Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

21 décembre 2016[1]

«Pourvoi — Aides d'État — Taxe nationale sur le transport aérien — Application de taux différenciés — Taux réduit applicable aux vols dont la destination est située au maximum à 300 km de l'aéroport national — Avantage — Caractère sélectif — Appréciation dans l'hypothèse où la mesure fiscale est susceptible de constituer une restriction à la libre prestation des services — Récupération — Droit d'accise»

Dans les affaires jointes C-164/15 P et C-165/15 P,

ayant pour objet deux pourvois au titre de l'article 56 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, introduits le 9 avril 2015,

Commission européenne, représentée par MM. L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche et B. Stromsky, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

les autres parties à la procédure étant :

Aer Lingus Ltd, établie à Dublin (Irlande), représentée par M^me^ K. Bacon et M. A. Robertson, QC, ainsi que par M. D. Bailey, barrister, mandaté par M. A. Burnside, solicitor,

partie demanderesse en première instance (C-164/15 P) et partie intervenante en première instance (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activity Company, anciennement Ryanair Ltd, établie à Dublin (Irlande), représentée par M. B. Kennelly, QC, M^es^ I.-G. Metaxas-Maragkidis, dikigoros, et E. Vahida, avocat,

partie demanderesse en première instance (C-165/15 P),

Irlande, représentée par M^mes^ E. Creedon et J. Quaney ainsi que par M. A. Joyce, en qualité d'agents, assistés de MM. E. Regan, SC, et B. Doherty, BL,

partie intervenante en première instance(C-164/15 P et C-165/15 P),

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. L. Bay Larsen, président de chambre, MM. M. Vilaras (rapporteur), J. Malenovský, M. Safjan et D. Šváby, juges,

avocat général : M. P. Mengozzi,

1 — Langue de procédure : l'anglais.

greffier : M[me] L. Hewlett, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 7 avril 2016,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 5 juillet 2016,

rend le présent

Arrêt

1 Par ses pourvois, la Commission européenne demande l'annulation, d'une part, dans l'affaire C-164/15 P, de l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 5 février 2015, Aer Lingus/Commission (T-473/12, non publié, ci-après l'« arrêt Aer Lingus », EU:T:2015:78), et, d'autre part, dans l'affaire C-165/15 P, de l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 5 février 2015, Ryanair/Commission (T-500/12, non publié, ci-après l'« arrêt Ryanair », EU:T:2015:73) (ci-après, ensemble, les « arrêts attaqués »), par lesquels le Tribunal a fait partiellement droit aux recours introduits, respectivement, par Aer Lingus Ltd et par Ryanair Designated Activity Company, anciennement Ryanair Ltd (ci-après « Ryanair »), et a annulé l'article 4 de la décision 2013/199/UE de la Commission, du 25 juillet 2012, concernant l'aide d'État SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Taux d'imposition différenciés appliqués par l'Irlande au transport aérien (JO 2013, L 119, p. 30, ci-après la « décision litigieuse »), en ce que cet article ordonne la récupération de l'aide auprès des bénéficiaires, pour un montant qui est fixé à 8 euros par passager au considérant 70 de ladite décision.

2 Par leurs pourvois incidents, Aer Lingus et Ryanair demandent également l'annulation, respectivement, de l'arrêt Aer Lingus et de l'arrêt Ryanair.

Le cadre juridique

Le règlement (CE) n° 659/1999

3 L'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, du 22 mars 1999, portant modalités d'application de l'article 108 TFUE (JO 1999, L 83, p. 1), intitulé « Récupération de l'aide », est libellé dans les termes suivants :

« 1. En cas de décision négative concernant une aide illégale, la Commission décide que l'État membre concerné prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer l'aide auprès de son bénéficiaire (ci-après dénommée "décision de récupération"). La Commission n'exige pas la récupération de l'aide si, ce faisant, elle allait à l'encontre d'un principe général de droit [de l'Union].

2. L'aide à récupérer en vertu d'une décision de récupération comprend des intérêts qui sont calculés sur la base d'un taux approprié fixé par la Commission. Ces intérêts courent à compter de la date à laquelle l'aide illégale a été mise à la disposition du bénéficiaire jusqu'à celle de sa récupération.

3. Sans préjudice d'une ordonnance de la Cour de justice [de l'Union européenne] prise en application de l'article [278 TFUE], la récupération s'effectue sans délai et conformément aux procédures prévues par le droit national de l'État membre concerné, pour autant que ces dernières permettent l'exécution immédiate et effective de la décision de la Commission. À cette fin et en cas de procédure devant les tribunaux nationaux, les États membres concernés prennent toutes les mesures prévues par leurs systèmes juridiques respectifs, y compris les mesures provisoires, sans préjudice du droit [de l'Union]. »

Le règlement (CE) nº 1008/2008

4 L'article 15, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans [l'Union] (JO 2008, L 293, p. 3), dispose:

« Les transporteurs aériens [de l'Union] sont autorisés à exploiter des services aériens intracommunautaires. »

5 L'article 23 de ce règlement, intitulé « Information et non-discrimination », prévoit, à son paragraphe 1 :

« Les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts au public mentionnent les conditions applicables lorsqu'ils sont proposés ou publiés sous quelque forme que ce soit, y compris sur internet, pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique. Le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Outre l'indication du prix définitif, les éléments suivants au moins sont précisés :

a) tarif des passagers ou tarif de fret ;

b) taxes ;

c) redevances aéroportuaires ; et

d) autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant ;

lorsque les éléments énumérés aux points b), c) et d) ont été ajoutés au tarif des passagers ou au tarif de fret. Les suppléments de prix optionnels sont communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le client résulte d'une démarche explicite. »

La directive 2014/104/UE

6 Les considérants 3 et 4 de la directive 2014/104/UE du Parlement européen et du Conseil, du 26 novembre 2014, relative à certaines règles régissant les actions en dommages et intérêts en droit national pour les infractions aux dispositions du droit de la concurrence des États membres et de l'Union européenne (JO 2014, L 349, p. 1), énoncent :

« (3) [...] Afin de garantir la pleine effectivité des articles 101 et 102 [TFUE] et, notamment, l'effet utile des interdictions qu'ils prévoient, il est indispensable que toute personne, qu'il s'agisse d'un consommateur ou d'une entreprise, ou toute autorité publique puisse demander réparation du préjudice causé par une infraction à ces dispositions devant les juridictions nationales. [...]

(4) Le droit, inscrit dans le droit de l'Union, à réparation d'un préjudice résultant d'infractions au droit de la concurrence de l'Union et au droit national de la concurrence exige de chaque État membre qu'il dispose de règles procédurales garantissant l'exercice effectif de ce droit. [...] »

7 L'article 13 de cette directive, intitulé « Moyen de défense invoquant la répercussion du surcoût », est ainsi libellé :

« Les États membres veillent à ce que le défendeur dans une action en dommages et intérêts puisse invoquer, comme moyen de défense contre une demande de dommages et intérêts, le fait que le demandeur a répercuté, en tout ou en partie, le surcoût résultant de l'infraction au droit de la concurrence. La charge de la preuve de la répercussion du surcoût incombe au défendeur, qui peut raisonnablement exiger la production d'informations par le demandeur ou par des tiers. »

Les antécédents du litige

8 Les antécédents du litige, tels qu'ils ressortent des points 1 à 13 des arrêts attaqués, peuvent être résumés de la manière suivante.

9 L'Irlande a institué, à compter du 30 mars 2009, un droit d'accise, appelé « *Air Travel Tax* » (taxe sur le transport aérien, ci-après la « TTA »), perçue directement auprès des exploitants de lignes aériennes, pour tout passager voyageant sur un avion au départ d'un aéroport situé en Irlande, sauf quelques exceptions sans incidence pour la présente procédure. Les exploitants de lignes aériennes étaient les redevables de la TTA et devaient s'en acquitter, sans préjudice de la possibilité pour eux de répercuter le montant de cette taxe sur le prix du billet.

10 Lors de son introduction, la TTA était calculée sur la base de la distance entre l'aéroport de départ et celui d'arrivée et prévoyait deux taux distincts à la charge des compagnies aériennes, à savoir 2 euros par passager dans le cas d'un vol vers une destination située à une distance maximale de 300 km de l'aéroport de Dublin (Irlande) (ci-après le « taux réduit de la TTA ») et 10 euros par passager dans tous les autres cas (ci-après le « taux supérieur de la TTA »).

