

SKLEP KOMISIJE

z dne 25. julija 2012

o državni pomoči SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Različne stopnje takse, ki se na Irskem uporabljajo za letalska potovanja

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 5037)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2013/199/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

(4) Irski organi so 15. septembra 2011 po podaljšanju roka za odgovor predložili svoje pripombe v zvezi s sklepom Komisije.

(5) Sklep Komisije o začetku postopka je bil 18. oktobra 2011 objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe v zvezi z ukrepom.

(6) Družba Ryanair je 17. novembra 2011 kot odgovor na ta poziv predložila svoje pripombe. Komisija je družbo Ryanair z dopisom z dne 28. novembra 2011 pozvala, naj ji pojasni, ali so kakršne koli informacije v predloženih pripombah zaupne in se ne smejo razkriti irskim organom. Družba Ryanair je z dopisom z dne 30. novembra 2011 potrdila, da se lahko pripombe, predložene 17. novembra 2011, pošljejo irskim organom.

1. POSTOPEK

(1) Letalski prevoznik (v nadaljnjem besedilu: pritožnik) je leta 2009 Komisiji poslal pritožbo v zvezi z državno pomočjo glede več vidikov takse na letalska potovanja, ki se uporablja na Irskem, vključno z različnimi stopnjami takse, ki se uporabljajo za lete do destinacij v oddaljenosti največ 300 km od letališča v Dublinu, zaradi katerih naj bi bila družba Aer Arann v prednostnem položaju.

(2) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Irsko obvestila, da bo v zvezi različnimi stopnjami takse, ki se uporabljajo v skladu z irsko takso na letalska potovanja, začela postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe. Komisija je od irskih organov zahtevala, da upravičencem pošljejo kopijo odločbe.

(3) Letalski prevoznik Ryanair Ltd. (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) je 9. avgusta in 5. septembra 2011 predložil dopisa v zvezi s sklepom Komisije, da bo začela postopek. Komisija je na navedena dopisa odgovorila 5. oktobra 2011. Družba Ryanair je 17. oktobra 2011 predložila še en dopis.

(7) Komisija je z dopisom z dne 12. decembra 2011 irskim organom poslala pripombe družbe Ryanair, ti pa so nato svoje pripombe predložili 13. januarja 2012.

2. OPIS UKREPA

(8) Irski organi so s 30. marcem 2009 uvedli trošarino na potniški letalski prevoz. Nacionalna pravna podlaga za takso je razdelek 55 Zakona o financah (št. 2) iz leta 2008, ki uvaja trošarino, imenovano „taksa na letalska potovanja“, ki so jo letalski prevozniki dolžni plačati ob „vsakem odhodu potnika na letalu z letališča“ na Irskem ⁽³⁾. Plačilo takse zapade, ko letalo, na katerem je potnik in s katerim lahko potuje več kot 20 potnikov ter ki ga ne uporablja država ali vojska, vzleti z letališča. Predvideno je bilo, da se taksa prek cene letalske vozovnice prenese na potnike, vendar so letalski prevozniki tisti, ki so odgovorni za pobiranje in plačilo takse ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

⁽³⁾ Taksa se ne uporablja za letala, s katerimi lahko leti manj kot 20 potnikov, in tista, ki jih uporablja država ali vojska. Enako velja za lete z letališča z manj kot 10 000 potniki na leto.

⁽⁴⁾ Vsak letalski prevoznik, ki je dolžan plačati takso, se mora registrirati pri davčnem uradu in mu v 20 dneh ali kakšnem drugem roku, ki ga lahko določi navedeni urad, predložiti podatke, ki kažejo število odhodov potnikov za pretekli mesec.

⁽¹⁾ UL C 306, 18.10.2011, str. 10.

(9) Taksa se je ob uvedbi določala na podlagi razdalje med letališčem začetka in letališčem konca potovanja, in sicer v višini (i) 2 EUR, če je bila razdalja od letališča v Dublinu do končne destinacije največ 300 km, ter v višini (ii) 10 EUR v vseh ostalih primerih.

(10) Po preiskavi Komisije v zvezi z morebitno kršitvijo Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti ⁽⁵⁾ ter člena 56 Pogodbe o svobodi opravljanja storitev se je s 1. marcem 2011 spremenila stopnja takse, tako da se enotna taksa v višini 3 EUR uporablja za vse odhode, ne glede na prepotovano razdaljo ⁽⁶⁾.

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

(11) Komisija je začela formalni postopek v zvezi z nižjo takso, ki se je uporabljala za nekatere letalske proge v obdobju od 30. marca 2009 do 1. marca 2011, saj je menila, da gre za državno pomoč, in je imela pomisleke glede njene združljivosti z notranjim trgov.

(12) V skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽⁷⁾ je Komisija v svoji oceni, ali je ukrep selektiven, najprej opredelila zadevni referenčni davčni sistem in nato analizirala, ali ukrep pomeni odstopanje od navedenega sistema, in če je odgovor pritrdilen, ali je Irska dokazala, da je takšno odstopanje značilno in logično za davčni sistem.

(13) V zadevnem primeru je ugotovila, da je referenčni sistem obdavčitev potnikov v zračnem prometu, ki odhajajo z irskega letališča.

(14) Komisija je opozorila, da je davčni sistem za letalska potovanja predvidel splošno ali običajno stopnjo, veljavno za skoraj vse lete, in znižano stopnjo za lete do destinacij v oddaljenosti največ 300 km od letališča v Dublinu. Ugotovila je, da običajna stopnja pomeni referenčni sistem, znižana stopnja, ki se je uporabljala

za jasno določeno kategorijo letov, pa se šteje za izjemo od referenčnega sistema.

(15) Komisija je imela pomisleke, ali je znižana stopnja upravičena na podlagi razdalje med začetno in končno destinacijo potovanja.

(16) Prvič, takšna stopnja se ni uporabljala na podlagi dejanske dolžine leta, temveč na podlagi razdalje med letališčem v Dublinu in končno destinacijo.

(17) Drugič, strukturiranost in objektivnost takse nista bili povezani z razdaljo leta, temveč s samim odhodom z irskega letališča. Povezanost z davčnim organom, obdavčitev (odhod z irskega letališča) in negativni zunanji učinki na irsko družbo (hrup in onesnaževanje zraka) so bili popolnoma enaki za vse potnike, ki so leteli z irskega letališča, ne glede na destinacijo leta in prepotovano razdaljo. Vsi zadevni letalski prevozniki so bili ob upoštevanju navedenega cilja v enakem pravnem in dejanskem položaju.

