Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 21 grudnia 2016 r.[1]

Odwołanie — Pomoc państwa — Krajowy podatek od transportu lotniczego — Stosowanie zróżnicowanych stawek podatkowych — Niższa stawka podatku stosowana względem lotów do miejsca przeznaczenia położonego w odległości nieprzekraczającej 300 km od krajowego portu lotniczego — Korzyść — Selektywny charakter — Ocena środka podatkowego, który może stanowić ograniczenie swobody świadczenia usług — Odzyskanie pomocy — Podatek akcyzowy

W sprawach połączonych C-164/15 P i C-165/15 P

mających za przedmiot dwa odwołania na podstawie art. 56 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wniesione w dniu 9 kwietnia 2015 r.,

Komisja Europejska, reprezentowana przez L. Flynna, D. Grespana, T. Maxiana Ruschego oraz B. Stromsky'ego, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

w której pozostałymi uczestnikami postępowania są:

Aer Lingus Ltd, z siedzibą w Dublinie (Irlandia), reprezentowana przez K. Bacon i A. Robertsona, QC, oraz przez D. Baileya, barrister, upoważnionego przez A. Burnside'a, solicitor,

strona skarżąca w pierwszej instancji (C-164/15 P) oraz interwenient w postępowaniu w pierwszej instancji (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activiy Company, dawniej Ryanair Ltd., z siedzibą w Dublinie (Irlandia), reprezentowana przez B. Kennelly'ego, QC, I.G. Metaxasa-Maragkidisa, dikigoros, oraz adwokata E. Vahidę,

strona skarżąca w pierwszej instancji (C-165/15 P),

Irlandia, reprezentowana przez E. Creedon, J. Quaney oraz A. Joyce'a działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez E. Regana, SC oraz B. Doherty'ego, BL,

interwenient w postępowaniu w pierwszej instancji (C-164/15 P i C-165/15 P),

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, M. Vilaras (sprawozdawca), J. Malenovský, M. Safjan i D. Šváby, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

1 — Język postępowania: angielski.

sekretarz: L. Hewlett, główny administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 kwietnia 2016 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 5 lipca 2016 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 W odwołaniach Komisja Europejska wnosi, po pierwsze, w sprawie C-164/15 P – o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 5 lutego 2015 r., Aer Lingus/Komisja (T-473/12, niepublikowanego, zwanego dalej „wyrokiem Aer Lingus", EU:T:2015:78), oraz po drugie, w sprawie C-165/15 P – o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 5 lutego 2015 r., Ryanair/Komisja (T-500/12, niepublikowanego, zwanego dalej „wyrokiem Ryanair", EU:T:2015:73) (zwanych łącznie „zaskarżonymi wyrokami"), w których Sąd uwzględnił częściowo żądania skarg wniesionych odpowiednio przez Aer Lingus Ltd (zwaną dalej „spółką Aer Lingus") i przez Ryanair Designated Activity Company, dawniej Ryanair Ltd (zwaną dalej „spółką Ryanair") oraz stwierdził nieważność art. 4 decyzji Komisji 2013/199/UE z dnia 25 lipca 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Zróżnicowane stawki podatku od transportu lotniczego wprowadzone przez Irlandię (Dz.U. 2013, L 119, s. 30, zwanej dalej „sporną decyzją") w zakresie, w jakim Komisja nakazuje tym przepisem odzyskanie od beneficjentów pomocy w kwocie określonej w motywie 70 tej decyzji, tj. 8 EUR za pasażera.

2 W odwołaniach wzajemnych spółki Aer Lingus i Ryanair wnoszą również o uchylenie odpowiednio wyroku Aer Lingus i wyroku Ryanair.

Ramy prawne

Rozporządzenie (WE) nr 659/1999

3 Artykuł 14 rozporządzania Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 TFUE (Dz.U. 1999, L 83, s. 1), zatytułowany „Windykacja [odzyskanie] pomocy", ma następujące brzmienie:

„1. W przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji [odzyskania] pomocy od beneficjenta (zwaną dalej »decyzją o windykacji [odzyskaniu]«). Komisja nie wymaga windykacji [odzyskania] pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa [Unii].

2. Pomoc podlegająca windykacji [odzyskaniu] na podstawie decyzji o windykacji [odzyskaniu] obejmuje odsetki naliczone według właściwej stopy ustalonej przez Komisję. Odsetki są płatne od dnia, w którym pomoc niezgodna z prawem została udostępniona beneficjentowi do daty jej windykacji [odzyskania].

3. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości [Unii Europejskiej] wydanego zgodnie z art. [278 TFUE] windykacja [odzyskanie] zostaje przeprowadzona [przeprowadzone] bezzwłocznie i zgodnie z procedurami przewidzianymi w prawie krajowym zainteresowanego państwa członkowskiego, pod warunkiem że przewidują one bezzwłoczne i skuteczne wykonanie decyzji Komisji. W tym celu oraz w wypadku postępowania przed sądami

krajowymi, zainteresowane państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne kroki, jakie dostępne są w ich odpowiednich systemach prawnych, włącznie ze środkami tymczasowymi, bez uszczerbku dla prawa [Unii]".

Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008

4 Artykuł 15 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie [Unii] (Dz.U. 2008, L 293, s. 3) stanowi:

[Unijni] przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania wewnątrzwspólnotowych [wewnątrzunijnych] przewozów lotniczych".

5 Artykuł 23 rozporządzenia nr 1008/2008, zatytułowany „Informacje i zasada niedyskryminacji", przewiduje w ust. 1:

„Oferowane lub opublikowane w dowolny sposób, w tym w Internecie, publicznie dostępne taryfy lotnicze i stawki lotnicze zawierają obowiązujące warunki przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat. Ostateczna cena, którą należy zapłacić, jest zawsze wskazywana i zawiera obowiązujące taryfy lotnicze i stawki lotnicze, a także wszystkie należne podatki, dopłaty, opłaty i należności, które są niemożliwe do uniknięcia [obowiązkowe] i możliwe do przewidzenia w chwili publikacji. Poza wskazaniem ostatecznej ceny określa się przynajmniej następujące informacje:

a) taryfę lotniczą lub stawkę lotniczą;

b) podatki;

c) opłaty lotniskowe; oraz

d) inne opłaty, dopłaty i należności, takie jak związane z ochroną lub paliwem;

jeżeli do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej dodano kwoty wymienione w lit. b), c) i d). Informacje o opcjonalnych dopłatach do ceny są przekazywane w sposób wyraźny, przejrzysty i jednoznaczny na początku procesu rezerwacji, zaś zgoda klienta jest wyrażana na zasadzie opcjonalnej (opt-in)".

Dyrektywa 2014/104/UE

6 Motywy 3 i 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie niektórych przepisów regulujących dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z tytułu naruszenia prawa konkurencji państw członkowskich i Unii Europejskiej objętych przepisami prawa krajowego (Dz.U. 2014, L 349, s. 1) przewidują:

„(3) […] Aby osiągnąć pełną skuteczność art. 101 [TFUE] i 102 TFUE, a szczególnie praktyczny skutek zakazów w nich przewidzianych, konieczne jest, aby każdy – jednostki, w tym konsumenci i przedsiębiorstwa, jak również organy publiczne – mógł dochodzić przed sądem krajowym odszkodowania z tytułu wyrządzonej mu szkody wynikającej z naruszenia tych postanowień […].

(4) Przewidziane w prawie Unii prawo do odszkodowania za szkodę z tytułu naruszenia unijnego i krajowego prawa konkurencji wymaga, by każde państwo członkowskie dysponowało przepisami proceduralnymi zapewniającymi skuteczne wykonywanie tego prawa […]".

7 Artykuł 13 tej dyrektywy, zatytułowany „Argument przerzucenia obciążeń”, został sformułowany w sposób następujący:

„Państwa członkowskie zapewniają, by pozwany w postępowaniu o odszkodowanie mógł podnieść przeciwko roszczeniu odszkodowawczemu argument przerzucenia przez powoda całości lub części nadmiernych obciążeń wynikających z naruszenia prawa konkurencji. Ciężar dowodu, że nadmierne obciążenie zostało przerzucone, spoczywa na pozwanym, który może zasadnie domagać się ujawnienia dowodów przez powoda lub osoby trzecie”.