11 Le 21 juillet 2009, Ryanair a saisi la Commission de deux plaintes distinctes relatives à la TTA, la première pour violation des dispositions relatives aux aides d'État et la seconde fondée sur l'article 56 TFUE ainsi que sur le règlement n° 1008/2008. Faisant suite à la seconde de ces plaintes, la Commission a ouvert une enquête concernant une éventuelle infraction aux dispositions relatives à la libre prestation de services et, le 18 mars 2010, elle a adressé aux autorités irlandaises une lettre de mise en demeure. L'Irlande a ensuite modifié, à compter du 1er mars 2011, les modalités de calcul de la TTA, en introduisant un taux unique de 3 euros par passager, applicable à tous les vols, quelle que soit la distance parcourue, de sorte que la Commission a clôturé son enquête.

12 Faisant suite à la première plainte de Ryanair, la Commission a ouvert, le 13 juillet 2011, une procédure formelle d'examen au titre de l'article 108, paragraphe 2, TFUE, portant sur le taux réduit de la TTA. À l'issue de cette procédure, la Commission a adopté la décision litigieuse.

13 L'article 1er de cette décision constate que l'aide qui revêt la forme d'un taux d'imposition réduit sur le transport aérien applicable à tous les vols assurés par un avion capable de transporter plus de 20 passagers et non utilisé à des fins militaires ou pour les besoins de l'État, au départ d'un aéroport accueillant plus de 10 000 passagers par an vers une destination située au maximum à 300 km de l'aéroport de Dublin, entre le 30 mars 2009 et le 1er mars 2011, illégalement appliquée par l'Irlande en violation de l'article 108, paragraphe 3, TFUE, est incompatible avec le marché intérieur.

14 L'article 4, point 1, de la décision litigieuse enjoint à l'Irlande de récupérer l'aide illégale. Le considérant 70 de cette décision indique que le montant de l'aide à récupérer correspond à la différence entre le taux réduit de la TTA et le taux supérieur de la TTA, à savoir à 8 euros par passager transporté. Ce même considérant identifie Aer Lingus et Ryanair parmi les bénéficiaires de l'aide.

La procédure devant le Tribunal et les arrêts attaqués

15 Par requêtes déposées au greffe du Tribunal respectivement les 1er novembre (affaire T-473/12) et 15 novembre 2012 (affaire T-500/12), Aer Lingus et Ryanair ont chacune introduit un recours tendant à l'annulation de la décision litigieuse.

16 Dans l'affaire T-473/12, Aer Lingus a invoqué, à l'appui de son recours, cinq moyens tirés, le premier, d'une erreur de droit commise par la Commission en tant qu'elle a qualifié, dans la décision litigieuse, le taux réduit de la TTA d'« aide d'État », le deuxième, d'une violation des principes de sécurité juridique, d'effectivité et de bonne administration, en raison du fait que la décision litigieuse avait ordonné la récupération de l'aide, le troisième, d'une erreur de droit et d'une erreur manifeste d'appréciation de la part de la Commission, cette dernière ayant omis de prendre en compte la répercussion de la TTA sur les passagers dans la qualification d'aide de la mesure et la quantification de l'avantage, le quatrième, d'une violation de l'article 14 du règlement nº 659/1999 ainsi que des principes de proportionnalité et d'égalité de traitement du fait de l'ordre de récupération dans la décision litigieuse et, le cinquième, d'une violation de l'obligation de motivation.

17 Dans l'affaire T-500/12, Ryanair a invoqué, à l'appui de son recours, cinq moyens tirés, le premier, d'une erreur de droit qui aurait entaché la décision de la Commission selon laquelle le taux supérieur de la TTA était le taux « normal » ou le taux « légitime standard », le deuxième, d'une erreur de droit et d'erreurs manifestes d'appréciation de la Commission relatives à l'évaluation de l'avantage accordé au titre de la TTA, le troisième, d'une erreur de droit et d'erreurs manifestes d'appréciation de la Commission relatives à la décision de récupération, le quatrième, du défaut de communication de la décision de récupération de la Commission et, le cinquième, d'un défaut de motivation de la décision litigieuse.

18 Dans les arrêts attaqués, le Tribunal a, en premier lieu, examiné et rejeté les cinquièmes moyens des deux recours, tirés d'une violation de l'obligation de motivation. Ces volets des arrêts attaqués ne sont visés ni par les pourvois ni par les pourvois incidents.

19 En deuxième lieu, en ce qui concerne plus particulièrement le recours de Ryanair, le Tribunal a examiné et rejeté, aux points 42 à 56 de l'arrêt Ryanair le quatrième moyen de Ryanair. Ce volet dudit arrêt n'est pas non plus concerné par le pourvoi de la Commission dans l'affaire C-165/15 P ou par le pourvoi incident de Ryanair dans la même affaire.

20 En troisième lieu, le Tribunal a examiné et rejeté les premiers moyens des recours d'Aer Lingus et de Ryanair. En substance, le Tribunal a considéré que la Commission n'avait commis aucune erreur de droit en qualifiant le taux supérieur de la TTA de « taux de référence » aux fins d'établir l'existence d'un avantage sélectif et en concluant que l'application de taux différenciés en l'espèce était constitutive d'une aide d'État, en faveur des compagnies aériennes dont les vols étaient soumis au taux réduit de la TTA pendant la période concernée.

21 Le Tribunal s'est, en quatrième lieu, penché sur l'examen des troisième et quatrième moyens du recours d'Aer Lingus et des deuxième et troisième moyens du recours de Ryanair, qu'il a partiellement accueillis.

22 Dans le cadre de cet examen, le Tribunal a considéré que la Commission avait commis « une erreur d'appréciation et une erreur de droit » en ce qu'elle a fixé le montant de l'aide à récupérer auprès des bénéficiaires, dont Aer Lingus et Ryanair, à 8 euros par passager ayant emprunté un des vols bénéficiant du taux réduit de la TTA, à savoir la différence entre ce taux et le taux supérieur de la TTA. Selon le Tribunal, dans la mesure où l'avantage économique résultant de l'application du taux réduit de la TTA a pu être, ne fût-ce que partiellement, répercuté sur les passagers, la Commission n'était pas en droit de considérer que l'avantage dont ont bénéficié les compagnies aériennes concernées s'élevait automatiquement, dans tous les cas, à 8 euros par passager.

23 Au point 124 de l'arrêt Aer Lingus, le Tribunal a, par conséquent, considéré que, « sans qu'il soit nécessaire de se prononcer sur une éventuelle violation des principes de proportionnalité et d'égalité de traitement invoquée » par Aer Lingus, il convenait de faire droit aux troisième et quatrième moyens de son recours.

24 De même, au point 150 de l'arrêt Ryanair, le Tribunal a jugé qu'il convenait de faire droit aux deuxième et troisième moyens de Ryanair, « sans qu'il soit nécessaire d'examiner la seconde branche du troisième moyen et les arguments supplémentaires soulevés » par Aer Lingus, intervenante dans cette affaire au soutien des conclusions de Ryanair.

25 Le Tribunal a, dès lors, au point 1 du dispositif des arrêts attaqués, annulé l'article 4 de la décision litigieuse, « dans la mesure où [cet article] ordonne la récupération de l'aide auprès des bénéficiaires, pour un montant qui est fixé à 8 euros par passager au considérant 70 de ladite décision ». Au point 2 du dispositif desdits arrêts, il a rejeté les recours pour le surplus.

Les conclusions des parties devant la Cour

26 La Commission demande à la Cour :

— d'annuler le point 1 du dispositif des arrêts attaqués ;

— de rejeter les recours devant le Tribunal dans leur intégralité ou, à titre subsidiaire, de renvoyer l'affaire devant le Tribunal ;

— de rejeter les pourvois incidents, et

— de condamner les demanderesses en première instance aux dépens ou, à titre subsidiaire, de réserver les dépens des deux instances.

27 Aer Lingus et Ryanair demandent à la Cour :

— d'annuler le point 2 du dispositif des arrêts attaqués ;

— d'annuler la décision litigieuse ;

— de rejeter les pourvois, et

— de condamner la Commission aux dépens.

28 L'Irlande demande à la Cour:

— de faire droit aux pourvois de la Commission et de rejeter les recours devant le Tribunal, et

— de rejeter les pourvois incidents.

Sur les demandes tendant à la réouverture de la phase orale de la procdure

29 Par lettre déposée au greffe de la Cour le 19 juillet 2016, Aer Lingus a demandé que soit ordonnée la réouverture de la procédure orale, en application de l'article 83 du règlement de procédure de la Cour. À l'appui de sa demande, Aer Lingus invoque la nécessité de prendre position sur les conclusions présentées par M. l'avocat général et, en particulier, sur les arguments ainsi que sur la jurisprudence mentionnés aux points 79, 80, 83 et 88 à 99 de celles-ci. Par ailleurs, Aer Lingus estime qu'elle devrait

avoir l'opportunité de présenter ses observations sur les moyens et les arguments non examinés devant le Tribunal, dans l'hypothèse où la Cour annulerait l'arrêt Aer Lingus et considérerait que l'affaire est en état d'être jugée.