(18) Tretjič, za davčni sistem ni bilo značilno jasno razlikovanje davčnih stopenj glede na razdaljo leta, saj je določal samo dve stopnji: eno za zelo kratke lete in drugo za vse ostale lete. Navedeno merilo je dajalo prednost letom znotraj Irske in v nekatere zahodne dele Združenega kraljestva ter posledično neupravičeno razlikovalo med nacionalnimi leti in leti znotraj Unije. Irski organi so v zadevnem primeru trdili, da bi bila višja pristojbina za destinacije, za katere se je uporabljala nižja taksa, nesorazmerna glede na ceno. Komisija je ugotovila, da cena letalskih vozovnic za notranje lete ni nujno nižja od cene leta za druge destinacije v Uniji. Zato se zdi, da narava in logika davčnega sistema za letalska potovanja ne upravičujeta nižje takse, ki se tako šteje za selektivni ukrep.

(19) Ker so bila vsa ostala merila iz člena 107(1) Pogodbe izpolnjena, je ukrep pomenil državno pomoč za letalske prevoznike, ki so opravljali lete na progah, upravičenih do znižane stopnje.

(20) Pomoč ni spadala v področje uporabe smernic o združljivosti državne pomoči, ki jih je objavila Komisija. Ker naj bi pomenila pomoč za tekoče poslovanje, ki je neupravičeno razlikovala med leti znotraj Unije, se ni mogla šteti za združljivo neposredno v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe. Poleg tega pomoč ni spadala niti v katero koli drugo izjemo iz člena 107(2) ali (3) Pogodbe.

⁽⁵⁾ UL L 293, 31.10.2008, str. 3.

⁽⁶⁾ Komisija je v okviru postopka za ugotavljanje kršitve predložila svoje uradno obvestilo iz dopisa z dne 18. marca 2010, v katerem je menila, da Irski z razlikami v stopnjah takse za letalska potovanja ni uspelo izpolniti obveznosti iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 in člena 56 Pogodbe. Irski organi so po prejemu uradnega obvestila spremenili davčni sistem.

⁽⁷⁾ Glej na primer sodbi Sodišča z dne 6. septembra 2006 v zadevi *Portugalska proti Komisiji* (C-88/03, ZOdl., str. I-7115, točka 56) in z dne 22. decembra 2006 v zadevi *British Aggregates proti Komisiji* (C-487/06 P, ZOdl., str. I-10505, točke 81–83).

- (21) Zato je imela Komisija pomisleke v smislu združljivosti ukrepa pomoči z notranjim trgov in se v skladu s členom 4(4) Uredbe (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES⁽⁸⁾ odločila začeti postopek formalne preiskave, s čimer je Irsko in druge zainteresirane strani pozvala k predložitvi pripomb.

4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (22) Komisija je kot odgovor na obvestilo, objavljeno v Uradnem listu⁽⁹⁾, prejela pripombe irskih organov in družbe Ryanair.

4.1 Pripombe irskih organov

4.1.1 To je taksa za potrošnike

- (23) Irski organi navajajo, da je taksa na letalska potovanja v osnovi taksa za potrošnike. Irski organi so zaradi lažje izvedbe vsakemu letalskemu prevozniku naložili, naj davčnemu uradu plača ustrezen znesek za vsakega potnika, ki leti z irskega letališča in potuje z navedenim prevoznikom. Vendar lahko letalski prevozniki takso prenesejo na potnike in jim jo zaračunajo.

- (24) Poleg tega je taksa na letalska potovanja ponavadi navedena pri ceni letalske vozovnice in/ali v splošnih pogojih prevoznika kot taksa ali dajatev, in sicer v povezavi z drugimi pristojbinami in taksami. Zato taksa letalskim prevoznikom ne prinaša koristi, saj je le še ena dajatev, taksa ali pristojbina, ki se dejansko zaračuna potrošniku.

4.1.2 Brez ugodnosti za posamezne prevoznike

- (25) Irski organi navajajo, da je zagotavljanje prednosti za posamezne prevoznike predpogoj, da bi taksa na letalska potovanja spadala v opredelitev iz člena 107(1) Pogodbe. Menijo, da bi bilo v okoliščinah, ko je taksa na letalska potovanju dejansko davek na potrošnjo, ne glede na to, ali je v višini 10 ali 2 EUR, težko razumeti, kako bi posameznim prevoznikom prinašala koristi.

- (26) Nedvomno so vsi prevozniki, ne glede na to, ali morajo zaračunavati takso v višini 10 ali 2 EUR, v enakem položaju. Vprašanje, ki se postavlja, je, ali imajo ugodnosti le tisti letalski prevozniki, ki morajo zaračunavati takso v skupni višini 2 EUR. Irski organi menijo, da je edini realni scenarij, ko bi lahko taksa na letalska potovanja pomenila pomoč, če bi bili letalski prevozniki, ki

opravljajo lete do destinacij v oddaljenosti največ 300 km od letališča v Dublinu, zavezani zaračunavati takso v višini 10 EUR, vendar bi imeli pravico zadržati razliko med 10 in 2 EUR. Vendar v tem primeru ni bilo tako. V zvezi s tem je treba izpostaviti, da irski organi pri načrtovanju zadevne takse niso imeli v mislih določenega prevoznika ali poslovnega modela.

4.1.3 Irski letalski prevozniki nimajo prednosti

- (27) Prvič, opozoriti je treba, da Irska nima več nacionalnih letalskih prevoznikov kot takih, če upoštevamo, da je družbo Aer Lingus, ki je bila prvotno nacionalni letalski prevoznik, odprodala v manjšinskih deležih.

- (28) Če bi imela taksa kakršen koli učinek na letalske prevoznike, bi se ta učinek med navedenimi prevozniki zelo razlikoval. Irski organi so izpostavili, da so lete znotraj Unije, za katere se je uporabljala višja taksa v višini 10 EUR, opravljeni predvsem isti irski letalski prevozniki. Trije letalski prevozniki so v zadevnem obdobju obvladovali približno [93–97] (*) % trga letov, za katere se je uporabljala nižja taksa, hkrati pa so bili z [82–87] (*) % vodilni tudi na trgu letov znotraj Unije.