Okoliczności powstania sporu:

8 Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu wynikające z pkt 1–13 zaskarżonych wyroków można streścić w sposób następujący:

9 Z dniem 30 marca 2009 r. Irlandia wprowadziła podatek akcyzowy zwany „Air Travel Tax” (podatek od transportu lotniczego, zwany dalej „ATT”), pobierany bezpośrednio od operatorów linii lotniczych za każdego pasażera podróżującego samolotem z portu lotniczego znajdującego się w Irlandii, z pewnymi wyjątkami pozostającymi bez znaczenia dla niniejszego postępowania. Płatnikami ATT zobowiązanymi do jego odprowadzania byli operatorzy linii lotniczych, co nie wykluczało możliwości przerzucenia kwoty tego podatku na pasażerów poprzez zawarcie jej w cenie biletu.

10 W momencie jego wprowadzenia ATT był obliczany na podstawie odległości między portem lotniczym wylotu a portem docelowym i przewidywał dwie różne stawki podatku obciążającego przewoźników lotniczych, mianowicie 2 EUR za pasażera w przypadku lotu do docelowego poru lotniczego znajdującego się w odległości do 300 km od portu lotniczego w Dublinie (stawka zwana dalej „niższą stawką ATT”) oraz 10 EUR za pasażera we wszystkich innych przypadkach (stawka zwana dalej „wyższą stawką ATT”).

11 W dniu 21 lipca 2009 r. spółka Ryanair wniosła do Komisji dwie odrębne skargi dotyczące ATT: pierwszą – w odniesieniu do naruszenia przepisów dotyczących pomocy państwa, i drugą – na podstawie art. 56 TFUE oraz rozporządzenia nr 1008/2008. W następstwie wniesienia drugiej z wymienionych skarg Komisja wszczęła w dniu 18 marca 2010 r. dochodzenie w przedmiocie możliwego naruszenia przepisów regulujących swobodę świadczenia usług i wystosowywała do władz irlandzkich wezwanie do usunięcia uchybienia. W konsekwencji Irlandia zmieniła z dniem 1 marca 2011 r. szczegółowe zasady obliczania ATT, wprowadzając jednolitą stawkę 3 EUR za pasażera, znajdującą zastosowanie do wszystkich lotów, bez względu na pokonywany dystans, skutkiem czego Komisja zamknęła toczące się dochodzenie.

12 W następstwie pierwszej ze skarg spółki Ryanair Komisja w dniu 13 lipca 2011 r. wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE dotyczące niższej stawki ATT. W wyniku tego postępowania Komisja wydała sporną decyzję.

13 Artykuł 1 tej decyzji stanowi, że pomoc państwa w formie niższej stawki podatku od transportu lotniczego mającej zastosowanie do wszystkich lotów obsługiwanych przez statek powietrzny będący w stanie przewieźć więcej niż 20 pasażerów i niewykorzystywany do celów państwowych ani wojskowych, odlatujący z portu lotniczego obsługującego więcej niż 10 000 pasażerów rocznie do portów lotniczych oddalonych maksymalnie o 300 km od portu lotniczego w Dublinie od dnia 30 marca 2009 r. do dnia 1 marca 2011 r., zgodnie z sekcją 55 ustawy finansowej nr 1 z 2011 r., która została wprowadzona w życie w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

14 Artykuł 4 pkt 1 spornej decyzji nakazuje Irlandii odzyskanie bezprawnie przyznanej pomocy. Motyw 70 tej decyzji wskazuje, że kwota pomocy podlegającej odzyskaniu odpowiada różnicy pomiędzy niższą i wyższą stawką ATT, czyli 8 EUR za przetransportowanego pasażera. Motyw ten wymienia również spółki Aer Lingus i Ryanair pośród beneficjentów pomocy.

Postępowanie przed Sądem i zaskarżone wyroki

15 Pismami złożonymi w sekretariacie Sądu odpowiednio w dniu 1 listopada (sprawa T-473/12) i 15 listopada 2012 r. (sprawa T-500/12) spółki Aer Lingus i Ryanair wniosły skargi o stwierdzenie nieważności spornej decyzji.

16 W sprawie T-473/12 spółka Aer Lingus powołała na poparcie skargi pięć zarzutów, dotyczących: pierwszy – naruszenia prawa przez Komisję, ponieważ zakwalifikowała ona w spornej decyzji niższą stawkę ATT jako „pomoc państwa", drugi – naruszenia zasad pewności prawa, skuteczności prawa i dobrej administracji, ponieważ sporna decyzja nakazywała odzyskanie pomocy, trzeci – naruszenia prawa i oczywistego błędu w ocenie, ponieważ Komisja nie wzięła pod uwagę przerzucenia ciężaru ATT na pasażerów, kwalifikując środek ten jako pomoc i określając wymiar uzyskanej korzyści, czwarty – naruszenia art. 14 rozporządzenia nr 659/1999 oraz zasad proporcjonalności i równego traktowania poprzez fakt zawarcia w spornej decyzji nakazu odzyskania pomocy, oraz piąty – naruszenia obowiązku uzasadnienia.

17 W sprawie T-500/12 spółka Ryanair w uzasadnieniu skargi powołała się na pięć zarzutów, dotyczących: pierwszy – naruszenia prawa, które obciążało decyzję Komisji, zgodnie z którą wyższa stawka ATT była stawką „normalną" lub stawką „standardową zgodną z prawem", drugi – naruszenia prawa i oczywistych błędów w ocenie Komisji dotyczących wymiaru korzyści przyznanej z tytułu ATT, trzeci – naruszenia prawa i oczywistych błędów w ocenie Komisji dotyczących decyzji o odzyskaniu pomocy, czwarty – braku doręczenia decyzji Komisji o odzyskaniu pomocy, piąty – braku uzasadnienia spornej decyzji.

18 W zaskarżonych wyrokach Sąd, po pierwsze, zbadał i oddalił piąte zarzuty obu skarg, dotyczące naruszenia obowiązku uzasadnienia. Do tych części zaskarżonych wyroków nie odnoszą się ani odwołania, ani odwołania wzajemne.

19 Po drugie, co się tyczy w szczególności skargi spółki Ryanair, Sąd zbadał i oddalił w pkt 42–56 wyroku Ryanair czwarty zarzut tej skargi. Ta część wspomnianego wyroku również nie jest przedmiotem odwołania Komisji w sprawie C-165/15 P ani też odwołania wzajemnego spółki Ryanair w tej samej sprawie.

20 Po trzecie, Sąd zbadał i oddalił pierwszy zarzut skargi spółki Aer Lingus oraz spółki Ryanair. Co do zasady Sąd uznał, że Komisja w żaden sposób nie naruszyła prawa uznając wyższą stawkę ATT za „stawkę referencyjną" w celu ustalenia, czy przewoźnicy lotniczy, których loty były obciążone niższą stawką ATT w rozpatrywanym okresie, odnosili selektywną korzyść oraz w celu uznania, że stosowanie w niniejszym przypadku zróżnicowanych stawek stanowiło pomoc państwa na rzeczy tych przewoźników.

21 Po czwarte, Sąd rozpatrzył trzeci i czwarty zarzut skargi spółki Aer Lingus oraz drugi i trzeci zarzut skargi spółki Ryanair, które zostały w części uwzględnione.

22 W ramach tego badania Sąd uznał, że Komisja dopuściła się „błędu w ocenie i naruszenia prawa", ponieważ ustaliła kwotę pomocy, jaką należy odzyskać od jej beneficjentów, w tym od spółek Aer Lingus i Ryanair, na 8 EUR za pasażera w oparciu o jeden z lotów objętych niższą stawką ATT – który to wynik stanowi różnicę pomiędzy niższą a wyższą stawką ATT. Zdaniem Sądu w zakresie, w jakim korzyść gospodarcza wynikająca z zastosowania niższej stawki ATT mogła być, nawet jeśli

tylko częściowo, przerzucona na pasażerów, Komisja nie mogła skutecznie uznać, że korzyść, jaką odnosili zainteresowani przewoźnicy lotniczy, wynosiła automatycznie w każdym przypadku 8 EUR za pasażera.