30 Par lettre déposée au greffe de la Cour le 18 août 2016, Ryanair a indiqué qu'elle soutient la demande de réouverture de la procédure orale d'Aer Lingus et demande, elle-aussi, la réouverture de la procédure orale, essentiellement pour les mêmes motifs que ceux avancés par Aer Lingus.

31 Il convient de rappeler que le statut de la Cour de justice de l'Union européenne et le règlement de procédure de la Cour ne prévoient certes pas la possibilité, pour les parties, de présenter des observations en réponse aux conclusions présentées par l'avocat général (arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, point 30 et jurisprudence citée).

32 En effet, en vertu de l'article 252, second alinéa, TFUE, l'avocat général a pour rôle de présenter publiquement, en toute impartialité et en toute indépendance, des conclusions motivées sur les affaires qui, conformément au statut de la Cour de justice de l'Union européenne, requièrent son intervention. La Cour n'est liée ni par les conclusions de l'avocat général ni par la motivation au terme de laquelle il parvient à celles-ci. Par conséquent, le désaccord d'une partie avec les conclusions de l'avocat général, quelles que soient les questions qu'il examine dans celles-ci, ne peut constituer en soi un motif justifiant la réouverture de la procédure orale (arrêt du 9 juillet 2015, InnoLux/Commission, C-231/14 P, EU:C:2015:451, points 27 et 28 ainsi que jurisprudence citée).

33 Toutefois, la Cour peut, en vertu de l'article 83 de son règlement de procédure, à tout moment, l'avocat général entendu, ordonner l'ouverture ou la réouverture de la phase orale de la procédure, notamment si elle considère qu'elle est insuffisamment éclairée ou lorsqu'une partie a soumis, après la clôture de cette phase, un fait nouveau de nature à exercer une influence décisive sur la décision de la Cour.

34 Tel n'est pas le cas en l'espèce. En effet, la Cour, l'avocat général entendu, considère qu'elle dispose de tous les éléments nécessaires pour statuer et que l'affaire ne doit pas être examinée au regard d'un fait nouveau de nature à exercer une influence décisive sur sa décision ou d'un argument qui n'a pas été débattu devant elle.

35 S'agissant plus particulièrement des demandes d'Aer Lingus et de Ryanair de pouvoir présenter leurs observations sur les moyens et les arguments non examinés par le Tribunal dans l'hypothèse où la Cour annulerait les arrêts attaqués et considérerait que l'affaire est en état d'être jugée, il découle de la lecture conjointe de l'article 168, paragraphe 1, sous d), de l'article 173, paragraphe 1, sous c), et de l'article 170, paragraphe 1, du règlement de procédure de la Cour que les parties au pourvoi sont invitées, dans le cadre de leur requête en pourvoi comme de leur mémoire en réponse, à présenter tout moyen ou argument pertinent, notamment dans l'hypothèse où la Cour, en application, de l'article 61, premier alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, viendrait à évoquer l'affaire en cas d'accueil du pourvoi. Partant, les parties ont eu la possibilité de présenter, au cours tant de la procédure écrite que de la procédure orale, leurs observations sur tous les aspects de l'affaire qu'elles estimaient pertinents. Dès lors, la nécessité invoquée par Aer Lingus et Ryanair de présenter des observations sur les moyens et les arguments non examinés par le Tribunal n'est pas de nature à justifier la réouverture de la procédure orale.

36 Eu égard aux considérations qui précèdent, la Cour estime qu'il n'y a pas lieu d'ordonner la réouverture de la phase orale de la procédure.

Sur les pourvois incidents

37 À l'appui de leurs pourvois incidents respectifs, qu'ils convient d'examiner en premier lieu dès lors qu'ils contestent l'existence même d'une aide d'État en l'espèce, Aer Lingus et Ryanair invoquent chacune un moyen unique, tiré d'une erreur de droit commise par le Tribunal, en ce qu'il a rejeté les premiers moyens de leurs recours en annulation respectifs, par lesquels elles contestaient la qualification d'« aide d'État » du taux réduit de la TTA.

38 Chacun de ces moyens se subdivise en quatre branches par lesquelles Aer Lingus et Ryanair contestent la légalité du choix de la Commission, entériné par le Tribunal, de considérer le taux supérieur de la TTA, de 10 euros par passager, comme taux « normal » ou de référence, dans le cadre de son appréciation du caractère sélectif de l'avantage résultant de l'imposition de certains vols au taux réduit de 2 euros par passager.

Considérations liminaires

39 Il convient de rappeler que, aux termes de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

40 Selon une jurisprudence constante de la Cour, la notion d'« aide » est plus générale que celle de « subvention », étant donné qu'elle comprend non seulement des prestations positives, telles que les subventions elles-mêmes, mais également des interventions d'État qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise et qui, de ce fait, sans être des subventions au sens strict du mot, sont de même nature et ont des effets identiques (arrêt du 15 novembre 2011, Commission et Espagne/Government of Gibraltar et Royaume-Uni, C-106/09 P et C-107/09 P, EU:C:2011:732, point 71 et jurisprudence citée).

41 Il en découle qu'une mesure par laquelle les autorités publiques accordent à certaines entreprises un traitement fiscal avantageux qui, bien que ne comportant pas un transfert de ressources d'État, place les bénéficiaires dans une situation financière plus favorable que les autres contribuables, constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. En revanche, des avantages résultant d'une mesure générale applicable sans distinction à tous les opérateurs économiques qui, partant, n'est pas sélective ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107 TFUE (arrêt du 15 novembre 2011, Commission et Espagne/Government of Gibraltar et Royaume-Uni, C-106/09 P et C-107/09 P, EU:C:2011:732, points 72 et 73 ainsi que jurisprudence citée).

42 En l'occurence, il y a lieu de relever que, comme il ressort des points 54 et 55 de l'arrêt Aer Lingus ainsi que des points 79 et 80 de l'arrêt Ryanair, la Commission a considéré, dans la décision litigieuse, que, aux fins d'établir le caractère sélectif de la TTA, elle devait identifier un « système de référence » et déterminer si ladite mesure constituait une dérogation à ce système. Ayant constaté que le taux réduit de la TTA n'était appliqué, pour l'essentiel, qu'à des destinations nationales et qu'à environ 10 % à 15 % de l'ensemble des vols soumis à la TTA, la Commission a conclu que le taux supérieur de la TTA devait être considéré comme le taux normal du système de référence, alors que le taux réduit constituait une exception.

43 S'agissant de ces considérations, Aer Lingus et Ryanair se sont limitées à critiquer, devant le Tribunal, l'emploi, aux fins d'établir le caractère sélectif de la TTA, du taux supérieur de cette taxe comme taux de référence.

44 Or, après avoir examiné et rejeté les arguments exposés à cet égard par Aer Lingus et Ryanair, le Tribunal a conclu, respectivement aux points 76 et 90 des arrêts Aer Lingus et Ryanair, que la Commission n'avait commis aucune erreur de droit en qualifiant le taux supérieur de la TTA de « taux de référence » et, par suite, en considérant que l'application de taux différenciés était constitutive d'une aide d'État, au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, en faveur des compagnies aériennes dont les vols étaient soumis au taux réduit de la TTA pendant la période concernée par la décision litigieuse.

45 C'est cette appréciation du Tribunal qui, selon Aer Lingus et Ryanair, est entachée d'une erreur de droit pour les motifs exposés dans le cadre des différentes branches de leurs moyens uniques respectifs.

46 C'est dans ce contexte qu'il convient d'analyser les différentes branches des moyens uniques de Ryanair et d'Aer Lingus, lesquelles tendent à démontrer que le raisonnement du Tribunal est entaché d'une erreur de droit, en ce qu'il a entériné l'emploi du taux supérieur de la TTA comme taux de référence et n'a pas tenu compte de l'éventuel remboursement d'une partie de cette taxe aux opérateurs soumis au taux supérieur. Sera examinée, d'abord, la première branche du moyen unique de Ryanair, puis la quatrième branche du même moyen et, enfin, conjointement, toutes les branches du moyen unique d'Aer Lingus ainsi que les deuxième et troisième branches du moyen unique de Ryanair.

Sur la première branche du moyen unique de Ryanair

Argumentation des parties

47 Ryanair conteste le rejet, par le Tribunal, aux points 74 à 76 de l'arrêt Ryanair, de son argument selon lequel, pour déterminer si la TTA imposée au taux réduit constituait une aide d'État, le taux de référence approprié était celui de 3 euros, adopté au mois de mars 2011 par les autorités irlandaises. Selon Ryanair, le fait que ce taux de 3 euros n'était pas applicable pendant la période concernée par la décision litigieuse n'empêche pas de le choisir comme taux de référence. Le taux de 10 euros n'aurait jamais existé indépendamment du taux réduit et les deux taux auraient été introduits et supprimés simultanément. Par conséquent, selon Ryanair, il n'y aurait jamais eu un taux « normal » ou « de référence » dans la présente affaire.