- (29) Irski organi so zlasti trdili, da je kakršen koli slabši položaj, na katerega se sklicuje družba Ryanair, prav gotovo neutemeljen, saj družba predstavlja približno [56–63] (*) % potnikov, ki so potovali z leti, za katere se je uporabljala nižja taksa (glej preglednico 1).

Preglednica 1

Tržni deleži irskih letalskih prevoznikov za lete z irskih letališč

Tržni deleži		
	največ 300 km	več kot 300 km ⁽¹⁾
Ryanair	[56–63] (*) %	[42–47] (*) %
Aer Lingus	[16–23] (*) %	[35–40] (*) %
Aer Arann	[10–17] (*) %	[0,5–2,5] (*) %
SKUPAJ	[93–97] (*) %	[82–85] (*) %

(1) Izključno znotraj Unije.

Vir: Informacije je zagotovila Irska na podlagi podatkov, ki so jih predložili trije irski letalski prevozniki, in podatkov iz osrednjega statističnega urada.

⁽⁸⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

⁽⁹⁾ Glej opombo 1.

(*) Zaradi poslovne skrivnosti se uporablja razpon.

(30) Preglednica 1 kaže, da je imel edini letalski prevoznik, ki bi ga bilo mogoče zaradi manjšega lastniškega deleža države opredeliti kot nacionalnega prevoznika (Aer Lingus), veliko večji delež letov, za katere se je uporabljala višja taksa ([35–40] (*) %), kot tistih, za katere je veljala nižja taksa ([16–23] (*) %). Zato bi bila družba Aer Lingus v bistveno slabšem položaju, če bi imela nižja taksa kakršen koli učinek na letalske prevoznike.

(31) V zvezi z družbo Aer Arann, za katero pritožnik trdi, da je imela koristi od domnevne pomoči, so irski organi navedli, da je med letoma 2007 in 2010 doživela precejšen upad v prometu in številu potnikov. Družba Aer Arann je po uvedbi takse poročala o izgubah v višini 18 milijonov EUR, zato se zdi, da je imela največji dobiček pred uvedbo takse. Irski organi so izpostavili še, da sta se pritožnik in družba Aer Arann potegovala samo za eno notranjo progo, na kateri je prvi opravljal skoraj [37–42] (*) % letov. V zvezi z leti do destinacij v tujini, za katere se je uporabljala nižja taksa (zahodno Združeno kraljestvo), je pritožnik opravljal več kot [37–42] (*) % rednih letov, medtem ko sta imeli družbi Aer Arann in Aer Lingus manjši delež.

(32) Poleg tega so imeli letalski prevozniki zunaj Irske vedno možnost opravljati lete, za katere se je uporabljala nižja taksa. Država v tem okviru ni imela nobene diskrecijske pravice. Irski organi trdijo, da bi tuji prevozniki (zunaj Irske) opravljali lete, za katere se uporablja nižja taksa, če bi opravljanje takšnih letov prinašalo prednosti. Dejstvo, da takih letov ne opravlja noben tuj letalski prevoznik, kaže, da nižja taksa ne prinaša nobenih prednosti.

4.1.4 Nižja taksa je bila uvedena, da bi se izognili uporabi takse, ki bi bila nesorazmerna glede na ceno vozovnice

(33) Irski organi poudarjajo, da je namen različnih stopenj uvesti sorazmernosti na ravni takse, ki se nanaša na razdaljo, saj so cene ponavadi nižje za bližje destinacije. Čeprav ni sporno, da popolna vzajemna povezava med razdaljo in ceno ne obstaja, je prevladovalo mnenje, da je takšna povezava zadostna za upravičenost razdelitve takse na dve stopnji. Irski organi menijo, da bi sistem zaradi mehanizma, ki bi zagotovil natančnejše razlikovanje na podlagi razdalje, postal izjemno zapleten in bi pomenil upravno obremenitev.

4.1.5 Brez izkrivljanja konkurence

(34) Irski organi trdijo, da nižja taksa ni povzročila nobenega izkrivljanja konkurence in ni vplivala na trgovino. Prvič,

ker je bila taksa kot taka davek na potrošnjo, ni imela nobenega občutnega učinka na letalske prevoznike. Drugič, različne stopnje takse niso razlikovale med irskim trgom in trgi ostalih držav članic. Velika večina letov, za katere se je uporabljala nižja taksa, ni bilo notranjih (68 % v primerjavi z 32 % za povsem notranje lete). Tretjič, letalski prevozniki so dejavni na trgu, odprtem za konkurenco, kar pomeni, da je bil trg odprt za nove udeležence, za katere se je nižja taksa uporabljala na podlagi enakih pogojev, kot veljajo za druge letalske prevoznike. Če bi nižja taksa nekaterim prevoznikom prinašala koristi, bi letalski prevozniki zunaj Irske verjetno opravljali lete, za katere se je ta uporabljala. Dejstvo, da ni novih udeležencev, kaže, da nižja taksa ni zagotavljala prednosti določenim letalskim prevoznikom.

4.1.6 Kakršna koli pomoč bi bila pomoč *de minimis* ali pa bi imela negativen učinek na sodelujoče letalske prevoznike

(35) Četudi naj bi se nižja taksa štela za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, bi morala biti po trditvah irskih organov razglašena za združljivo z notranjim trgom, saj naj bi šlo bodisi za pomoč *de minimis* bodisi za zanemarljiv učinek na sodelujoče letalske prevoznike.

4.2 Priloge tretjih strani

4.2.1 Ryanair

(36) Glede na to, da gre pri nižji taksi za državno pomoč, družba Ryanair soglaša s predhodnim stališčem, ki ga je Komisija izrazila v sklepu z dne 13. maja 2011, da je nižja taksa nekaterim letalskim ponudnikom prinašala koristi in da pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Vendar se družba ne strinja s stališčem Komisije, da (i) se višja taksa v višini 10 EUR šteje za „običajno“ in da (ii) ji je ukrep zagotovil prednost.

(37) Družba Ryanair v zvezi z uvedbo „običajne“ ali „standardne“ takse na podlagi davčnega sistema trdi, da je stališče Komisije, da je višja taksa v višini 10 EUR običajna in da so imeli koristi vsi letalski prevozniki, za katere se je uporabljala taksa v višini 2 EUR, samovoljno. Po mnenju družbe Ryanair ni nobenega razloga, zakaj bi morala višja taksa, in ne nižja, veljati za običajno. Poleg tega je verjetno, da je nova taksa skupek prvotnih stopenj, saj je enotna taksa nadomestila dvostopenjsko. Zato bi bila nova taksa smiselno merilo za oceno kakršne koli morebitne škode ali koristi, ki jih prinaša dvostopenjski sistem.