23 W pkt 124 wyroku Aer Lingus Sąd uznał w konsekwencji, że „bez konieczności wydawania rozstrzygnięcia w przedmiocie podniesionego przez skarżącą ewentualnego naruszenia zasad proporcjonalności i równości traktowania" należy uwzględnić trzeci i czwarty zarzut skargi.

24 W ten sam sposób w pkt 150 wyroku Ryanair Sąd orzekł, że należy uwzględnić drugi i trzeci zarzut spółki Ryanair „bez konieczności rozpoznawania drugiej części zarzutu trzeciego i dodatkowych argumentów podniesionych" przez spółkę Aer Lingus, interwenienta popierającego żądania spółki Ryanair w tej sprawie.

25 W konsekwencji Sąd w pkt 1 sentencji zaskarżonych wyroków stwierdził nieważność art. 4 spornej decyzji „w zakresie, w jakim Komisja nakazuje w nim odzyskanie od beneficjentów pomocy w kwocie określonej w motywie 70 tej decyzji na 8 EUR za pasażera". W pkt 2 sentencji tych wyroków Sąd oddalił skargi w pozostałym zakresie.

Żądania stron przed Trybunałem

26 Komisja wnosi do Trybunału o:

— uchylenie pkt 1 sentencji zaskarżonych wyroków;

— oddalenie przez Sąd skarg w całości albo, tytułem żądania ewentualnego, przekazanie sprawy Sądowi do ponownego rozpoznania;

— oddalenie odwołań wzajemnych;

— obciążenie skarżących w pierwszej instancji kosztami postępowania albo, tytułem żądania ewentualnego, rozstrzygnięcie o kosztach postępowania w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie.

27 Spółki Aer Lingus i Ryanair wnoszą do Trybunału o:

— uchylenie pkt 2 sentencji zaskarżonych wyroków;

— stwierdzenie nieważności spornej decyzji;

— oddalenie odwołań oraz

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

28 Irlandia wnosi do Trybunału o:

— uwzględnienie odwołań Komisji i oddalenie skarg przed Sądem oraz

— oddalenie odwołań wzajemnych.

W przedmiocie wniosków o otwarcie na nowo ustnego etapu postępowania

29 Pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 19 lipca 2016 r. spółka Aer Lingus wniosła do Trybunału o zarządzenie ponownego otwarcia ustnego etapu postępowania na podstawie art. 83 regulaminu postępowania przed Trybunałem. W uzasadnieniu wniosku spółka Aer Lingus powołała się na konieczność przedstawienia swego stanowiska w przedmiocie opinii rzecznika generalnego, w szczególności względem argumentów oraz orzecznictwa przytoczonego w pkt 79, 80, 83 i 88–99 tej opinii. Ponadto spółka Aer Lingus jest zdania, że powinna mieć możliwość przedstawienia swoich uwag w przedmiocie zarzutów i argumentów niezbadanych przez Sąd, na wypadek gdyby Trybunał uchylił wyrok Aer Lingus i uznał, że sprawa powinna zostać ponownie rozpatrzona.

30 Pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 18 sierpnia 2016 r. spółka Ryanair wskazała, że popiera wniosek spółki Aer Lingus o ponowne otwarcie ustnego etapu postępowania, zasadniczo z tych samych powodów co powody przedstawione przez spółkę Aer Lingus.

31 Należy przypomnieć, że statut Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz regulamin postępowania przed Trybunałem nie dają stronom możliwości przedkładania uwag w odpowiedzi na opinię przedstawioną przez rzecznika generalnego (wyrok z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

32 Zgodnie bowiem z art. 252 akapit drugi TFUE zadaniem rzecznika generalnego jest publiczne przedstawianie, przy zachowaniu całkowitej bezstronności i niezależności, uzasadnionych opinii w sprawach, które zgodnie ze Statutem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wymagają jego zaangażowania. Trybunał nie jest związany ani opinią rzecznika generalnego, ani jej uzasadnieniem. W konsekwencji okoliczność, że jedna ze stron nie zgadza się z opinią rzecznika generalnego, bez względu na to, jakie kwestie poruszono w tej opinii, nie może sama w sobie stanowić powodu uzasadniającego ponowne otwarcie ustnego etapu postępowania (wyrok z dnia 9 lipca 2015 r., InnoLux/Komisja, C-231/14 P, EU:C:2015:451, pkt 27, 28 i przytoczone tam orzecznictwo).

33 Natomiast w myśl art. 83 regulaminu postępowania Trybunał może w każdej chwili, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, postanowić o otwarciu lub otwarciu ustnego etapu postępowania na nowo, w szczególności jeśli uzna, że okoliczności zawisłej przed nim sprawy nie są wystarczająco wyjaśnione lub jeśli po zamknięciu ustnego etapu postępowania strona przedstawiła nowy fakt mogący mieć decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia Trybunału.

34 W tym przypadku nie miało to miejsca. Trybunał, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, uznaje bowiem, że dysponuje informacjami niezbędnymi do wydania orzeczenia oraz że nie należy analizować sprawy w kontekście nowego faktu mogącego mieć decydujące znaczenie dla jego rozstrzygnięcia lub też argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji przed nim.

35 Co się tyczy w szczególności wniosków spółek Aer Lingus i Ryanair dotyczących możliwości przedstawienia uwag w odniesieniu do zarzutów i argumentów niezbadanych przez Sąd na wypadek, gdyby Trybunał miał uchylić zaskarżone wyroki i uznać, że stan postępowania pozwala na wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie, z art. 168 ust. 1 lit. d) w związku art. 173 ust. 1 lit. c) oraz art. 170 ust. 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem wynika, że strony w postępowaniu odwoławczym, zarówno w odwołaniu, jak również w odpowiedzi na odwołanie, winny podnieść wszystkie zarzuty i argumenty prawne, w szczególności w sytuacji gdy Trybunał przystępuje na podstawie art. 61 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej do rozpoznania sprawy z możliwością uznania odwołania. Tym samym strony miały możliwość przedstawienia w trakcie pisemnego etapu postępowania, a także w trakcie ustnego etapu postępowaniu uwag dotyczących wszystkich aspektów sprawy, które uważają za istotne. Stąd konieczność przedstawienia uwag w przedmiocie niezbadanych przez Sąd zarzutów i argumentów, na którą powołują się spółki Aer Lingus i Ryanair, nie uzasadnia ponownego otwarcia ustnego etapu postępowania.

36 W świetle powyższych rozważań Trybunał uznaje, że nie ma potrzeby zarządzać otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo.

W przedmiocie odwołań wzajemnych

37 W uzasadnieniu odwołań wzajemnych, które należy rozpoznać w pierwszej kolejności, ponieważ spółki Aer Lingus i Ryanair kwestionują w niniejszej sprawie istnienie pomocy państwa, każda ze spółek ponosi zarzut dotyczący błędu, jakiego dopuścił się Sąd oddalając pierwszy zarzut ich skarg o stwierdzenie nieważności, w którym kwestionują fakt uznania niższej stawki ATT za „pomoc państwa".

38 Każdy z tych zarzutów składa się z czterech części, w których spółki Aer Lingus i Ryanair kwestionują zgodność z prawem wyboru dokonanego przez Komisję – i potwierdzonego przez Sąd – aby uznać wyższą stawkę ATT w wysokości 10 EUR za pasażera za stawkę „normalną" lub referencyjną dla potrzeb oceny selektywnego charakteru korzyści wynikającej z zastosowania w odniesieniu do niektórych lotów stawki niższej, w wysokości 2 EUR za pasażera.