48 La Commission et le gouvernement irlandais soutiennent, à titre principal, que la présente branche du moyen unique est inopérante, dès lors que Ryanair se limite à contester le seul point 74 de l'arrêt Ryanair et ne critique pas les motifs développés par le Tribunal aux points 75 et 76 du même arrêt, qui sont, à eux seuls, suffisants pour justifier le rejet de son argument avancé devant le Tribunal. À titre subsidiaire, ils contestent le bien-fondé des arguments de Ryanair.

Appréciation de la Cour

49 Contrairement à ce que font valoir la Commission et le gouvernement irlandais, la première branche du moyen unique de Ryanair n'est pas inopérante. En effet, Ryanair indique, dans son pourvoi, que cette branche vise non seulement le point 74, mais également les points 75 et 76 de l'arrêt Ryanair. Par ailleurs, ces trois points développent, en substance, un seul et même motif, fondé sur la constatation selon laquelle, pendant la période concernée par la décision litigieuse, le taux de 3 euros n'était pas applicable et, partant, ne saurait être utilisé comme taux de référence.

50 Toutefois, sur le fond, l'argumentation de Ryanair ne saurait prospérer.

51 Il résulte, en effet, d'une jurisprudence constante de la Cour que, aux fins de l'appréciation de la condition de sélectivité, l'article 107, paragraphe 1, TFUE impose de déterminer si, dans le cadre d'un régime juridique donné, une mesure nationale est de nature à favoriser « certaines entreprises ou certaines productions » par rapport à d'autres, qui se trouveraient, au regard de l'objectif poursuivi par ledit régime, dans une situation factuelle et juridique comparable (arrêt du 15 novembre 2011, Commission et Espagne/Government of Gibraltar et Royaume-Uni, C-106/09 P et C-107/09 P, EU:C:2011:732, point 75 et jurisprudence citée).

52 Or, comme M. l'avocat général l'a, en substance, relevé au point 41 de ses conclusions, une telle appréciation ne peut pas être effectuée en procédant à une comparaison entre le montant dont devaient s'acquitter les compagnies aériennes soumises au taux réduit de la TTA et un montant d'imposition hypothétique, calculé sur la base d'un taux qui, comme Ryanair l'admet elle-même, n'était applicable à aucun vol ni à aucune compagnie aérienne pendant la période concernée par la décision litigieuse. Ainsi que le Tribunal l'a, à juste titre, relevé au point 75 de l'arrêt Ryanair, la fixation d'un autre taux de référence que celui qui a effectivement été appliqué pendant la période concernée ne permettrait pas de saisir tous les effets de la TTA.

53 Il s'ensuit que les points 74 à 76 de l'arrêt Ryanair ne sont pas entachés de l'erreur de droit alléguée par Ryanair et il convient de rejeter la première branche de son moyen unique.

Sur la quatrième branche du moyen unique de Ryanair

Argumentation des parties

54 Par la quatrième branche de son moyen unique, Ryanair fait valoir que, contrairement à ce que le Tribunal a considéré au point 89 de l'arrêt Ryanair, le fait que les deux taux de la TTA avaient été introduits simultanément était bien pertinent pour l'appréciation du caractère d'« aide d'État » du taux réduit. L'introduction simultanée des deux taux ne serait pas une question de « technique d'intervention », comme l'aurait considéré le Tribunal. En effet, l'Irlande ne pourrait pas envisager un taux unique de 10 euros par passager et ce serait pour cette raison qu'elle aurait, ultérieurement, choisi de remplacer les deux taux de la TTA par un taux unique de 3 euros par passager. Ryanair ajoute que le fait que le taux réduit de la TTA était d'application moins fréquente ne suffit pas pour exclure que ce taux soit retenu comme taux de référence, la fréquence des opérations imposables soumises à un taux d'imposition déterminé n'étant qu'un élément parmi d'autres à prendre en considération.

55 La Commission estime que la présente branche est non fondée, tandis que le gouvernement irlandais soutient, à titre principal, qu'elle est irrecevable car insuffisamment développée et, à titre subsidiaire, qu'elle est non fondée.

Appréciation de la Cour

56 Contrairement à ce que soutient le gouvernement irlandais, Ryanair a exposé à suffisance de droit les motifs pour lesquels elle considère que le point 89 de l'arrêt Ryanair est entaché d'une erreur de droit.

57 Il n'en demeure pas moins que ces motifs ne permettent pas de remettre en cause le bien-fondé du rejet, par le Tribunal, de l'argumentation de Ryanair, si bien que cette branche du moyen unique de Ryanair doit également être écartée.

58 En effet, comme le Tribunal l'a, en substance, relevé au point 89 de l'arrêt Ryanair, considérer que le taux réduit de la TTA ne procurait pas aux entreprises qui y étaient soumises un avantage sélectif au seul motif que ce taux a été introduit en même temps que le taux de 10 euros par passager

équivaudrait à faire dépendre le caractère d'aide d'État d'une intervention étatique de la technique utilisée. Or, ainsi qu'il résulte de la jurisprudence constante de la Cour, l'article 107, paragraphe 1, TFUE n'établit pas de distinction entre les interventions étatiques en fonction de techniques utilisées par les autorités nationales (voir, en ce sens, arrêt du 15 novembre 2011, Commission et Espagne/Government of Gibraltar et Royaume-Uni, C-106/09 P et C-107/09 P, EU:C:2011:732, point 87 et jurisprudence citée).

59 Par conséquent, la quatrième branche du moyen unique de Ryanair doit également être écartée.

Sur le moyen unique d'Aer Lingus et sur les deuxième et troisième branches du moyen unique de Ryanair

Argumentation des parties

60 Le moyen unique d'Aer Lingus s'articule en quatre branches. Dans le cadre de la première branche, Aer Lingus fait valoir que, si le point 43 de l'arrêt Aer Lingus doit être compris en ce sens que l'examen du caractère d'aide d'État d'une mesure déterminée ne doit jamais tenir compte du caractère éventuellement contraire à des dispositions du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 TFUE de cette mesure, il serait entaché d'une erreur de droit. Selon Aer Lingus, la pertinence de cette question a été reconnue par la Cour aux points 31 et 32 de son arrêt du 27 mars 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100), et aux points 14 à 16 de son arrêt du 10 juillet 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). En outre, il découlerait des points 23 et 24 de l'arrêt du 27 septembre 1988, Asteris e.a. (106/87 à 120/87, EU:C:1988:457), ainsi que du point 60 de l'arrêt du 1er juillet 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Commission (T-62/08, EU:T:2010:268), qu'un paiement effectué par l'État en réparation d'un préjudice causé par lui ne constitue pas une aide d'État.

61 Dans ce contexte, Aer Lingus rappelle que, devant le Tribunal, elle avait soutenu que la perception de la TTA au taux de 10 euros par passager était illégale, car contraire à l'article 56 TFUE et au règlement nº 1008/2008, et que la TTA perçue à ce taux était susceptible d'être remboursée aux compagnies concernées. Or, cette illégalité ferait obstacle à ce que le taux réduit de la TTA soit qualifié d'aide d'État.

62 Par la deuxième branche de son moyen unique, Aer Lingus fait valoir que le Tribunal a commis une erreur de droit, en ce qu'il a considéré, au point 63 de l'arrêt Aer Lingus, que la Commission était en droit de qualifier le taux de 10 euros par passager comme étant le taux d'imposition « normal », alors même que ce dernier était illégal. En effet, le point 58 du même arrêt, selon lequel l'argument d'Aer Lingus était fondé sur une prémisse erronée, est contradictoire et entaché d'une erreur, dans la mesure où la Commission avait seulement constaté, dans la décision litigieuse, que c'était l'existence de taux différenciés de TTA qui constituait une restriction à la libre prestation de services, et non pas le taux supérieur en tant que tel.

63 Dans le cadre de la troisième branche de son moyen unique, Aer Lingus critique le point 60 de l'arrêt Aer Lingus, selon lequel, dès lors qu'il serait possible de remédier à une discrimination fiscale, telle que celle résultant de l'existence de deux taux de TTA différents, en rehaussant le taux réduit au niveau du taux supérieur ou, à l'inverse, en abaissant le taux supérieur au niveau du taux réduit, ou en instaurant un nouveau taux unique, il est erroné de prétendre que le taux supérieur de la TTA serait illégal. Selon Aer Lingus, ce point confond la question de l'action que l'État membre doit entreprendre pour mettre fin à la discrimination pour l'avenir avec celle de l'action qu'il doit entreprendre pour remédier à l'illégalité « historique » des taux d'imposition discriminatoires.

