdílu mezi vyšší sazbou a nižší sazbou od příjemců snížené sazby DLD porušení čl. 14 odst. 1 nařízení č. 659/1999 a zásad právní jistoty, účinnosti a řádné správy. Navíc by takové navrácení způsobilo závažné narušení hospodářské soutěže. V návaznosti na toto navrácení by totiž leteckým společnostem, na které se vztahuje toto opatření týkající se navrácení, byla způsobena újma, neboť by tím měly povinnost hradit částku v celkové výši 10 eur za cestujícího, zatímco ostatní letecké společnosti, kterým bylo vráceno 8 z původně uhrazených 10 eur za cestujícího, by musely hradit pouze daň ve výši dvou eur za cestujícího.
- 120 V této souvislosti je třeba uvést, že povaha opatření dotčených sporným rozhodnutím se v ničem nepodobá opatřením dotčeným v rozsudku ze dne 7. září 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).
- 121 DLD byla totiž daní s obecnou působností a ve sporném rozhodnutí měla Komise za to, že snížená sazba DLD je rovnocenná s částečným osvobozením, které samo o sobě představuje podporu. Za takových okolností se poplatníci dotčené daně nemohou dovolávat toho, že osvobození jiných podniků od daně představuje státní podporu, aby se vyhnuli zaplacení uvedené daně nebo získali její vrácení (rozsudek ze dne 7. září 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, body 30 a 32 a citovaná judikatura).
- 122 Po tomto upřesnění je třeba připomenout, jak vyplývá z bodů 78 a 79 tohoto rozsudku, že za takových okolností, o jaké se jedná v projednávaném případě, se Komise nemohla zdržet konstatování existence státní podpory pouze na základě jediného důvodu, a sice že je možné, že příslušné vnitrostátní soudy nařídí navrácení přeplatku DLD leteckým společnostem, které nebyly příjemci snížené sazby uvedené daně. Vzhledem k tomu, že Komise měla povinnost konstatovat existenci státní podpory, měla rovněž povinnost naříditi navrácení této podpory.
- 123 Za těchto okolností přísluší dotčenému členskému státu, kterým je v projednávaném případě Irsko, aby zajistil všemi vhodnými prostředky, které jsou v souladu s jeho vnitrostátními právními předpisy a s unijním právem, že případná vnitrostátní opatření, jejichž cílem je navrácení daně určitým podnikům, nepovedou k nové podpoře, která by byla neslučitelná s ustanoveními Smlouvy o FEU, ve prospěch podniků-příjemců tohoto navrácení.

124 Z výše uvedených úvah vyplývá, že druhý žalobní důvod, který společnost Aer Lingus uplatnila u Tribunálu, a druhá část třetího žalobního důvodu, který u Tribunálu uplatnila společnost Ryanair, musí být zamítnuty.

Ke druhému žalobnímu důvodu společnosti Ryanair

125 V rámci druhého žalobního důvodu uplatňovaného u Tribunálu společnost Ryanair tvrdila, že Komise měla při posuzování výhody plynoucí z DLD zohlednit proporční dopad DLD na různé konkurenční podniky, neboť určité společnosti, zejména Aer Arann, využívaly sníženou sazbu DLD u mnohem většího podílu svých letů, a dopad DLD stanovené ve vyšší sazbě byl mnohem menší v případě letů ve třídě „business“ a dálkových letů, jež nabízela zejména společnost Aer Lingus.

126 Společnost Aer Lingus, která měla ve věci T-500/12 postavení vedlejší účastnice, toto tvrzení společnosti Ryanair ohledně tohoto důvodu nepodporuje, avšak má za to, že relativní význam výhody poskytnuté různým příjemcům by mohl být relevantní při určování výše podpory, jež má být navrácena. Protože platí, že se vstup vedlejšího účastníka do řízení omezí na úplnou či částečnou podporu návrhového žádání jednoho z hlavních účastníků řízení, je argumentace společnosti Aer Lingus k tomuto bodu nepřijatelná.