Rozważania wstępne

39 Należy na wstępie przypomnieć, że zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

40 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem pojęcie „pomocy" jest o wiele bardziej ogólne niż pojęcie „subwencji", jako że zawiera w sobie nie tylko świadczenia pozytywne, tak jak w przypadku samych subwencji, ale także interwencje państwa, które w różny sposób zmniejszają ciężary normalnie obciążające budżet danego przedsiębiorstwa i które tym samym, nie będąc subwencjami w ścisłym rozumieniu tego słowa, mają taki sam charakter i identyczne skutki (wyrok z dnia 15 listopada 2011 r., Komisja i Hiszpania/Government of Gibraltar i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, pkt 71 i przytoczone tam orzecznictwo).

41 Wynika z tego, że środek, w drodze którego władze publiczne przyznają niektórym przedsiębiorstwom zwolnienie podatkowe, które wprawdzie nie jest związane z przekazaniem zasobów państwowych, ale stawia beneficjentów w korzystniejszej sytuacji finansowej niż innych podatników, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Natomiast korzyści wynikające z ogólnego przepisu mającego zastosowanie bez zróżnicowania do wszystkich podmiotów gospodarczych, które tym samym nie mają charakteru selektywnego, nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE (wyrok z dnia Hiszpania/Government of Gibraltar i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, pkt 72 i 73 i przytoczone tam orzecznictwo).

42 W niniejszej sprawie należy wskazać, jak wynika z pkt 54 i 55 wyroku Aer Lingus oraz z pkt 79 i 80 wyroku Ryanair, że Komisja uznała w zaskarżonej decyzji, że w celu potwierdzenia selektywnego charakteru ATT należało określić „system odniesienia" i ustalić, czy środek ten stanowi od niego odstępstwo. Stwierdziwszy, że niższa stawka ATT znajdowała co do zasady zastosowanie wyłącznie do lotów do portów krajowych, które stanowiły około 10–15% wszystkich lotów obciążonych ATT, Komisja stwierdziła, że należy traktować wyższą stawkę ATT jako stawkę normalną w ramach danego systemu odniesienia, podczas gdy niższą stawkę należy traktować jako wyjątek.

43 Odnosząc się do tych rozważań spółki Aer Lingus i Ryanair ograniczyły się do zgłoszenia przed Sądem swoich zastrzeżeń co do wykorzystania wyższej stawki ATT jako stawki referencyjnej w celu ustalenia selektywnego charakteru tego podatku.

44 Sąd, po zbadaniu argumentów podniesionych w tym zakresie przez spółki Aer Lingus i Ryanair i po ich oddaleniu, stwierdził odpowiednio w pkt 76 i 90 wyroków Aer Lingus i Ryanair, że Komisja nie naruszyła prawa uznając wyższą stawkę ATT za „stawkę referencyjną", oraz stwierdzając następnie, że stosowanie „zróżnicowanych stawek" stanowiło pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE na rzecz przewoźników lotniczych, których loty były obciążone niższą stawką ATT w okresie czasu, do którego odnosi się sporna decyzja.

45 Ta ocena Sądu zdaniem spółek Aer Lingus i Ryanair jest obarczona błędem co do prawa ze względów przedstawionych w różnych częściach jedynego zarzutu wniesionych przez nie odwołań.

46 W tym kontekście należy przeanalizować poszczególne części jedynego zarzutu odwołań spółek Ryanair i Aer Lingus, który zmierza do wykazania, że wnioskowanie Sądu jest obarczone błędem co do prawa w zakresie, w jakim Sąd potwierdził posłużenie się wyższą stawką ATT jako stawką referencyjną i nie uwzględnił ewentualnego zwrotu części tego podatku podmiotom gospodarczym, których obowiązywała wyższa stawka ATT. W pierwszej kolejności zostanie zbadana pierwsza część zarzutu spółki Ryanair, następnie czwarta część tego zarzutu, a wreszcie łącznie wszystkie części zarzutu spółki Aer Lingus oraz druga i trzecia część zarzutu spółki Ryanair.

W przedmiocie pierwszej części zarzutu spółki Ryanair

Argumentacja stron

47 Spółka Ryanair kwestionuje zasadność oddalenia przez Sąd, w pkt 74–76 wyroku Ryanair, jej argumentu, zgodnie z którym odpowiednią stawką referencyjną zastosowaną w celu ustalenia, czy ustalenie niższej stawki ATT stanowiło pomoc państwa, była stawka w wysokości 3 EUR, przyjęta w marcu 2011 r. przez organy irlandzkie. Zdaniem spółki Ryanair fakt, że stawka w wysokości 3 EUR nie została zastosowana w okresie, do którego odnosi się zaskarżona decyzja, nie stoi na przeszkodzie wybraniu jej jako stawki referencyjnej. Stawka w wysokości 10 EUR nie była nigdy stosowana niezależnie od niższej stawki, a obie stawki zostały wprowadzone i zniesione jednocześnie. W konsekwencji zdaniem spółki Ryanair nigdy nie było w niniejszej sprawie stawki „normalnej" lub „referencyjnej".

48 Komisja i rząd irlandzki twierdzą przede wszystkim, że omawiana część jedynego zarzutu jest bez znaczenia dla sprawy, skoro spółka Ryanair ogranicza się do zakwestionowania wyłącznie pkt 74 wyroku Ryanair, a nie przedstawia zastrzeżeń w odniesieniu do uzasadnienia Sądu zawartego w pkt 75 i 76 tego wyroku, które wystarczą, by uzasadnić odrzucenie jej argumentu podniesionego przed Sądem. Posiłkowo Komisja i rząd irlandzki kwestionują zasadność argumentów spółki Ryanair.

Ocena Trybunału

49 Wbrew temu, co twierdzą Komisja i rząd irlandzki, pierwsza część zarzutu spółki Ryanair nie jest bez znaczenia dla sprawy. W istocie spółka Ryanair wskazuje w odwołaniu, że ta część zarzutu odnosi się nie tylko do pkt 74, ale również do pkt 75 i 76 wyroku Ryanair. Poza tym te trzy punkty wyroku formułują zasadniczo to samo uzasadnianie, oparte na ustaleniu, zgodnie z którym w okresie, do którego odnosi się zaskarżona decyzja, stawka w wysokości 3 EUR nie znajdowała zastosowania, a tym samym nie może być ona wykorzystana jako stawka referencyjna.

50 Niemniej jednak nie sposób uznać argumentacji spółki Ryanair do istoty sprawy.

51 Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika bowiem, że w celu dokonania oceny warunku selektywności art. 107 ust. 1 TFUE wymaga ustalenia, czy w ramach danego systemu prawnego przepis krajowy może sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów" w porównaniu z innymi, które w świetle celu tego systemu znajdują się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej (zob. wyrok z dnia 15 listopada 2011 r., Komisja i Hiszpania/Government of Gibraltar i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, pkt 75 i przytoczone tam orzecznictwo).

52 Jak wskazał co do zasady rzecznik generalny w pkt 41 opinii, nie można dokonać tego rodzaju oceny poprzez porównanie kwoty, jaką mają obowiązek uiścić przewoźnicy lotniczy obciążeni niższą stawką ATT, i hipotetycznej kwoty podatku obliczonej na podstawie stopy, która jak przyznaje sama spółka Ryanair, nie znajdowała zastosowania do żadnego lotu ani do żadnego przewoźnika lotniczego w okresie, do którego odnosi się zaskarżona decyzja. Jak wskazał zatem słusznie Sąd pkt 75 wyroku Ryanair, ustalenie innej stawki referencyjnej niż ta, która była rzeczywiście stosowana w rozpatrywanym okresie, nie pozwoliłoby na ujęcie wszystkich skutków ATT.

53 Wynika stąd, że pkt 74–76 wyroku Ryanair nie są obarczone błędem co do prawa, na który powołuje się spółka Ryanair, oraz że należy oddalić pierwszą część jej zarzutu.