64 Enfin, dans le cadre de la quatrième branche de son moyen unique, Aer Lingus critique le point 61 de l'arrêt Aer Lingus, selon lequel « un [...] droit au remboursement [de la TTA payée au taux de 10 euros par passager], à supposer qu'il soit établi, n'est pas automatique et dépend d'une série de facteurs tels

que les délais de prescription applicables en droit national pour introduire une telle demande et le respect des principes généraux comme l'absence d'enrichissement sans cause ». Aer Lingus fait valoir que l'illégalité intrinsèque du taux supérieur de la TTA, ou des taux différenciés, ainsi que le fait que l'Irlande était en principe tenue de rembourser, aux compagnies s'étant acquittées de la TTA au taux supérieur, la différence entre celui-ci et le taux réduit, signifiaient que le taux supérieur ne pouvait pas être considéré comme le taux d'imposition « normal ».

65 Par la deuxième branche de son moyen unique, Ryanair fait valoir que le taux de la TTA de 10 euros par passager ne pouvait pas constituer le « taux de référence » pour l'appréciation du caractère d'aide d'État du taux réduit de la TTA, dans la mesure où, par analogie à ce que la Cour aurait jugé dans son arrêt du 6 février 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), le taux de 10 euros par passager était contraire à l'article 56 TFUE et au règlement nº 1008/2008. Considérer le taux supérieur comme taux de référence porterait atteinte à la cohérence du droit de l'Union.

66 Dans le cadre de la troisième branche de son moyen unique, Ryanair fait valoir que c'est à tort que le Tribunal s'est référé, au point 88 de l'arrêt Ryanair, à des « demandes en remboursement hypothétiques » de la TTA payée au taux supérieur. Selon elle, l'imposition de la TTA audit taux était contraire au droit de l'Union et l'excédent de la taxe payée devrait être restitué aux entreprises concernées.

67 La Commission et le gouvernement irlandais contestent l'argumentation développée par Aer Lingus et Ryanair et considèrent qu'elle doit être rejetée comme non fondée.

Appréciation de la Cour

68 En ce qui concerne, tout d'abord, la première branche du moyen unique d'Aer Lingus, il doit être rappelé que seuls les effets produits par la mesure fiscale en cause importent pour l'appréciation de son éventuel caractère d'« aide d'État » et, en particulier, pour déterminer si cette mesure conduit à un traitement fiscal plus favorable de ses bénéficiaires par rapport aux autres contribuables (voir, en ce sens, arrêt du 15 novembre 2011, Commission et Espagne/Government of Gibraltar et Royaume-Uni, C-106/09 P et C-107/09 P, EU:C:2011:732, point 87 et jurisprudence citée).

69 Ainsi, la circonstance qu'une mesure fiscale soit contraire à des dispositions du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 TFUE ne permet pas d'exclure de la qualification d'« aide d'État » l'exemption de cette mesure dont bénéficient certains contribuables, aussi longtemps que la mesure en question produit des effets à l'égard des autres contribuables et n'a été ni abrogée ni déclarée illégale et, partant, inapplicable (voir, en ce sens, arrêt du 3 mars 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, point 38).

70 C'est, en substance, ce qu'a relevé le Tribunal au point 43 de l'arrêt Aer Lingus tout comme, au demeurant, au point 65 de l'arrêt Ryanair. Donc, contrairement à ce qu'allègue Aer Lingus dans le cadre de la première branche de son moyen unique, le point 43 de l'arrêt Aer Lingus n'est entaché d'aucune erreur de droit.

71 Cette considération n'est pas remise en cause par la jurisprudence invoquée par Aer Lingus et citée au point 60 du présent arrêt.

72 En effet, il résulte seulement de cette jurisprudence que ne constitue pas une aide d'État le remboursement, à une entreprise, du montant d'une taxe à laquelle elle s'était vu soumise en violation du droit de l'Union ou les dommages et intérêts que les autorités nationales sont condamnées à payer à des entreprises en réparation d'un préjudice qu'elles leur auraient causé.

73 Or, l'aide d'État concernée par la décision litigieuse ne trouve son origine ni dans le remboursement d'une taxe contraire à des dispositions du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 TFUE et payée par Aer Lingus et Ryanair ni dans le versement, à ces deux entreprises, de dommages et intérêts. Cette jurisprudence est, par conséquent, dépourvue de pertinence dans les présentes affaires.

74 Il s'ensuit que la première branche du moyen unique d'Aer Lingus doit être rejetée.

75 S'agissant, ensuite, des deuxième à quatrième branches du moyen unique d'Aer Lingus ainsi que des deuxième et troisième branches du moyen unique de Ryanair, il y a lieu de constater que celles-ci reposent sur la prémisse selon laquelle la contrariété totale ou partielle de la TTA à des dispositions du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 TFUE serait susceptible d'exercer une influence sur l'appréciation du caractère d'aide d'État, au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, de l'exemption totale ou partielle de cette taxe dont bénéficieraient certains opérateurs, dans la mesure où, notamment, une telle contrariété pourrait conduire, au moyen d'une procédure devant les juridictions nationales, au remboursement de l'ensemble ou d'une partie de la taxe en question aux autres opérateurs qui n'auraient pas bénéficié de l'exemption en question.

76 Or, il est constant que, lorsque la Commission a effectué son appréciation et a arrêté la décision litigieuse, la mesure fiscale en cause produisait des effets, en ce sens que certaines compagnies aériennes payaient la TTA au taux réduit, alors que d'autres qui, conformément à l'appréciation de la Commission non contestée par Aer Lingus ou par Ryanair, se trouvaient dans une situation juridique et factuelle comparable au regard des objectifs de la mesure fiscale en cause payaient la même taxe au taux supérieur.

77 Il découle des considérations exposées aux points 68 et 69 du présent arrêt que la Commission devait tenir compte de ces effets et ne saurait les ignorer, au seul motif que les compagnies aériennes soumises à un traitement fiscal moins favorable pouvaient éventuellement obtenir le remboursement du trop-perçu de la taxe dont elles s'étaient acquittées, au moyen d'une procédure devant les juridictions nationales, le cas échéant sur le fondement de dispositions du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 TFUE.

78 Il importe, en effet, de relever qu'il appartient non pas à la Commission mais aux juridictions nationales de statuer définitivement sur l'éventuel remboursement d'une taxe prétendument illégale à l'égard du droit de l'État membre concerné, ou contraire à des dispositions du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 TFUE, le cas échéant après que ces juridictions ont obtenu de la part de la Cour, par la voie d'un renvoi préjudiciel, les précisions nécessaires sur la portée et l'interprétation du droit de l'Union. L'effet utile de l'article 107 TFUE s'en trouverait substantiellement réduit si la Commission était obligée, avant de qualifier une mesure fiscale d'« aide d'État », au sens de cet article, d'attendre la décision des juridictions compétentes en ce qui concerne un éventuel remboursement du trop-perçu d'impôt ou de taxe payé par certains assujettis.

79 Au regard de l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de rejeter comme non fondées les deuxième à quatrième branches du moyen unique d'Aer Lingus ainsi que les deuxième et troisièmes branches du moyen unique de Ryanair et, partant, les pourvois incidents dans leur intégralité.

Sur les pourvois principaux

80 Au soutien de chacun de ses pourvois, la Commission invoque, en avançant des arguments identiques, un moyen unique, pris de la violation de l'article 108, paragraphe 3, TFUE et de l'article 14 du règlement nº 659/1999. Ce moyen est dirigé contre les points 88 à 127 de l'arrêt Aer Lingus et les points 119 à 152 de l'arrêt Ryanair.

Argumentation des parties

81 La Commission reproche au Tribunal une erreur de droit et une violation de l'article 108, paragraphe 3, TFUE et de l'article 14 du règlement n° 659/1999, dans la mesure où, en jugeant qu'elle aurait dû tenir compte de la mesure dans laquelle les compagnies aériennes bénéficiaires avaient répercuté sur les passagers l'avantage résultant de l'application de la TTA au taux réduit, il a défini un nouveau critère économique pour déterminer les montants à restituer d'une aide d'État, telle que celle en cause en l'espèce.

82 Aer Lingus conteste les arguments de la Commission, qui procéderaient d'une lecture erronée de l'arrêt Aer Lingus. Elle rappelle que le Tribunal a jugé que la TTA est un droit d'accise, soit, en d'autres termes, une taxe indirecte, frappant les passagers, lesquels seraient les bénéficiaires du taux réduit de la TTA. La mesure fiscale en cause ne saurait, dès lors, être assimilée à une subvention de la part de l'État ou à une mesure permettant à une entreprise de réaliser des économies de coûts. Aer Lingus ajoute qu'il ne lui était pas permis de percevoir, auprès des passagers voyageant sur les vols soumis au taux réduit, un montant supérieur à ce taux et que, si elle était tenue de restituer les 8 euros par billet exigés par la Commission, il ne lui serait pas possible de récupérer rétroactivement ce montant auprès des passagers qui ont acheté le billet en question au taux réduit.