(38) Družba Ryanair nadalje trdi, da ji taksa na letalska potovanja z dvema stopnjama ni zagotovila prednosti. Komisija mora pri proučitvi ukrepa, ki lahko pomeni državno

pomoč, upoštevati njegove učinke na morebitne upravičence in zlasti odšteti kakršne koli posebne pristojbine, ki bremenijo ugodnosti, ki jih prinaša domnevna pomoč. Družba Ryanair je v obdobju, ko je veljal dvostopenjski davčni sistem, plačala takse, opredeljene v preglednici 2.

Preglednica 2

Število potnikov in plačana taksa v obdobju od 30. marca 2009 do 1. marca 2011

Ciljna kategorija z letališča v Dublinu	Potniki, za katere velja plačilo takse	Plačana taksa	Delež
Največ 300 km znotraj države (plačilo 2 EUR)	[...] (*)	[...] EUR (*)	[0,5–2,5] (*) %
Največ 300 km zunaj države (plačilo 2 EUR)	[...] (*)	[...] EUR (*)	[1,5–4,5] (*) %
Več kot 300 km znotraj EU	[...] (*)	[...] EUR (*)	[93–98] (*) %
Več kot 300 km zunaj EU	[...] (*)	[...] EUR (*)	[0,3–2,5] (*) %
SKUPAJ	[...] (*)	[...] EUR (*)	100 %

- (39) Ker družba Ryanair meni, da bi se morala nova enotna taksa v višini 3 EUR šteti za običajno, bi morala v obdobju od 30. marca 2009 do 1. marca 2011 plačati [...] EUR (*)⁽¹⁰⁾ takse na letalska potovanja. To znaša [...] EUR (*) manj od dejansko plačanega zneska (glej preglednico 2). Zato družba Ryanair trdi, da ji nižja taksa ni prinašala nobenih koristi, temveč je bila zaradi tega samo v slabšem položaju.

4.3 Pripombe Irske o ugotovitvah tretje strani

- (40) Irski organi so 13. januarja 2012 predložili svoje stališče o pripombah družbe Ryanair: Prvič, ne strinjajo se z opisom takse, ki ga je podala družba, saj menijo, da gre dejansko za davek na potrošnjo in da nižja taksa letalskim prevoznikom ni zagotovila prednosti. Drugič, ne vidijo, kako bi bil lahko Ryanair družba, ki jo je nižja taksa najbolj neposredno in negativno prizadela, zlasti ker šteje [56–63] (*) % potnikov, ki potujejo na letih, za katere se uporablja navedena taksa. Tretjič, ni podlage za trditev, da je nižja taksa namenjena podpori družbe Aer Arann. Irski organi pri načrtovanju takse na letalska potovanja niso imeli v mislih določenega letalskega prevoznika. Četrtič, trditev družbe Ryanair, da naj se višja taksa v višini 10 EUR ne šteje za običajno v smislu takse na letalska potovanja, ni smiselna. Višja taksa se je v okviru dvostopenjskega sistema uporabljala za 85 do

90 % vseh odhodov. Irski organi so ponovno poudarili, da so dovolili odstopanje od standardnega zneska v višini 10 EUR, da bi uvedli element sorazmernosti na ravni takse, ki se nanaša na razdaljo.

5. OCENA

5.1 Obstoje državne pomoči v skladu s členom 107(1) Pogodbe

- (41) V skladu s členom 107(1) Pogodbe „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

Selektivnost

- (42) Da bi bil ukrep skladen s členom 107(1) Pogodbe, mora biti selektiven⁽¹¹⁾. Komisija mora za določitev, ali je ukrep selektiven, oceniti, ali daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“ v primerjavi z drugimi ukrepi, ki so ob upoštevanju cilja, ki si ga zadevna ureditev prizadeva doseči, v dejansko in pravno primerljivem položaju⁽¹²⁾. Fiskalni ukrep je glede na ustaljeno sodno prakso⁽¹³⁾ na prvi pogled selektiven, če pomeni odmik od običajne uporabe splošnega davčnega okvira.
- (43) Prvič, Komisija mora zato opredeliti zadevni referenčni davčni sistem. Komisija v zvezi z obdavčitvijo ugotavlja, da opredelitev pojma sistem obdavčitve načeloma spada v izključno pristojnost držav članic. Irski organi so pri načrtovanju sistema obdavčitve obdavčljivi dogodek letalskih potovanj opredelili kot odhod potnika na letalu z letališča na Irskem. Referenčni sistem je zato obdavčitev potnikov v zračnem prometu, ki odhajajo z irskega letališča. Cilj navedenega sistema je povečati prihodke v državni proračun. Irski organi so v odgovoru na ugotovitve tretje strani potrdili odločitev, da je referenčni sistem obdavčitev potnikov v zračnem prometu, ki odhajajo z irskega letališča.

⁽¹¹⁾ Glej sodbo Sodišča z dne 15. decembra 2005 v zadevi *Italija proti Komisiji* (C-66/02, ZOdl., str. I-10901, točka 94).

⁽¹²⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 8. novembra 2001 v zadevi *Adria-Wien Pipeline* (C-143/99, Recueil, str. I-8365, točka 41); z dne 29. aprila 2004 v zadevi *GIL Insurance in drugi* (C-308/01, Recueil, str. I-4777, točka 68); z dne 3. marca 2005 v zadevi *Heiser* (C-172/03, ZOdl., str. I-1627, točka 40, z dne 6. septembra 2006 v zadevi *Portugalska proti Komisiji* (C-88/03, ZOdl. str. I-7115, točka 54) in z dne 17. novembra 2009 v zadevi *Presidente del Consiglio dei Ministri proti Regione Sardegna* (C-169/08, ZOdl., str. I-10821, točka 61).

⁽¹³⁾ Glej na primer sodbo Sodišča prve stopnje z dne 13. septembra 2006 v zadevi *British Aggregates proti Komisiji* (T-210/02, ZOdl., str. II-2789, točka 107) ter sodbi Sodišča z dne 6. septembra 2006 v zadevi *Portugalska proti Komisiji* (C-88/03, ZOdl., str. I-7115, točka 56) in z dne 22. decembra 2008 v zadevi *British Aggregates proti Komisiji* (C-487/06 P, ZOdl., str. I-10505, točke 81–83).