W przedmiocie części czwartej zarzutu spółki Ryanair

Argumentacja stron

54 W ramach czwartej części zarzutu spółka Ryanair twierdzi, inaczej niż uznał Sąd w pkt 89 wyroku Ryanair, że fakt, iż dwie stawki ATT zostały wprowadzone jednocześnie, miał istotne znaczenie dla oceny, czy niższa stawka tego podatku miała charakter „pomocy państwa". Jednoczesne wprowadzenie dwóch stawek nie było bowiem kwestią „technicznej interwencji", jak uznał Sąd. W istocie bowiem Irlandia nie mogła przewidzieć jednolitej stawki w wysokości 10 EUR za pasażera i z tego właśnie względu zdecydowała się następnie zastąpić dwie stawki ATT stawką jednolitą w wysokości 3 EUR za pasażera. Spółka Ryanair dodaje, że fakt, iż niższa stawka ATT była rzadziej stosowana, nie jest okolicznością wystarczającą, by wykluczyć uznanie tej stawki za stawkę referencyjną, bowiem częstotliwość czynności podlegających opodatkowaniu obciążonych stawką określonej wysokości była jednym z wielu czynników, które należało rozważyć.

55 Komisja twierdzi, że rozpoznawana część zarzutu jest bezzasadna, podczas gdy rząd irlandzki podnosi zasadniczo, że ta część zarzutu jest niedopuszczalna, ponieważ jest niedostatecznie uzasadniona, a posiłkowo – że zarzut ten jest bezzasadny.

Ocena Trybunału

56 Wbrew temu co twierdzi rząd irlandzki, spółka Ryanair przedstawiła w sposób wystarczający pod względem prawnym powody, dla których uważa, że pkt 89 wyroku Ryanair jest obciążony błędem co do prawa.

57 Niemniej jednak powody te nie pozwalają podważyć zasadności oddalenia przez Sąd argumentacji spółki Ryanair, w związku z czym ta część zarzutu tej spółki podlega również oddaleniu.

58 W istocie bowiem, jak stwierdził Sąd w pkt 89 wyroku Ryanair, przyjęcie, że obciążająca przedsiębiorstwa niższa stawka ATT nie przysparzała im selektywnej korzyści z tego tylko względu, iż została wprowadzona jednocześnie ze stawką w wysokości 10 EUR za pasażera, byłoby jednoznaczne z uzależnieniem uznania interwencji państwowej za pomoc państwa od zastosowanej techniki. Otóż jak wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału, art. 107 ust. 1 TFUE nie wprowadza rozróżnienia

pomiędzy interwencjami państwowymi w zależności od techniki, jaką posłużyły się organy krajowe (zob. podobnie wyrok z 15 listopada 2011 r., Komisja i Hiszpania/Government of Gibraltar i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, pkt 87 i przytoczone tam orzecznictwo).

59 W konsekwencji czwarta część zarzutu spółki Ryanair podlega również oddaleniu.

W przedmiocie zarzutu spółki Aer Lingus oraz drugiej i trzeciej części zarzutu spółki Ryanair

Argumentacja stron

60 Jedyny zarzut spółki Aer Lingus składa się z czterech części. W ramach pierwszej części zarzutu spółka Aer Lingus podnosi, że jeśli pkt 43 wyroku Aer Lingus należy rozumieć w ten sposób, że badanie, czy dany środek ma charakter pomocy państwa, nie powinno nigdy uwzględniać jego ewentualnej sprzeczności z innymi przepisami prawa Unii niż art. 107 TFUE i 108 TFUE, to jest on obarczony błędem co do prawa. W opinii spółki Aer Lingus istotne znaczenie tej kwestii zostało uznane przez Trybunał w pkt 31 i 32 wyroku z dnia 27 marca 1980 r., Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100) oraz w pkt 14–16 wyroku z dnia 10 lipca 1980 r., Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Ponadto z pkt 23 i 24 wyroku z dnia 27 września 1988 r., Asteris i in. (od 106/87 do 120/87, EU:C:1988:457), a także z pkt 60 wyroku z dnia 1 lipca 2010 r., ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Komisja (T-62/08, EU:T:2010:268) wynika, że odszkodowanie wypłacone przez państwo za spowodowaną przez nie szkodę nie stanowi pomocy państwa.

61 W tym kontekście spółka Aer Lingus przypomina, że twierdziła przed Sądem, iż pobór ATT w stawce 10 EUR za pasażera był niezgodny z prawem, ponieważ był sprzeczny z art. 56 TFUE oraz rozporządzeniem nr 1008/2008, oraz że ATT pobierany w takiej stawce mógł podlegać zwrotowi na rzecz zainteresowanych przedsiębiorstw. Właśnie owa niezgodność z prawem stanowiła przeszkodę w uznaniu niższej stawki ATT za pomoc państwa.

62 W ramach drugiej części jedynego zarzutu spółka Aer Lingus podnosi, że Sąd dopuścił się błędu co do prawa, uznając w pkt 63 wyroku Aer Lingus, że Komisja mogła uznać stawkę w wysokości 10 EUR za pasażera za „normalną” stawkę podatkową, w sytuacji gdy stawka ta była niezgodna z prawem. W rzeczywistości pkt 58 tego samego wyroku, zgodnie z którym argument spółki Aer Lingus opierał się na błędnym założeniu, jest błędny i wewnętrznie sprzeczny, ponieważ w spornej decyzji Komisja stwierdziła wyłącznie, że ograniczenia swobody świadczenia usług stanowiły zróżnicowane stawki ATT, a nie że ograniczeniem tym była wyższa stawka sama w sobie.

63 W ramach trzeciej części zarzutu spółka Aer Lingus przedstawia zastrzeżenia względem pkt 60 wyroku Aer Lingus, zgodnie z którym skoro było możliwe zapobieżenie dyskryminacji podatkowej, która wynikała z istnienia dwóch różnych stawek ATT, poprzez podniesienie niższej stawki do poziomu stawki wyższej lub odwrotnie, poprzez obniżenie wyższej stawki do poziomu stawki niższej, bądź też poprzez ustanowienie stawki jednolitej – błędne jest twierdzenie, że wyższa stawka ATT była niezgodna z prawem. Zdaniem spółki Aer Lingus ten punkt wyroku myli działania, jakie państwo członkowskie winno podjąć w celu zapobieżenia dyskryminacji w przyszłości, z działaniami, jakie musi podjąć w celu usunięcia stwierdzonej „historycznej” niezgodności z prawem dyskryminujących stawek podatkowych.

64 Wreszcie w ramach czwartej części zarzutu spółka Aer Lingus formułuje zastrzeżenia w stosunku do pkt 61 wyroku Aer Lingus, zgodnie z którym „[…] prawo do zwrotu [ATT uiszczonego według stawki w wysokości 10 EUR za pasażera], przy założeniu, że zostanie potwierdzone, nie jest automatyczne i zależy od wielu czynników, takich jak terminy przedawnienia znajdujące zastosowanie w prawie krajowym dla zgłoszenie takiego żądania oraz poszanowanie zasad ogólnych, jak zasada zakazująca bezpodstawnego wzbogacenia”. Spółka Aer Lingus podnosi, że immanentna niezgodność z prawem

wyższej stawki ATT lub stawek zróżnicowanych, jak również fakt, że Irlandia była co do zasady zobowiązana do zwrócenia przedsiębiorstwom, które odprowadziły podatek według wyższej stawki, różnicy pomiędzy tą stawką a stawką niższą, oznaczała, że wyższa stawka ATT nie mogła być uznana za „normalną" stawkę podatkową.

65 W ramach drugiej części swego zarzutu spółka Ryanair podnosi, że stawka ATT w wysokości 10 EUR za pasażera nie mogła stanowić „stawki referencyjnej" na potrzeby oceny, czy niższa stawka ATT stanowi pomoc państwa, ponieważ analogicznie do tego co Trybunał orzekł w wyroku z dnia 6 lutego 2003 r., Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72) stawka w wysokości 10 EUR za pasażera była sprzeczna z art. 56 TFUE i rozporządzeniem nr 1008/2008. Uznanie wyższej stawki za stawkę referencyjną stanowiłby naruszenie spójności prawa Unii.