83 Ryanair fait valoir, à titre principal, que l'unique moyen de la Commission est inopérant. Selon elle, pour justifier l'annulation de l'article 4 de la décision litigieuse, le Tribunal aurait avancé trois motifs distincts, aux points, respectivement, 120 à 133, 134 à 144 et 145 à 149 de l'arrêt Ryanair. Le pourvoi de la Commission ne viserait que le premier de ces motifs, relatif à l'étendue de la répercussion de la TTA sur les passagers, alors que les deux autres motifs, relatifs, respectivement, d'une part, à la situation particulière ainsi qu'aux contraintes concurrentielles du marché en cause et, d'autre part, à l'absence de justification de la nécessité de récupérer la différence entre le taux supérieur et le taux inférieur de la TTA pour rétablir la situation antérieure, ne seraient pas contestés par la Commission.

84 À titre subsidiaire, Ryanair soutient que le moyen unique de la Commission est dénué de fondement. Le Tribunal se serait en effet limité à appliquer le principe selon lequel il y aurait lieu de déterminer la valeur réelle de l'avantage obtenu au moyen de l'aide. En outre, la Commission amplifierait les difficultés liées à la fixation exacte de ce montant au cas où la solution préconisée par le Tribunal devrait être maintenue. Ryanair fait enfin observer qu'il serait illogique de ne pas tenir compte de la répercussion sur les clients de l'avantage obtenu par le bénéficiaire de l'aide, alors que l'article 13 de la directive 2014/104 permet à l'auteur d'une infraction aux règles de la concurrence d'échapper au paiement, à titre de dommages et intérêts, du surcoût résultant de l'infraction, si celui-ci a été répercuté aux clients du demandeur.

Appréciation de la Cour

85 À titre liminaire, il y a lieu de relever que, contrairement à ce que fait valoir Ryanair, le moyen unique de la Commission n'est pas inopérant.

86 Certes, selon une jurisprudence bien établie de la Cour, dans le cadre d'un pourvoi, des griefs dirigés contre des motifs surabondants d'un arrêt du Tribunal doivent être rejetés d'emblée comme inopérants, puisqu'ils ne sauraient entraîner l'annulation de cet arrêt (voir, en ce sens, arrêt du 2 septembre 2010, Commission/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, point 75 et jurisprudence citée).

87 Toutefois, en l'espèce, contrairement aux allégations de Ryanair, les points 120 à 149 de l'arrêt Ryanair ne présentent pas trois motifs distincts, chacun desquels serait, à lui seul, suffisant pour justifier l'annulation de l'article 4 de la décision litigieuse. Ces points, tout comme, d'ailleurs, les points 104 à 123 de l'arrêt Aer Lingus, rédigés dans des termes très similaires, développent différents aspects du

même raisonnement du Tribunal justifiant sa décision, énoncée au point 123 de l'arrêt Aer Lingus et au point 119 de l'arrêt Ryanair, selon laquelle la Commission avait commis « une erreur d'appréciation et une erreur de droit » en fixant le montant de l'aide à récupérer auprès des compagnies aériennes à 8 euros par passager. Ces différents aspects sont liés les uns aux autres et c'est de manière artificielle et en méconnaissance de leur cohérence interne que Ryanair les sépare en trois motifs prétendument distincts.

88 De plus, l'argumentation avancée par la Commission met en cause l'ensemble du raisonnement du Tribunal et non pas une partie seulement de celui-ci, comme le soutient à tort Ryanair.

89 Cela étant précisé, s'agissant de l'analyse du moyen unique de la Commission quant au fond, il y a lieu, tout d'abord, de rappeler que l'obligation pour l'État membre concerné de supprimer, par voie de récupération, une aide considérée par la Commission comme incompatible avec le marché unique vise, selon une jurisprudence constante de la Cour, au rétablissement de la situation antérieure à l'octroi de l'aide (voir, en ce sens, arrêt du 4 avril 1995, Commission/Italie, C-350/93, EU:C:1995:96, point 21 et jurisprudence citée).

90 Cet objectif est atteint dès que les aides en cause, augmentées le cas échéant des intérêts de retard, ont été restituées par le bénéficiaire ou, dans d'autres termes, par les entreprises qui en ont eu la jouissance effective. Par cette restitution, le bénéficiaire perd en effet l'avantage dont il avait bénéficié sur le marché par rapport à ses concurrents et la situation antérieure au versement de l'aide est rétablie (arrêt du 29 avril 2004, Allemagne/Commission, C-277/00, EU:C:2004:238, point 75 et jurisprudence citée).

91 De plus, la récupération d'une aide illégale en vue du rétablissement de la situation antérieure n'implique pas une reconstitution différente du passé en fonction d'éléments hypothétiques, tels que les choix, souvent multiples, qui auraient pu être faits par les opérateurs intéressés, d'autant plus que les choix effectivement opérés avec le bénéfice de l'aide peuvent s'avérer irréversibles (arrêt du 15 décembre 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, point 118).

92 Il s'ensuit, comme M. l'avocat général l'a, en substance, relevé au point 62 de ses conclusions, que la récupération de cette aide implique la restitution de l'avantage procuré par celle-ci à son bénéficiaire et non pas la restitution de l'éventuel bénéfice économique réalisé par celui-ci par l'exploitation de cet avantage. Un tel bénéfice peut ne pas être identique à l'avantage constituant ladite aide, voire s'avérer inexistant, sans que cette circonstance puisse justifier la non-récupération de cette même aide, ou la récupération d'une somme différente de celle constituant l'avantage procuré par l'aide illégale en cause.

93 S'agissant, tout particulièrement, d'une aide illégale octroyée sous la forme d'un avantage fiscal, il ressort également de la jurisprudence de la Cour que la récupération de l'aide implique la soumission des opérations effectivement réalisées par les bénéficiaires de l'aide en cause au traitement fiscal qui, en l'absence de l'aide illégale, leur aurait été applicable (voir, en ce sens, arrêt du 15 décembre 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, point 119).

94 En l'espèce, l'avantage fiscal conféré par la TTA consistait, selon la décision litigieuse, en l'application de taux d'imposition différents durant la période concernée, lesquels auraient conduit à faire bénéficier les compagnies aériennes en Irlande devant s'acquitter du taux d'imposition de 2 euros d'un avantage par rapport aux autres compagnies qui ont dû s'acquitter d'un montant de 10 euros par passager pendant la même période. Or, Aer Lingus et Ryanair ne sont pas parvenues à établir que ladite décision, en ce qu'elle constate l'existence d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, serait entachée d'une illégalité.

95 Dans ces conditions, eu égard aux considérations exposées aux points 89 à 93 du présent arrêt, il y a lieu de constater que la restitution de l'avantage procuré par la mesure d'aide, tel qu'identifié par la décision litigieuse, nécessitait la récupération par les autorités fiscales irlandaises, auprès des bénéficiaires du taux réduit de la TTA, de la différence entre le montant de la TTA qui, en l'absence de l'aide illégale, aurait dû être payé pour chacun des vols en question, à savoir celui de la TTA au taux supérieur, et le montant de la TTA effectivement payé, à savoir celui calculé sur la base du taux réduit de la TTA.

96 Dès lors, il y a lieu de constater que, en l'occurrence, la restitution de l'aide exigeait la récupération d'une somme de 8 euros par passager de chacun des vols concernés, comme la Commission l'a précisé à l'article 4 de la décision litigieuse

97 Les considérations exposées aux points 104 à 123 de l'arrêt Aer Lingus et aux points 120 à 149 de l'arrêt Ryanair ne sauraient justifier, contrairement à ce qu'a considéré le Tribunal, une conclusion différente.

98 En effet, dans la mesure où, conformément à la législation irlandaise applicable, les compagnies aériennes étaient directement redevables de la TTA, il importe peu, dans les circonstances des présentes affaires, que cette taxe ait été qualifiée, dans la législation irlandaise, de « droit d'accise ». Pour le même motif, la question de savoir si, d'un point de vue technique, la TTA doit être qualifiée de taxe directe ou indirecte, est sans pertinence.

99 Est également sans pertinence, s'agissant de la question de la récupération de l'aide, la notion de « répercussion économique » évoquée respectivement au point 91 de l'arrêt Aer Lingus et au point 123 de l'arrêt Ryanair. À cet égard, le Tribunal a indiqué que, s'agissant des vols soumis au taux réduit de 2 euros par passager, aux fins de l'appréciation de la « répercussion économique », il était question de déterminer dans quelle mesure les compagnies aériennes concernées ont effectivement retenu l'avantage économique résultant de l'application de ce taux réduit.