⁽¹⁰⁾ 3 EUR pomnoženi s [...] (*) potniki.

- (44) Drugič, Komisija se mora v skladu z ustaljeno sodno prakso⁽¹⁴⁾ odločiti, ali zadevni davčni ukrep pomeni odstopanje od opredeljenega referenčnega sistema.
- (45) Družba Ryanair trdi, da je treba nižjo takso v višini 2 EUR ali namesto tega enotno takso v višini 3 EUR, ki je bila uvedena 1. marca 2011, obravnavati kot običajno v davčnem sistemu za letalska potovanja. Vendar se nižja taksa poleg nekaterih destinacij v zahodnem Združenem kraljestvu uporablja samo za notranje lete in po mnenju irskih organov samo za 10–15 % vseh letov, ki so obdavčeni. Zato je ni mogoče šteti za običajno takso. Taksa v višini 3 EUR pa ni bila v veljavi v obdobju, na katerega se nanaša ta sklep, zaradi česar je ni mogoče šteti za običajno za takratni davčni sistem za letalska potovanja. Zato Komisija ugotavlja, da je bila višja taksa v višini 10 EUR običajna za referenčni sistem, medtem ko se je znižana taksa v višini 2 EUR, ki se je uporabljala za jasno določeno kategorijo letov, štela za izjemo od referenčnega sistema.
- (46) Tretjič, Komisija mora proučiti, ali „narava ali splošna shema sistema“⁽¹⁵⁾ v državi članici upravičuje takšne izjeme. V tem primeru se šteje, da ukrep ne prinaša selektivne koristi in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe. V tem okviru je treba opozoriti, da so v skladu s sodno prakso⁽¹⁶⁾ pomembna osnovna in vodilna načela referenčnega sistema in ne tista iz posameznega zadevnega ukrepa.
- (47) Nižja taksa je bila po mnenju irskih organov uvedena, da bi na ravni takse, ki se nanaša na razdaljo leta, dodali element sorazmernosti. Komisija ugotavlja, da se takšna razlaga ne nanaša na osnovna in vodilna načela samega davčnega sistema, temveč na tista iz samega odstopanja. Strukturiranost in objektivnost takse nista bili povezani z razdaljo leta, temveč s samim odhodom z irskega letališča. Povezanost z davčnim organom, obdavčitev (odhod z irskega letališča) in negativni zunanji učinki na irsko skupino potnikov, ki so leteli z irskega letališča (na primer hrup in onesnaževanje zraka), so bili popolnoma enaki ne glede na destinacijo leta in prepotovano razdaljo. Zato so bili vsi zadevni letalski prevozniki ob upoštevanju navedenega cilja v enakem pravnem in dejanskem položaju.
- (48) Poleg tega za davčni sistem ni značilno jasno razlikovanje stopenj takse glede na dejansko dolžino letov. Prvič, takšna stopnja se ni uporabljala na podlagi dejanske dolžine leta, temveč na podlagi razdalje med letališčem v Dublinu in končno destinacijo, ne glede na dejanski kraj odhoda. Drugič, davčni sistem določa samo dve stopnji: eno za zelo kratke lete z letališča v Dublinu in drugo za vse ostale lete.
- (49) Čeprav so bili razlogi za odstopanje v naravi in logiki načel davčnega sistema za letalska potovanja, je Sodišče navedlo, da morajo biti koristi skladne s strukturnimi značilnostmi zadevnega davčnega sistema, pa tudi z načinom, kako se izvajajo⁽¹⁷⁾. Kot je bilo že navedeno v uvodni izjavi 47, davčni sistem dejansko ni zagotovil sorazmernih taks v skladu z dejansko dolžino letov, ker je bila veljavna stopnja določena na podlagi razdalje med letališčem v Dublinu in končno destinacijo, ne glede na dejanski kraj odhoda, ter ker sta veljali samo dve stopnji: ena za zelo kratke lete z letališča v Dublinu in druga za vse ostale lete. Cena letalskih vozovnic za notranje lete ni nujno nižja od cene letov za druge destinacije v Uniji. Ukrep zato ni dosegel svojega cilja zagotovitve sorazmernosti taks v zvezi z razdaljo letov. V tem primeru niti irski organi niti nobena tretja stran niso trdili, da učinek odstopanja pomeni dejansko sorazmernost stopnje takse z razdaljo. Nasprotno, irski organi ugotavljajo, da ni bilo nobene popolne soodvisnosti med razdaljo in višino takse.
- (50) Zato Komisija ne vidi razloga za spremembo predhodnega stališča, da logika in splošna shema davčnega sistema za letalska potovanja ne predvidevata nižje takse. Komisija v skladu s tem meni, da je ukrep selektiven in da ga ni mogoče upravičiti z naravo in logiko sistema.

Prednost

- (51) Davčni odhodki pomenijo stroške, ki jih ponavadi nosi podjetje.

⁽¹⁴⁾ Glej opombo 12 zgoraj.

⁽¹⁵⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 2. julija 1974 v zadevi Italija proti Komisiji (C-173/73, Recueil, str. 709) ter točko 13 in naslednje Obvestilo Komisije o uporabi pravil o državni pomoči za ukrepe, ki zadevajo neposredno obdavčitev ustvarjenega dohodka, UL C 384, 10.12.1998, str. 3.

⁽¹⁶⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 8. septembra 2011 v združenih zadevah Ministero dell'Economia e delle Finanze in Agenzia delle Entrate proti Paint Graphos Soc. coop. arl, Adige Carni Soc. coop. arl, v postopku likvidacije proti Agenzia delle Entrate in Ministero dell'Economia e delle Finanze ter Ministero delle Finanze proti Michele Franchetto (od C-78/08 do C-80/08, še neobjavljene v ZODl., zlasti točka 69) in sodbo Sodišča prve stopnje z dne 13. septembra 2006 v zadevi British Aggregates proti Komisiji (T-210/02, ZODl., točka 107).

⁽¹⁷⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 8. septembra 2011 v združenih zadevah Ministero dell'Economia e delle Finanze in Agenzia delle Entrate proti Paint Graphos Soc. coop. arl, Adige Carni Soc. coop. arl, v postopku likvidacije proti Agenzia delle Entrate in Ministero dell'Economia e delle Finanze ter Ministero delle Finanze proti Michele Franchetto (od C-78/08 do C-80/08, še neobjavljene v ZODl., točka 73).