66 W ramach trzeciej części swego zarzutu spółka Ryanair podnosi, że Sąd błędnie odniósł się w pkt 88 wyroku Ryanair do „hipotetycznych wniosków o zwrot" ATT uiszczonego według wyższej stawki. Jej zdaniem opodatkowanie ATT według wyższej stawki było sprzeczne z prawem Unii i nadwyżka uiszczonego podatku powinna zostać zwrócona zainteresowanym przedsiębiorstwom.

67 Komisja i rząd irlandzki nie zgadzają się z argumentacją przedstawioną przez spółki Aer Lingus i Ryanair i są zdania, iż powinna zostać odrzucona jako bezzasadna.

Ocena Trybunału

68 Co się tyczy w pierwszej kolejności pierwszej części zarzutu Aer Lingus, należy przypomnieć, że dla oceny, czy sporny środek podatkowy ma charakter „pomocy państwa", i w szczególności dla oceny czy instrument ten skutkuje stosowaniem wobec jego beneficjentów korzystniejszych zasad podatkowych niż stosowane wobec innych podatników, znaczenie mają wyłącznie skutki, jakie środek ten wywołuje (zob. podobnie wyrok z dnia 15 listopada 2011 r., Komisja i Hiszpania/Government of Gibraltar i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, pkt 87 i przytoczone tam orzecznictwo).

69 W ten sposób okoliczność, że środek podatkowy jest sprzeczny z przepisami prawa Unii innymi niż art. 107 TFUE i 108 TFUE nie pozwala wykluczyć, iż zakwalifikowane jako „pomoc państwa" zostanie odstępstwo od tego środka, z którego korzystają niektórzy podatnicy, tak długo, jak dany środek rodzi skutki względem innych podatników i nie został ani uchylony, ani uznany za niezgodny z prawem, a co za tym idzie –za niemający zastosowania (zob. podobnie wyrok z dnia 3 marca 2005 r., Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, pkt 38).

70 Taka jest co do zasady treść pkt 43 wyroku Aer Lingus, jak również pkt 65 wyroku Ryanair. Wbrew temu, co twierdzi spółka Aer Lingus w ramach pierwszej części swego zarzutu, pkt 43 wyroku Aer Lingus nie jest obarczony żadnym błędem co do prawa.

71 Wniosku tego nie podważa również orzecznictwo, na które powołuje się spółka Aer Lingus, przytoczone w pkt 60 niniejszego wyroku.

72 Z orzecznictwa tego wynika wyłącznie to, że nie stanowi pomocy państwa zwrócenie przedsiębiorstwu kwoty podatku, którym zostało ono obciążone z naruszeniem prawa Unii, lub odszkodowanie, które organy krajowe mają obowiązek wypłacić przedsiębiorstwom w ramach naprawienia szkody, którą im wyrządziły.

73 Źródłem pomocy państwa, której dotyczy sporna decyzja, nie jest ani zwrot podatku niezgodnego z przepisami prawa Unii innymi niż art. 107 TFUE i 108 TFUE i uiszczonego przez spółki Aer Lingus i Ryanair, ani wypłata tym tym przedsiębiorstwom odszkodowania. Orzecznictwo to jest zatem bez znaczenia w niniejszych sprawach.

74 Wynika stąd, że pierwszą część zarzutu Aer Lingus należy oddalić jako bezzasadną.

75 Co się tyczy w dalszej kolejności części od drugiej do czwartej zarzutu spółki Aer Lingus oraz części drugiej i trzeciej zarzutu spółki Ryanair, należy stwierdzić, że te części zarzutu opierają się na założeniu, że całkowita lub częściowa sprzeczność ATT z przepisami prawa Unii innymi niż art. 107 TFUE i 108 TFUE oddziaływałaby na ocenę całkowitego lub częściowego zwolnienia z tego podatku jako pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, z którego korzystałyby niektóre podmioty gospodarcze, w zakresie, w jakim w szczególności tego rodzaju sprzeczność mogłaby prowadzić w drodze postępowania przed sądami krajowymi do zwrotu całości lub części omawianego podatku innym podmiotom gospodarczym, które nie skorzystały z rozpatrywanego zwolnienia.

76 Otóż jest bezsporne, że kiedy Komisja dokonała jego oceny i wydała sporną decyzję, rozpatrywany środek podatkowy rodził skutki, w tym sensie, że niektórzy przewoźnicy lotniczy odprowadzali ATT według niższej stawki, podczas gdy inni, którzy jak wynika z oceny Komisji, niezakwestionowanej przez spółki Aer Lingus i Ryanair, znajdowali się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej w kontekście celów rozpatrywanego środka podatkowego, odprowadzali ten sam podatek według wyższej stawki.

77 Z rozważań przedstawionych w pkt 68 i 69 niniejszego wyroku wynika, że Komisja musiała brać pod uwagę skutki tego środka i nie mogła ich pominąć z tego tylko powodu, że przewoźnicy lotniczy poddani mniej korzystnym zasadom podatkowym mogli ewentualnie uzyskać zwrot nadpłaconej kwoty podatku, który odprowadzili, w drodze postpowania sądowego przed sądami krajowymi, w stosownych przypadkach opartego na przepisach prawa Unii innych niż art. 107 TFUE i 108 TFUE.

78 Należy wskazać, że nie do Komisji, a do sądów krajowych należy ostateczne orzeczenie w przedmiocie ewentualnego zwrotu podatku potencjalnie niezgodnego z prawem danego państwa członkowskiego lub sprzecznego z przepisami prawa Unii innymi niż art. 107 TFUE i 108 TFUE, w stosownych przypadkach po uzyskaniu przez te sądy za pośrednictwem procedury odesłania prejudycjalnego niezbędnych wyjaśnień co do zakresu obowiązywania i wykładni prawa Unii. Skuteczność art. 107 TFUE zostałaby ograniczona w znaczny sposób, gdyby Komisja była zobowiązana przed zakwalifikowaniem danego środka podatkowego jako „pomocy państwa" w rozumieniu tego przepisu oczekiwać na rozstrzygnięcia właściwych sądów w przedmiocie ewentualnego zwrotu nadpłaconej kwoty podatku lub podatku uiszczonego przez niektórych podatników.

79 W świetle ogółu powyższych rozważań należy oddalić jako bezzasadne części od drugiej do czwartej jedynego zarzutu podniesionego przez spółkę Aer Lingus oraz części drugą i trzecią jedynego zarzutu podniesionego przez spółkę Ryanair, a tym samym oba odwołania wzajemne w całości.

W przedmiocie odwołań

80 W uzasadnieniu każdego z odwołań Komisja powołuje, przedstawiając identyczne argumenty, jedyny zarzut, dotyczący naruszenia art. 108 ust. 3 TFUE i art. 14 rozporządzenia nr 659/1999. Zarzut ten dotyczy pkt 88–127 wyroku Aer Lingus oraz pkt 119–152 wyroku Ryanair.

Argumentacja stron

81 Komisja zarzuca Sądowi błąd co do prawa oraz naruszenie art. 108 ust. 3 TFUE i art. 14 rozporządzenia nr 659/1999, ponieważ orzekając, że Komisja miała obowiązek uwzględnić zakres, w jakim przewoźnicy lotniczy będący beneficjentami pomocy przerzucili na pasażerów korzyść wynikającą ze stosowania niższej stawki ATT, Sąd zdefiniował nowe kryterium gospodarcze stosowane w celu określenia podlegających odzyskaniu kwot pomocy państwa takiej jak pomoc sporna pomoc w niniejszej sprawie.

82 Spółka Aer Lingus kwestionuje argumenty Komisji, które wynikają z błędnej interpretacji wyroku Aer Lingus. Przypomina ona, że Sąd orzekł, że ATT jest podatkiem akcyzowym, innymi słowy podatkiem pośrednim, uderzającym w pasażerów, którzy skorzystali z niższej stawki ATT. Sporny środek podatkowy nie może zatem być utożsamiany z subwencją ze strony państwa czy też ze środkiem umożliwiającym przedsiębiorstwu obniżenie kosztów. Spółka Aer Lingus dodaje, że pobieranie od pasażerów podróżujących lotami obciążonymi niższą stawką podatku kwoty wyższej od tej stawki nie było dozwolone, a w sytuacji zobowiązania jej do zwrotu wymaganych przez Komisję 8 EUR za bilet nie byłoby możliwe wsteczne odzyskanie tej kwotę od pasażerów, którzy zakupili dany bilet według niższej stawki.