100 Or, comme il résulte des points 92 et 93 du présent arrêt, la récupération de l'aide implique la restitution de l'avantage procuré par celle-ci à son bénéficiaire et non pas la restitution du bénéfice économique éventuellement réalisé par celui-ci par l'exploitation de cet avantage. Il n'y a donc pas lieu d'examiner si, et dans quelle mesure, ces compagnies ont effectivement utilisé l'avantage économique résultant de l'application du taux réduit.

101 Les considérations du Tribunal exposées aux points 92 à 105 de l'arrêt Aer Lingus et aux points 124 à 136 de l'arrêt Ryanair témoignent de la même confusion entre l'avantage accordé par l'effet du taux réduit de la TTA et le bénéfice que les destinataires de l'aide pouvaient ou auraient pu tirer de cet avantage.

102 En effet, contrairement à ce que le Tribunal a considéré, respectivement au point 105 de l'arrêt Aer Lingus et au point 136 de l'arrêt Ryanair, l'avantage, tel qu'identifié par la Commission dans la décision litigieuse, ne consistait pas dans le fait que les compagnies aériennes soumis à ce taux ont pu « offrir des prix plus compétitifs ». Il consistait, tout simplement, dans le fait que ces mêmes compagnies devaient s'acquitter d'un montant de TTA inférieur à celui qu'elles auraient dû payer si leurs vols étaient soumis au taux supérieur de la TTA. La question de savoir si cet avantage leur a permis de proposer de prix de billets plus compétitifs, ou si elles ont exploité cet avantage d'une autre manière, concerne l'évaluation de l'éventuel bénéfice qu'elles ont pu réaliser par l'exploitation de l'avantage accordé, une telle évaluation étant sans pertinence pour la récupération de l'aide.

103 C'est également à tort que le Tribunal a estimé, respectivement au point 110 de l'arrêt Aer Lingus et au point 141 de l'arrêt Ryanair, que les circonstances des affaires dont il était saisi étaient différentes de l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 15 décembre 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), en ce que les compagnies aériennes bénéficiaires du taux réduit de la TTA « n'auraient pas pu opter pour une opération différente que celle qui était assortie d'une aide ».

104 En effet, comme le Tribunal l'a, en substance, reconnu au point 111 de l'arrêt Aer Lingus et au point 142 de l'arrêt Ryanair, rien n'empêchait lesdites compagnies d'augmenter le prix hors taxes des billets des vols soumis au taux réduit de la TTA d'un montant de 8 euros. Le fait que, en application de l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, elles ne pouvaient ajouter, au prix du billet hors taxes, que le montant de 2 euros correspondant à la TTA calculée au taux réduit, ne saurait conduire à une conclusion différente, dans la mesure où le montant correspondant à la différence entre les deux taux de la TTA, soit 8 euros, aurait pu être préalablement inclus dans le prix du billet hors taxes.

105 Les considérations qui précèdent ne sont pas remises en cause par l'argument de Ryanair, tiré de l'article 13 de la directive 2014/104. Ainsi qu'il ressort de la jurisprudence de la Cour citée aux points 89 et 90 du présent arrêt, la récupération d'une aide illégale a une finalité différente de celle poursuivie par la directive 2014/104. En particulier, cette dernière directive vise, ainsi qu'il ressort de ses considérants 3 et 4, à assurer l'exercice efficace, par toute personne s'estimant victime d'une infraction aux règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 TFUE, de son droit de demander réparation du préjudice qu'elle considère avoir subi. En revanche, la récupération de l'aide vise non pas la réparation d'un quelconque préjudice individuel, mais le rétablissement, sur le marché concerné, de la situation antérieure à l'octroi de ladite aide.

106 Il ressort de l'ensemble des considérations qui précèdent que, en jugeant, respectivement au point 123 de l'arrêt Aer Lingus et au point 119 de l'arrêt Ryanair, que la Commission avait commis « une erreur d'appréciation et une erreur de droit » en fixant le montant de l'aide à récupérer auprès des bénéficiaires du taux réduit de la TTA à 8 euros par passager des vols concernés par ce taux, le Tribunal a entaché son arrêt d'une erreur de droit.

107 Par conséquent, il convient d'accueillir les pourvois de la Commission et d'annuler le point 1 des dispositifs respectifs des arrêts Aer Lingus et Ryanair.

Sur le recours devant le Tribunal

108 Conformément à l'article 61, premier alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, la Cour, en cas d'annulation de la décision du Tribunal, peut statuer elle-même définitivement sur le litige, lorsque celui-ci est en état d'être jugé. Tel est le cas en l'espèce.

109 Les arrêts attaqués ne devant être annulés qu'en ce qui concerne le point 1 de leurs dispositifs respectifs et non en ce qui concerne le point 2 de ceux-ci, cette annulation ne concerne pas le rejet, par le Tribunal, des premier et cinquième moyens du recours d'Aer Lingus ainsi que des premier, quatrième et cinquième moyens du recours de Ryanair. Partant, il convient d'examiner uniquement les deuxième à quatrième moyens du recours devant le Tribunal d'Aer Lingus ainsi que les deuxième et troisième moyens du recours devant le Tribunal de Ryanair.

Sur les troisième et quatrième moyens du recours devant le Tribunal d'Aer Lingus ainsi que sur la première branche du troisième moyen du recours devant le Tribunal de Ryanair

110 Aer Lingus et Ryanair font valoir, en substance, que la Commission a commis une erreur de droit ainsi qu'une erreur d'appréciation en fixant le montant de l'aide à récupérer à 8 euros par passager, pour chacun des vols soumis au taux réduit de la TTA.

111 Ces arguments doivent être rejetés pour les motifs exposés aux points 85 à 106 du présent arrêt.

112 Aer Lingus et Ryanair soutiennent également que, dans la mesure où les compagnies aériennes n'ont plus la possibilité de récupérer, auprès de chacun des passagers des vols soumis au taux réduit de la TTA, les 8 euros qu'elles doivent restituer, l'obligation de payer cette somme, instituée par l'article 4 de la décision litigieuse, équivaut à l'imposition d'une taxe additionnelle ou d'une sanction, en violation des principes de proportionnalité et d'égalité de traitement et en méconnaissance de la jurisprudence de la Cour selon laquelle la restitution de l'aide ne saurait être considérée comme une sanction.

113 Ces arguments doivent aussi être écartés.

114 Comme M. l'avocat général l'a relevé au point 83 de ses conclusions, la récupération d'un montant égal à la différence entre la taxe qui aurait été due en l'absence d'une mesure d'aide illégale et le montant moins important payé en application de cette mesure ne constitue pas une nouvelle taxe, imposée rétroactivement (voir, en ce sens, arrêt du 10 juin 1993, Commission/Grèce, C-183/91, EU:C:1993:233, point 17). Il s'agit de la récupération de la partie de la taxe initiale, non payée en application d'une exonération illégale. Une telle récupération ne constitue pas non plus une sanction (arrêt du 17 juin 1999, Belgique/Commission, C-75/97, EU:C:1999:311, point 65).

115 De même, s'agissant de l'argument selon lequel les compagnies aériennes concernées par la récupération ne sont pas en mesure de récupérer, auprès de leurs propres clients, la taxe supplémentaire qu'elles doivent restituer, il suffit de rappeler que, dès lors que l'aide illégale identifiée par la Commission dans la décision litigieuse consistait en l'application du taux réduit de la TTA, à savoir en une exonération partielle d'une taxe qui frappait non pas les clients de ces compagnies aériennes, mais ces dernières elles-mêmes, la récupération de cette aide impliquait nécessairement la restitution de la différence entre les deux taux applicables. Ainsi qu'il ressort des points 99 et 100 du présent arrêt, tel est également le cas même dans l'hypothèse où les bénéficiaires de cette aide n'ont tiré aucun bénéfice de l'avantage en question, que ce soit parce qu'ils ont fait profiter cet avantage à leurs clients ou pour un quelconque autre motif.

116 Enfin, l'obligation de récupération de ladite aide ne viole ni le principe de proportionnalité ni le principe d'égalité de traitement. D'une part, il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour que la suppression d'une aide illégale par voie de récupération est la conséquence logique de la constatation de son illégalité, de sorte que la récupération de cette aide, en vue du rétablissement de la situation antérieure, ne saurait, en principe, être considérée comme une mesure disproportionnée par rapport aux objectifs des dispositions du traité FUE en matière d'aides d'État (arrêts du 11 mars 2010, CELF et ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, point 54, ainsi que du 28 juillet 2011, Diputación Foral de Vizcaya e.a./Commission, C-471/09 P à C-473/09 P, non publié, EU:C:2011:521, point 100).