- (52) Uporaba takse na letalska potovanja lahko vpliva na prihodke letalskih prevoznikov, ki morajo plačati navedeno takso, saj lahko ti zvišajo cene letalskih vozovnic, ki jih ponudijo kupcem, ali znižajo maržo za vsako vozovnico, ki jo prodajo, če se ne odločijo prenesti takse na kupce. V zvezi s tem je Sodišče navedlo, da „se bodo razlike v taksah, ki jih morajo poravnati potniki, samodejno odražale v stroških prevoza, saj letališke takse neposredno in samodejno vplivajo na cene letov, zato bo [...] dostop do notranjih letov imel prednost pred dostopom do letov znotraj Skupnosti“⁽¹⁸⁾.
- (53) Zato ima znižana taksa za nekatere vrste letov manjši učinek na letalske prevoznike, ki ponujajo takšne lete, kot ga ima običajna taksa. Navedeni letalski prevozniki so oproščeni stroškov, ki bi jih ponavadi nosili, zaradi česar na kupce prenesejo manj stroškov ali pa jih tudi sami prevzamejo manj.
- (54) Komisija v skladu s tem ugotavlja, da je nižja taksa pomenila prednost za letalske prevoznike, ki opravljajo lete, za katere se uporablja navedena taksa. Nižji stroški, ki so jih morali prenesti na kupce ali ki so jih neposredno prevzeli sami, so predstavljali finančna sredstva, ki so jih lahko navedeni letalski prevozniki zmanjšali in zato izboljšali svoj gospodarski položaj v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki, ki tekmujejo na trgu za zračni promet. Prednost se nanaša na razliko med nižjo takso v višini 2 EUR in običajno takso v višini 10 EUR v obdobju med 30. marcem 2009 in 1. marcem 2011. Komisija ugotavlja, da so lete, za katere se je uporabljala nižja taksa, opravljali predvsem letalski prevozniki, ki so tesno povezani z Irsko (družbe Aer Lingus, Aer Arann in Ryanair so bile ustanovljene na Irskem in imajo tam še vedno svoj sedež). Zato je znižana taksa irskim prevoznikom dejansko zagotovila prednost pred drugimi prevozniki iz Unije.
- (55) Komisija ne more sprejeti trditve družbe Ryanair, da je bila prednost omejena na razliko med nižjo takso in takso v višini 3 EUR, ki je bila uvedena 1. marca 2011. Takšna taksa se ni uporabljala hkrati z nižjo takso, in če je prednost opredeljena v sistemu z eno nižjo in eno višjo takso, referenčna vrednost, ki se giblje med navedenima taksama, ne obsega celotne prednosti, ki je bila odobrena.
- (56) Družba Ryanair nadalje trdi, da ji je nižja taksa prinesla manj ugodnosti kot, na primer, družbi Aer Arann, saj je večina njenih letov namenjena na destinacije, za katere se uporablja višja taksa. Vendar je prednost, ki izhaja iz uporabe nižje takse v višini 2 EUR, razlika med navedeno in običajno takso v višini 10 EUR. Družba Ryanair je z uporabo nižje takse za nekatere lete, tako kot drugi letalski prevozniki, ki opravljajo lete, za katere se uporablja navedena taksa, uživala prednosti, ki se nanašajo na razliko med navedenima taksama.
- (57) Irski organi trdijo, da je bil namen prenesti takso na potnike in zato letalski prevozniki niso imeli nobene prednosti. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da lahko znižanje običajne takse pomeni selektivno prednost za letalskega prevoznika, ki mora znižano takso plačati tudi, kadar prenos zadevne takse na kupce zahteva zakon⁽¹⁹⁾. Nadalje še ugotavlja, da v zadevnem primeru ni bilo mehanizma, ki bi zagotovil, da je bila taksa dejansko prenesena, temveč je bil letalski prevoznik tisti, ki se je odločal, ali in kako bi takso prenesel na potnike. Pritožnik je v pritožbi dejansko trdil nasprotno, in sicer da stroškov takse ni mogel prenesti na kupce, saj bi to imelo nesorazmeren učinek na cene njegovih letalskih vozovnic. Komisija se zato ne strinja z irskimi organi, da letalski prevozniki niso imeli prednosti: tisti, ki so lahko uporabili nižjo takso za nekatere lete, so na svoje kupce prenesli nižje stroške kot drugi prevozniki. Prav tako je to v skladu s prakso Komisije, ob upoštevanju ukrepov pomoči, ki izhajajo iz trošarine⁽²⁰⁾, v skladu s katerimi je letalski prevoznik, ki je dolžan plačati takso, zaradi oprostitve trošarine imel prednost ne glede na dejstvo, da bo navedeni subjekt morda moral takso prenesti na kupce.
- (58) Komisija v skladu s tem ugotavlja, da je nižja taksa pomenila prednost za nekatere letalske prevoznike. Prednost se nanaša na razliko med nižjo takso v višini 2 EUR in običajno takso v višini 10 EUR v obdobju med 30. marcem 2009 in 1. marcem 2011. Lete, za katere se je uporabljala nižja taksa, so opravljali predvsem letalski prevozniki, ki so tesno povezani z Irsko (družbe Aer Lingus, Aer Arann in Ryanair). Zato je znižana taksa pomenila prednost irskih letalskih prevoznikov pred drugimi prevozniki iz Unije.

⁽¹⁸⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 6. februarja 2003 v zadevi *Georgios Stylianakis proti Elliniko Dimosio* (C-92/01, Recueil, str. I-1291, točka 28) in z dne 26. junija 2001 v zadevi *Komisija proti Portugalski* (C-70/99, Recueil, str. I-4845, točka 20).

⁽¹⁹⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 8. novembra 2001 v zadevi *Adria-Wien Pipeline GmbH in Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH proti Finanzlandesdirektion für Kärnten* (C-143/99, Recueil, zlasti točke 5, 54 in 55).