83 Spółka Ryanair podnosi w pierwszej kolejności, że zarzut Komisji jest bez znaczenia dla sprawy. Jej zdaniem w celu uzasadnienia uchylenia art. 4 spornej decyzji Sąd przedstawił trzy odrębne powody, odpowiednio w pkt 120–133, 134–144 i 145–149 wyroku Ryanair. Odwołanie Komisji dotyczy wyłącznie pierwszego z nich, odnoszącego się do zakresu przerzucenia ciężaru ATT na pasażerów, podczas gdy dwa inne powody dotyczące, odpowiednio, po pierwsze, szczególnej sytuacji oraz presji konkurencyjnej na rozpatrywanym rynku, oraz po drugie, braku uzasadnienia konieczności odzyskania różnicy między wyższą a stawką niższą ATT w celu przywrócenia wcześniejszej sytuacji, nie zostały zakwestionowane przez Komisję.

84 Posiłkowo spółka Ryanair podnosi, że zarzut Komisji jest bezzasadny. Sąd ograniczył się w istocie do zastosowania zasady określenia rzeczywistej wartości korzyści uzyskanej za pośrednictwem pomocy. Poza tym Komisja znacznie uwypukliła trudności związane z dokładnym ustaleniem kwoty na wypadek, gdyby rozstrzygnięcie postulowane przez Sąd miało zostać utrzymane w mocy. Spółka Ryanair zauważa wreszcie, że pozbawione logiki jest pominięcie przerzuconego na pasażerów ciężaru korzyści uzyskanej przez beneficjentów pomocy, w sytuacji gdy art. 13 dyrektywy 2014/104 dopuszcza, by sprawca naruszenia reguł konkurencji uniknął wypłaty tytułem odszkodowania nadmiernych obciążeń wynikających z naruszenia, jeżeli zostały one przerzucone na klientów powoda.

Ocena Trybunału

85 Na wstępie należy stwierdzić, że wbrew temu, co podnosi spółka Ryanair, zarzut Komisji nie jest pozbawiony znaczenia dla sprawy.

86 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach odwołania zarzuty skierowane przeciwko uzupełniającemu uzasadnieniu wyroku Sądu powinny zostać oddalone na wstępie jako bezskuteczne, ponieważ nie mogą skutkować uchyleniem zaskarżonego wyroku (zob. podobnie wyrok Komisja/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, pkt 75 i przytoczone tam orzecznictwo).

87 Niemniej jednak w niniejszej sprawie, wbrew temu, co twierdzi spółka Ryanair, pkt 120–149 wyroku Ryanair nie formułują trzech odrębnych powodów, z których każdy był wystarczają podstawą stwierdzenia nieważności art. 4 spornej decyzji. Te punkty wyroku, tak samo zresztą jak pkt 104–123 wyroku Aer Lingus, sformułowane w bardzo podobny sposób, prezentują różne aspekty wnioskowania Sądu, uzasadniającego jego rozstrzygnięcie wyrażone w pkt 123 wyroku Aer Lingus i w pkt 119 wyroku Ryanair, zgodnie z którymi Komisja „dopuściła się błędu w ocenie i naruszenia prawa" ustalając kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu od przewoźników lotniczych na 8 EUR za pasażera. Wspomniane różne aspekty uzasadnienia są ze sobą wzajemnie powiązane, a spółka Ryanair dzieli je w sposób sztuczny na trzy rzekomo odrębne powody, naruszając ich wewnętrzną spójność.

88 Ponadto argumentacja przedstawiona przez Komisję podważa całość wnioskowania Sądu, a nie wyłącznie jej część, jak błędnie twierdzi spółka Ryanair.

89 Po sprecyzowaniu tej kwestii należy teraz w zakresie analizy zarzutu Komisji co do meritum przypomnieć najpierw, że celem nałożenia na państwo członkowskie obowiązku zniesienia pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną ze wspólnym rynkiem poprzez jej odzyskanie jest przywrócenie sytuacji istniejącej przed przyznaniem tej pomocy (zob. podobnie wyrok z dnia 4 kwietnia 1995 r., Komisja/Włochy, C-350/93, EU:C:1995:96, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).

90 Cel ten zostaje osiągnięty w momencie, w którym sporna pomoc, powiększona w danym przypadku o odsetki za zwłokę, zostaje zwrócona przez beneficjenta lub, inaczej rzecz ujmując, przez przedsiębiorstwa, które z niej faktycznie skorzystały. Poprzez jej zwrot beneficjent traci bowiem przewagę, którą uzyskał na rynku względem swych konkurentów, a sytuacja sprzed wypłaty pomocy zostaje przywrócona (zob. podobnie wyrok z dnia 29 kwietnia 2004 r., Niemcy/Komisja, C-277/00, EU:C:2004:238, pkt 75 i przytoczone tam orzecznictwo).

91 Ponadto odzyskanie bezprawnie przyznanej pomocy w celu przywrócenie poprzedniej sytuacji nie oznacza odtworzenia przeszłości na podstawie takich hipotetycznych okoliczności jak – często różnorodne – wybory, jakich mogły dokonać zainteresowane podmioty gospodarcze, zwłaszcza, że wybory dokonane z uwzględnieniem pomocy mogą okazać się nieodwracalne (wyrok z dnia 15 grudnia 2005 r., Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, pkt 118).

92 Wynika stąd, jak wskazał co do zasady w pkt 62 opinii rzecznik generalny, że odzyskanie pomocy oznacza odzyskanie korzyści, jakiej pomoc przysporzyła beneficjentowi, a nie odzyskanie ewentualnej korzyści ekonomicznej, jaką osiągnął on poprzez jej gospodarcze wykorzystanie. Korzyść ta może bowiem nie być tożsama z korzyścią, jaką stanowiła wspomniana pomoc, lub wydawać się, że nie istnieje, choć okoliczność ta nie może uzasadniać odstąpienia od odzyskania danej pomocy lub też odzyskania kwoty innej niż korzyść uzyskana w wyniku danej pomocy przyznanej bezprawnie.

93 Co się tyczy w szczególności pomocy przyznanej bezprawnie w formie korzyści podatkowej, z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika również, że odzyskanie pomocy oznacza poddanie transakcji w rzeczywistości przeprowadzonych przez beneficjentów danej pomocy, zasadom podatkowym, które zostałyby zastosowane w przypadku braku bezprawnie przyznanej pomocy (zob. podobnie wyrok z dnia 15 grudnia 2005 r., Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, pkt 119).

94 W niniejszej sprawie korzyść przyznana przez ATT polegała według spornej decyzji na zastosowaniu w okresie, którego dotyczy spawa, zróżnicowanych stawek podatkowych, skutkiem których korzyść odnieśli przewoźnicy lotniczy w Irlandii zobowiązani do odprowadzania podatku według stawki podatkowej w wysokości średnio 2 EUR – w porównaniu z innymi przewoźnikami, którzy mieli obowiązek odprowadzać kwotę 10 EUR za pasażera w tym samym okresie. Spółki Aer Lingus i Ryanair nie zdołały wykazać, że wspomniana decyzja, w zakresie, w jakim stwierdzała istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE ust. 1 TFUE, była niezgodna z prawem.

95 W tych okolicznościach, mając na względzie rozważania przedstawione w pkt 89–93 niniejszego wyroku, należy stwierdzić, że odzyskanie korzyści, jakiej środek pomocy określony w spornej decyzji przysporzył beneficjentom niższej stawki ATT, wymagało odzyskania od nich przez irlandzkie organy podatkowe różnicy pomiędzy kwotą ATT, jaką należałoby odprowadzić za każdy rozpatrywany lot w razie braku bezprawnie przyznanej pomocy, tj. kwotą ATT odprowadzanego według wyższej stawki, a kwotą ATT odprowadzaną rzeczywiście, to znaczy obliczaną na podstawie niższej stawki ATT.