127 Argumentace společnosti Ryanair nemůže obstát. Okolnost, že někteří příjemci podpory mohli výhod, jež vyplývaly z této podpory, využít poměrně v podstatně větším rozsahu než ostatní příjemci, nebrání tomu, aby Komise kvalifikovala dotčené opatření jako státní podporu neslučitelnou se společným trhem, ani tomu, aby nařídila navrácení výhody vyplývající z použití této podpory.

128 Z toho vyplývá, že druhý žalobní důvod uplatňovaný společností Ryanair u Tribunálu je neopodstatněný a musí být zamítnut.

129 Vzhledem k tomu, že první a pátý žalobní důvod uplatňovaný společností Aer Lingus u Tribunálu a první, čtvrtý a pátý žalobní důvod uplatňovaný společností Ryanair u Tribunálu Tribunál zamítl, aniž by bylo důvodům vedlejších kasačních opravných prostředků, které uplatňovaly společnosti Aer Lingus a Ryanair vůči odůvodnění napadených rozsudků, o které se opíralo toto rozhodnutí o zamítnutí, vyhověno, je bod 2 výroku napadených rozsudků konečným, a dále vzhledem k tomu, že ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že ostatní žalobní důvody, které u Tribunálu uplatňovaly společnosti Aer Lingus a Ryanair, směřující ke zrušení sporného rozhodnutí, je rovněž třeba zamítnout, je třeba jejich příslušná návrhová žádání domáhat se zrušení zamítnout v plném rozsahu.

K nákladům řízení

130 Článek 184 odst. 2 jednacího řádu Soudního dvora stanoví, že je-li opravný prostředek opodstatněný a Soudní dvůr vydá sám konečné rozhodnutí ve věci, rozhodne o nákladech řízení.

131 Podle čl. 138 odst. 1 tohoto jednacího řádu, jenž se na řízení o kasačním opravném prostředku použije na základě čl. 184 odst. 1 téhož jednacího řádu, se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.

132 Vzhledem k tomu, že společnosti Aer Lingus a Ryanair neměly úspěch ve věci svých vedlejších kasačních opravných prostředků ani ve věci řízení u Tribunálu a Komise požadovala uložení náhrady nákladů řízení, je třeba těmto společnostem uložit, aby nesly vlastní náklady a nahradily náklady vynaložené Komisí v řízení před Tribunálem a v řízení před Soudním dvorem.

¹³³ Podle článku 140 jednacího řádu Soudního dvora, který se na řízení o kasačním opravném prostředku použije na základě čl. 184 odst. 1 téhož jednacího řádu, nesou členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, vlastní náklady řízení. Z toho vyplývá, že Irsko ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

- 1) **Rozsudky Tribunálu Evropské unie ze dne 5. února 2015, Aer Lingus v. Komise (T-473/12, nezveřejněný, EU:T:2015:78), a Ryanair v. Komise (T-500/12, nezveřejněný, EU:T:2015:73), se zrušují v rozsahu, v němž zrušují 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, v rozsahu, v němž uvedený článek nařizuje, aby příjemci navrátili podporu ve výši, která je v bodě 70 odůvodnění uvedeného rozhodnutí stanovena na 8 eur za cestujícího.**
- 2) **Vedlejší kasační opravné prostředky se zamítají.**
- 3) **Žaloby podané společnostmi Aer Lingus Ltd a Ryanair Designated Activity Company na neplatnost rozhodnutí Komise 2013/199 se zamítají.**
- 4) **Společnostem Aer Lingus Ltd a Ryanair Designated Activity Company se ukládá, aby nesly vlastní náklady a nahradily náklady vynaložené Evropskou komisí v řízení před Tribunálem Evropské unie a v řízení před Soudním dvorem Evropské unie.**
- 5) **Irsko ponese vlastní náklady řízení.**

Podpisy