⁽²⁰⁾ Glej Odločbo Komisije C(2007) 754 o državni pomoči N 892/2006 – FI – Sprememba diferencirane sheme davka na energijo, UL C 109, 15.5.2007, str. 1; Odločbo Komisije C(2007) 2416/2 o zadevi N 775/2006 – DE – Znižana stopnja davka na proizvodnjo, kmetijstvo in gozdarstvo itd., UL C 152, 6.7.2007, str. 3; Odločbo Komisije C(2005) 1815/3 o zadevi N 190/A/2005 – UK – Sprememba dajatve na klimatske spremembe, UL C 146, 22.6.2006, str. 8; in Odločbo Komisije C(2009) 8093/2 o zadevi N 327/2008 – DK – Zmanjšanje davka na NO_x za velike onesnaževalce in podjetja, ki znižujejo onesnaževanje, ter zmanjšanje davka za bioplin in biomaso, UL C 166, 25.6.2010, str. 1.

Državna sredstva in odgovornost države

- (59) Dejstvo, da so irski organi dovolili uporabo nižje takse namesto običajne, je privedlo do izgube prihodka od takse na državni ravni, zaradi česar je morala država to financirati z lastnimi sredstvi. Ker so o nižji taksi odločili nacionalni organi, tega ukrepa ni mogoče pripisati državi.

Učinek na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (60) Letalski prevozniki, ki jim je nižja taksa prinašala koristi, so bili v primerjavi s konkurenco oproščeni stroškov, ki bi jih sicer nosili ali prenesli na kupce. Zato je nižja taksa na letalska potovanja izboljšala njihov gospodarski položaj v primerjavi z drugimi podjetji, ki tekmujejo na trgu za zračni promet, s čimer so izkrivljali konkurenco ali tvegali takšno ravnanje.
- (61) Kadar pomoč, ki jo odobri država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji v trgovini znotraj Unije, se šteje, da je zadevna pomoč vplivala na ta podjetja⁽²¹⁾. Dovolj je, da prejemnik pomoči tekmuje z drugimi podjetji na trgih, odprtih za konkurenco⁽²²⁾. Za sektor zračnega prometa je značilna huda konkurenca med prevozniki iz različnih držav članic, zlasti od začetka veljavnosti tretje faze liberalizacije zračnega prometa („tretji paket“) 1. januarja 1993, in sicer z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov⁽²³⁾, Uredbo Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti⁽²⁴⁾ in Uredbo Sveta (EGS) št. 2409/92 z dne 23. julija 1992 o prevozninah in tarifah za zračni prevoz⁽²⁵⁾. Znižana taksa je zato lahko vplivala na trgovino med državami članicami, saj je okrepila položaj nekaterih letalskih prevoznikov, ki tekmujejo na trgu, popolnoma liberaliziranjem na ravni Unije.
- (62) Ker so bila vsa merila iz člena 107(1) Pogodbe izpolnjena, ukrep pomeni državno pomoč za letalske prevoznike, ki so opravljali lete, upravičene do znižane takse.

5.2 Zakonitost

- (63) Irski organi ukrepa niso priglasili pred začetkom njegovega izvajanja in tako niso izpolnili svojih obveznosti iz

⁽²¹⁾ Glej zlasti sodbe Sodišča z dne 17. septembra 1980 v zadevi *Philip Morris proti Komisiji* (730/79, Recueil, str. 2671, točka 11); z dne 22. novembra 2001 v zadevi *Ferring proti ACOS* (C-53/00, Recueil, str. I-9067, točka 21) in z dne 29. aprila 2004 v zadevi *Italija proti Komisiji* (C-372/97, Recueil, str. I-3679, točka 44).

⁽²²⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998 v zadevi *Vlaams Gewest proti Komisiji* (T-214/95, Recueil, str. II-717).

⁽²³⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 1.

⁽²⁴⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 8.

⁽²⁵⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 15.

člena 108(3) Pogodbe. Zato ukrep pomoči pomeni nezakonito državno pomoč.

5.3 Združljivost pomoči s Pogodbo

- (64) V skladu s členom 107(3)(c) PDEU se lahko za združljivo z notranjim trgovom šteje pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Ker je pomoč pomenila pomoč za tekoče poslovanje, s čimer so se nekaterim letalskim prevoznikom znižali trenutni izdatki, je v skladu s sodno prakso Sodišča načeloma nezdružljiva z notranjim trgovom⁽²⁶⁾. Pomoč ne spada na področje uporabe smernic o združljivosti državne pomoči, ki jih je v zvezi s tem objavila Komisija. Zlasti ni zajeta v smernicah Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč⁽²⁷⁾, saj ni povezana z začetkom delovanja nekaterih prog. Irski organi niso trdili ali zagotovili nobenih informacij, da bi se lahko pomoč štela za združljivo v skladu s smernicami Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja⁽²⁸⁾. Nasprotno, pojasnili so, da je cilj takse povečati prihodke in ne zaščititi okolje. Dejstvo, da med zadevno takso ter zmanjšanjem porabe energije, onesnaževanja ali izpuštnih plinov in ravni hrupa itd. ne obstaja nobena jasna ali sorazmerna povezava, podpira takšno razmišljanje. Zato Komisija meni, da pomoč ni združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.
- (65) Zadevna pomoč ne spada niti v katero koli drugo izjemo iz člena 107(2) ali (3) Pogodbe.
- (66) Četudi bi bila pomoč združljiva s katero koli izjemo iz člena 107(2) ali (3) Pogodbe, kar v tem primeru ne drži, je Sodišče navedlo, da rezultat postopka iz členov 107 in 108 Pogodbe nikoli ne sme biti v nasprotju s posebnimi določbami Pogodbe. Sodišče je tudi presodilo, da so lahko tisti vidiki pomoči, ki so v nasprotju s posebnimi določbami Pogodbe, razen členov 107 in 108, tako močno povezani z namenom pomoči, da jih ni mogoče oceniti ločeno⁽²⁹⁾. V tem primeru, kot je opisano v uvodni izjavi 10, so bile različne stopnje predmet preiskave Komisije, ki je pokazala, da kršijo Uredbo (ES)

⁽²⁶⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 8. junija 1995 v zadevi *Siemens SA proti Komisiji* (T-459/93, Recueil, str. II-1675, točka 48). Glej tudi sodbi Sodišča z dne 8. julija 2010 v zadevi *Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji* (T-396/08 (pritožba), točke 46–48) in z dne 19. septembra 2000 v zadevi *Nemčija proti Komisiji* (C-156/98, Recueil, str. I-6857, točka 30 in navedena sodna praksa).