117 D'autre part, les bénéficiaires de l'aide, qui sont tenus de la restituer, ne se trouvent manifestement pas dans la même situation que les compagnies aériennes qui n'ont pas bénéficié de l'aide et ne sont pas concernées par la récupération, de sorte qu'il ne saurait être question d'un traitement différent de situations analogues, en violation du principe d'égalité de traitement.

118 Il résulte des considérations qui précèdent que les troisième et quatrième moyens du recours devant le Tribunal d'Aer Lingus ainsi que la première branche du troisième moyen du recours devant le Tribunal de Ryanair doivent être rejetés.

Sur le deuxième moyen du recours devant le Tribunal d'Aer Lingus et sur la seconde branche du troisième moyen du recours devant le Tribunal de Ryanair

119 Aer Lingus et Ryanair font valoir que les compagnies aériennes assujetties au taux supérieur de la TTA ont le droit d'obtenir le remboursement du trop-perçu de la taxe acquittée, tant au motif que l'institution de deux taux différents constitue une violation de la libre prestation des services consacrée à l'article 56 TFUE qu'en application de la jurisprudence issue de l'arrêt du 7 septembre 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Par conséquent, la récupération, auprès des bénéficiaires du taux réduit de la TTA, de la différence entre ce taux et le taux supérieur constituerait une violation de l'article 14, paragraphe 1, du règlement nº 659/1999 ainsi que des principes de sécurité juridique, d'effectivité et de bonne administration. De surcroît, une telle récupération conduirait à de graves distorsions de concurrence. En effet, à la suite de cette récupération, ce seraient les compagnies aériennes ayant fait l'objet de cette mesure de récupération qui seraient placées dans une situation préjudiciable, dans la mesure où elles se seraient alors acquittées d'un montant total de 10 euros par passager, alors que les autres compagnies aériennes, ayant obtenu le remboursement de 8 euros sur les 10 euros par passager initialement versés, n'auraient eu à supporter qu'une taxe de 2 euros par passager.

120 Il convient de relever, à cet égard, que la nature de la mesure concernée par la décision litigieuse n'est en rien analogue à celle concernée par l'arrêt du 7 septembre 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).

121 En effet, la TTA était une taxe ayant une portée générale et, dans la décision litigieuse, la Commission est parvenue à la conclusion selon laquelle le taux réduit de la TTA équivalait à une exonération partielle constitutive, par elle-même, d'une mesure d'aide. Dans de telles circonstances, les redevables de la taxe en question ne peuvent exciper de ce que l'exonération dont bénéficient d'autres entreprises constitue une aide d'État pour se soustraire au paiement de ladite taxe ou pour en obtenir le remboursement (arrêt du 7 septembre 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, points 30 et 32 ainsi que jurisprudence citée).

122 Cela étant précisé, il convient de rappeler que, ainsi qu'il ressort des points 78 et 79 du présent arrêt, dans des circonstances telles que celles de l'espèce, la Commission ne saurait s'abstenir de constater l'existence d'une aide d'État au seul motif qu'il existerait une possibilité que les juridictions nationales compétentes ordonnent le remboursement du trop-perçu de la TTA aux compagnies aériennes n'ayant pas bénéficié du taux réduit de celle-ci. Dès lors qu'elle était tenue de constater l'existence d'une aide d'État, la Commission était également tenue d'ordonner la récupération de cette aide.

123 Dans de telles circonstances, il appartient à l'État membre concerné, en l'occurrence l'Irlande, de s'assurer, par tout moyen approprié et conforme à sa législation interne ainsi qu'au droit de l'Union, que d'éventuelles mesures nationales ayant pour effet le remboursement, à certaines entreprises, d'une taxe n'aboutissent pas à une nouvelle aide, incompatible avec les dispositions du traité FUE, au profit des entreprises qui bénéficient de ce remboursement.

124 Il ressort des considérations qui précèdent que le deuxième moyen du recours devant le Tribunal d'Aer Lingus ainsi que la seconde branche du troisième moyen du recours devant le Tribunal de Ryanair doivent être rejetés.

Sur le deuxième moyen du recours de Ryanair

125 Dans le cadre du deuxième moyen de son recours devant le Tribunal, Ryanair fait valoir que la Commission aurait dû tenir compte de l'impact proportionné de la TTA sur les différentes entreprises concurrentes dans l'évaluation de l'avantage conféré par la TTA, dans la mesure où, d'une part, certaines compagnies, notamment Aer Arann, ont profité du taux réduit de la TTA pour un pourcentage beaucoup plus élevé de leurs vols et, d'autre part, l'impact de la TTA, calculée au taux supérieur, était beaucoup moins important pour les vols en classe affaire et les vols long-courriers, proposés principalement par Aer Lingus.

126 Aer Lingus, en sa qualité d'intervenante dans l'affaire T-500/12, ne soutient pas les conclusions de Ryanair en ce qui concerne ce moyen, mais considère que l'importance relative de l'avantage conféré aux différents bénéficiaires pourrait être pertinente afin de déterminer le montant de l'aide à récupérer. Or, dans la mesure où l'intervention ne peut avoir d'autre objet que le soutien, en tout ou en partie, des conclusions de l'une des parties, l'argumentation d'Aer Lingus sur ce point est irrecevable.

127 S'agissant de l'argumentation de Ryanair, elle ne saurait prospérer. La circonstance que certains bénéficiaires d'une mesure d'aide soient susceptibles de tirer de l'avantage que constitue cette aide un profit proportionnellement plus important que celui tiré par les autres bénéficiaires de la même mesure ne fait obstacle ni à ce que la Commission qualifie la mesure en question d'aide d'État incompatible avec le marché unique, ni à ce qu'elle ordonne la récupération de l'avantage résultant de l'application de cette aide.

128 Il s'ensuit que le deuxième moyen du recours devant le Tribunal de Ryanair n'est pas fondé et doit être rejeté.

129 Dès lors, d'une part, que les premier et cinquième moyens du recours devant le Tribunal d'Aer Lingus ainsi que les premier, quatrième et cinquième moyens du recours devant le Tribunal de Ryanair ont été rejetés par le Tribunal sans que les moyens soulevés par Aer Lingus et Ryanair, dans le cadre de leurs pourvois incidents respectifs, contre les motifs des arrêts attaqués soutenant cette décision de rejet aient prospéré, le point 2 du dispositif des arrêts attaqués est devenu définitif et, d'autre part, qu'il ressort de l'ensemble des considérations qui précèdent que les autres moyens avancés devant le Tribunal par Aer Lingus et Ryanair visant l'annulation de la décision litigieuse doivent également être écartés, leurs recours en annulation respectifs doivent être rejetés dans leur intégralité.

Sur les dépens

130 Aux termes de l'article 184, paragraphe 2, du règlement de procédure de la Cour, lorsque le pourvoi est fondé et que la Cour juge elle-même définitivement le litige, elle statue sur les dépens.

131 Conformément à l'article 138, paragraphe 1, de ce règlement, rendu applicable à la procédure de pourvoi en vertu de l'article 184, paragraphe 1, de celui-ci, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens.

132 Aer Lingus et Ryanair ayant succombé tant dans leurs pourvois incidents que dans leurs recours devant le Tribunal et la Commission ayant conclu en ce sens, il convient de les condamner à supporter, outre leurs propres dépens, ceux exposés par la Commission tant devant le Tribunal que dans la procédure devant la Cour.

133 Conformément à l'article 140, paragraphe 1, du règlement de procédure de la Cour, rendu applicable à la procédure de pourvoi en vertu de l'article 184, paragraphe 1, de celui-ci, les États membres qui sont intervenus au litige supportent leurs propres dépens. Il en découle que l'Irlande supportera ses propres dépens.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) déclare et arrête :

1) **Les arrêts du Tribunal de l'Union européenne du 5 février 2015, Aer Lingus/Commission (T-473/12, non publié, EU:T:2015:78), et du 5 février 2015, Ryanair/Commission (T-500/12, non publié, EU:T:2015:73), sont annulés, en ce qu'ils annulent l'article 4 de la décision 2013/199/UE de la Commission, du 25 juillet 2012, concernant l'aide d'État SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Taux d'imposition différenciés appliqués par l'Irlande au transport aérien, en ce que cet article ordonne la récupération de l'aide auprès des bénéficiaires, pour un montant qui est fixé à 8 euros par passager au considérant 70 de ladite décision.**

2) **Les pourvois incidents sont rejetés.**

3) **Les recours en annulation introduits par Aer Lingus Ltd et par Ryanair Designated Activity Company contre la décision 2013/199 sont rejetés.**

4) **Aer Lingus Ltd et Ryanair Designated Activity Company sont condamnées à supporter, outre leurs propres dépens, ceux exposés par la Commission européenne tant devant le Tribunal de l'Union européenne que dans la procédure devant la Cour de justice de l'Union européenne.**

5) **L'Irlande supporte ses propres dépens.**

Signatures