⁽²⁷⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

⁽²⁸⁾ UL C 82, 1.4.2008, str. 1.

⁽²⁹⁾ Glej na primer sodbi Sodišča z dne 15. junija 1993 v zadevi *Matra proti Komisiji* (C-225/91, Recueil, str. I-3203, točka 41) in z dne 31. januarja 2001 v zadevi *RJB Mining proti Komisiji* (T-156/98, Recueil, str. II-337, točka 112).

št. 1008/2008 in člen 56 Pogodbe o svobodi opravljanja storitev, saj razlikovanje določa še bolj zahtevne pogoje za opravljanje zračnega prevoza znotraj Unije, kot so tisti, ki veljajo za domači prevoz. Sodišče je v primerih, ki zadevajo letališke takse, izrecno navedlo, da določbe Pogodbe o svobodi opravljanja storitev veljajo tudi za sektor zračnega prometa⁽³⁰⁾. V tem primeru državna pomoč izhaja iz samega razlikovanja v višini takse. Ker taksa in pomoč pomenita dva elementa enega in istega fiskalnega ukrepa, sta neločljivi⁽³¹⁾ in zato državne pomoči ni mogoče odobriti, ne da bi kršili načelo svobode opravljanja storitev. Posledično pomoči v nobenem primeru ni mogoče šteti za združljivo s Pogodbo, saj bi neizogibno kršila določbe Uredbe (ES) št. 1008/2008 in člen 56 Pogodbe.

- (67) Komisija zato ugotavlja, da pomoči ni mogoče šteti za združljivo s Pogodbo.

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (68) Komisija ugotavlja, da nižja stopnja takse na letalska potovanja za lete do destinacij v največji oddaljenosti 300 km od letališča v Dublinu, predvidena v razdelku 55(2) Zakona o finančah (št. 2) in zlasti v členu 2(b) tega zakona za obdobje od 30. marca 2009 do 1. marca 2011, pomeni pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Irska je z nezakonitim izvajanjem zadevne državne pomoči kršila člen 108(3) Pogodbe.

- (69) Državna pomoč ni v skladu z nobenim odstopanjem iz člena 107(2) in (3) Pogodbe. Ker za združljivost zadevnega ukrepa ni mogoče predvideti nobenih drugih razlogov, je nezdružljiv z notranjim trgov.

- (70) Vrednost državne pomoči je enaka razliki med nižjo stopnjo takse na letalska potovanja in standardno stopnjo v višini 10 EUR (to pomeni 8 EUR na potnika), ki se obračuna na vsakega potnika. To se nanaša na vse lete z letali, s katerimi lahko potuje več kot 20 potnikov in ki jih ne uporablja država ali vojska ter letijo z letališča z več kot 10 000 potniki na leto do destinacij v oddaljenosti največ 300 km od letališča v Dublinu. Upravičenci pomoči so družbe Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann in drugi letalski prevozniki, ki jih določi Irska.

- (71) Komisija mora v skladu s členom 14(1) Uredbe (ES) št. 659/1999, če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, zahtevati, da zadevna država članica sprejme vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč. Irska bi morala zato vrniti nezdružljivo pomoč –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč v obliki nižje takse, ki se je v obdobju med 30. marcem 2009 in 1. marcem 2011 pri uporabi razdelka 55 Zakona o finančah (št. 2) iz leta 2008 uporabljala za vse lete z letali, s katerimi lahko potuje več kot 20 potnikov in ki jih ne uporablja država ali vojska ter letijo z letališča z več kot 10 000 potniki na leto do destinacij v oddaljenosti največ 300 km od letališča v Dublinu, in jo je Irska nezakonito uveljavila s kršitvijo člena 108(3) Pogodbe, je nezdružljiva z notranjim trgov.

Člen 2

Individualna pomoč, dodeljena na podlagi sheme iz člena 1, ne pomeni pomoči, če izpolnjuje pogoje iz uredbe, sprejete v skladu s členom 2 Uredbe Sveta (ES) št. 994/98⁽³²⁾.

Člen 3

Individualna pomoč, odobrena na podlagi sheme iz člena 1, ki ob odobritvi izpolnjuje pogoje iz uredbe, sprejete v skladu s členom 1 Uredbe (ES) št. 994/98, ali na podlagi sklepa Komisije o odobritvi sheme pomoči, je združljiva z notranjim trgov do največje intenzivnosti, ki se uporablja za navedeno vrsto pomoči.

Člen 4

1. Irska bo od upravičencev izterjala nezdružljivo pomoč, ki je bila dodeljena na podlagi sheme iz člena 1.

2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti od izplačila pomoči upravičencem do njihovega dejanskega vračila.

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Glej sodbi Sodišča z dne 6. februarja 2003 v zadevi *Georgios Stylianakis proti Elliniko Dimosio* (C-92/01, Recueil, str. I-4845, točki 27 in 28) ter z dne 13. decembra 1989 v zadevi *Corsica Ferries France proti Direction Générale des Douanes Françaises* (C-49/89, Recueil, str. 4441, točka 10).

⁽³¹⁾ Sodba Sodišča z dne 7. septembra 2006 v zadevi *Laboratoires Boiron proti ACOSS* (C-526/04, ZOdl., str. I-7529, točka 45).

⁽³²⁾ UL L 142, 14.5.1998, str. 1.

⁽³³⁾ UL L 140, 30.4.2004, str. 1.

Člen 5

1. Vračilo pomoči, dodeljene na podlagi sheme iz člena 1, je takojšnje in dejansko.

2. Irska zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

Člen 6

1. Irska v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu predloži naslednje podatke:

(a) seznam upravičencev, ki so prejeli pomoč na podlagi sheme iz člena 1, in skupni znesek prejete pomoči vsakega upravičenca iz te sheme;

(b) skupni znesek (glavnica in obresti vračila), ki ga mora vrniti vsak upravičenec;

(c) natančen opis ukrepov, ki so že sprejeti in načrtovani za uskladitev s tem sklepom;

(d) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo od upravičencev zahtevano vračilo pomoči.

2. Irska Komisijo obvešča o poteku nacionalnih ukrepov, sprejetih za izvajanje tega sklepa, do dokončnega vračila pomoči, dodeljene v okviru sheme iz člena 1. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki so jih upravičenci že vrnili.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Irsko.

V Bruslju, 25. julija 2012

Za Komisijo
JOAQUÍN Almunia
Podpredsednik