96 Należy zatem stwierdzić, że w niniejszym przypadku odzyskanie pomocy wymagało odzyskania kwoty 8 EUR za pasażera każdego z rozpatrywanych lotów, jak uściśliła Komisja w art. 4 spornej decyzji.

97 Rozważania przedstawione w pkt 104–123 wyroku Aer Lingus i pkt 120–149 wyroku Ryanair, wbrew temu co orzekł Sąd, nie uzasadniają innego wniosku.

98 W istocie bowiem ponieważ zgodnie ze znajdującym zastosowanie ustawodawstwem irlandzkim przewoźnicy lotniczy byli bezpośrednio zobowiązani do zapłaty ATT, ma w okolicznościach rozpatrywanych spraw małe znaczenie, że podatek ten funkcjonował w ustawodawstwie irlandzkim jako „podatek akcyzowy". Z tego samego powodu rozstrzygnięcie, czy z technicznego punktu widzenia ATT winien być traktowany jako podatek bezpośredni, czy pośredni, jest bez znaczenia.

99 Również pozbawione znaczenia w kontekście odzyskania pomocy jest pojęcie „przerzucenia w sensie gospodarczym" użyte odpowiednio w pkt 91 wyroku Aer Lingus i w pkt 123 wyroku Ryanair. Sąd wskazał w tym względzie, że jeśli chodzi o loty obciążone niższą stawką, w wysokości 2 EUR za pasażera, należało w celu dokonania oceny „przerzucenia w sensie gospodarczym" określić, w jakim zakresie zainteresowani przewoźnicy lotniczy rzeczywiście zachowali korzyść gospodarczą wynikającą z zastosowania niższej stawki podatku.

100 Jak wynika z pkt 92 i 93 niniejszego wyroku, odzyskanie pomocy oznacza odzyskanie korzyści, jakiej pomoc przysporzyła beneficjentowi, a nie ewentualnej korzyści, jaką osiągnął on poprzez gospodarcze wykorzystanie pomocy. Nie ma zatem potrzeby badania, w jakim zakresie przewoźnicy ci rzeczywiście gospodarczo wykorzystali korzyść wynikającą z zastosowania niższej stawki podatku.

101 Rozważania Sądu przedstawione w pkt 92–105 wyroku Aer Lingus i w pkt 124–136 wyroku Ryanair świadczą o takim samym pomieszaniu pojęć między korzyścią odniesioną wskutek zastosowania niższej stawki ATT a zyskiem, jaki odbiorcy pomocy uzyskali lub mogli uzyskać w wyniku tej korzyści.

102 W istocie bowiem, inaczej niż uznał Sąd, odpowiednio, w pkt 105 wyroku Aer Lingus i w pkt 136 wyroku Ryanair, korzyść stwierdzona przez Komisję w spornej decyzji nie polegała na tym, że przewoźnicy lotniczy obciążeni taką stawką podatku mogli „zaoferować bardziej konkurencyjne ceny". Polegała ona na tym, że ci sami przewoźnicy mieli obowiązek odprowadzić kwotę ATT niższą od kwoty, którą zobowiązani byliby uiścić, gdyby ich loty były obciążone wyższą stawką ATT. To, czy korzyść ta pozwoliła im zaoferować bardziej konkurencyjne ceny biletów lub czy wykorzystali ją w inny sposób, dotyczy oceny ewentualnych zysków, jakie mogli osiągnąć poprzez wykorzystanie gospodarcze przyznanej korzyści – taka ocena jest jednak bez znaczenia w kontekście odzyskania pomocy.

103 Sąd również błędnie uznał odpowiednio w pkt 110 wyroku Aer Lingus i w pkt 141 wyroku Ryanair, że okoliczności spraw, które przed nim zawisły, różniły się od okoliczności sprawy zakończonej wyrokiem z dnia 15 grudnia 2005 r, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), ponieważ przewoźnicy lotniczy, którzy skorzystali z niższej stawki ATT „nie mog[li] zdecydować się na wybór operacji innej niż ta, w związku z którą udzielona została pomoc".

104 Jak co do zasady Sąd stwierdził w pkt 111 wyroku Aer Lingus i w pkt 142 wyroku Ryanair, nic nie stało na przeszkodzie, by przewoźnicy ci przed opodatkowaniem podnieśli ceny biletów na loty obciążone niższą stawką ATT o kwotę 8 EUR. Okoliczność, że na podstawie art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008, przewoźnicy ci mogli zwiększyć ceny biletów przed opodatkowaniem wyłącznie o kwotę 2 EUR, odpowiadającą ATT obliczonemu według niższej stawki, nie może prowadzić do odmiennego wniosku, ponieważ kwota odpowiadająca różnicy pomiędzy dwoma stawkami ATT, wynosząca 8 EUR, mogła zostać wcześniej włączona do ceny biletu przed opodatkowaniem.

105 Powyższych rozważań nie podważa argument spółki Ryanair oparty na art. 13 dyrektywy 2014/104. Jak wynika z orzecznictwa Trybunału przytoczonego w pkt 89 i 90 niniejszego wyroku, odzyskania bezprawnie przyznanej pomocy ma inny cel niż cel realizowany przez dyrektywę 2014/104. W szczególności dyrektywa ta ma na celu, jak wynika z jej motywów 3 i 4, zapewnienie, aby każdy poszkodowany w wyniku naruszenia prawa konkurencji mógł dochodzić odszkodowania z tytułu wyrządzonej mu szkody wynikającej z naruszenia postanowień art. 101 TFUE i 102 TFUE. Natomiast odzyskanie pomocy nie dotyczy naprawienia jakiejkolwiek indywidualnej szkody, ale przywrócenia na danym rynku sytuacji istniejącej przed przyznaniem pomocy.

106 Z ogółu powyższych rozważań wynika, że orzekając odpowiednio w pkt 123 wyroku Aer Lingus i w pkt 119 wyroku Ryanair, że Komisja „dopuściła się błędu w ocenie i naruszenia prawa" ustalając kwotę pomocy podlegającej odzyskaniu od przewoźników lotniczych, którzy skorzystali z niższej stawki ATT, na 8 EUR za pasażera lotu obciążonego taką stawką, Sąd dopuścił się błędu co do prawa.

107 W konsekwencji należy uwzględnić odwołania Komisja i uchylić pkt 1 sentencji wyroków Aer Lingus i Ryanair.

W przedmiocie skargi do Sądu

108 Zgodnie z art. 61 akapit pierwszy statutu Trybunału Unii Europejskiej w przypadku uchylenia orzeczenia Sądu Trybunał może wydać orzeczenie ostateczne w sprawie, jeśli stan postępowania na to pozwala. Sytuacja taka ma miejsce w niniejszej sprawie.

109 Należy uchylić zaskarżone wyroki wyłącznie w zakresie pkt 1 sentencji, a nie w odniesieniu do jej pkt 2, ponieważ niniejszej uchylenie nie dotyczy oddalenia przez Sąd pierwszego i piątego zarzutu skargi spółki Aer Lingus oraz pierwszego, czwartego i piątego zarzutu skargi spółki Ryanair. Tym samym należy zbadać wyłącznie zarzuty od drugiego do czwartego podniesie przed Sądem przez spółkę Aer Lingus oraz wyłącznie zarzut drugi i trzeci podniesiony przez spółkę Ryanair.

W przedmiocie zarzutów trzeciego i czwartego podniesionych przez spółkę Aer Lingus oraz części pierwszej zarzutu trzeciego podniesionego przez spółkę Ryanair w ramach skarg przed Sądem

110 Spółki Aer Lingus i Ryanair twierdzą co do zasady, że Komisja naruszyła prawo i dopuściła się błędu w ocenie określając kwotę podlegającą odzyskaniu na 8 EUR za pasażera każdego lotu obciążonego niższą stawką ATT.

111 Argumenty te należy odrzucić ze względów przedstawionych w pkt 85–106 niniejszego wyroku.

112 Spółki Aer Lingus i Ryanair twierdzą również, że ponieważ przewoźnicy lotniczy nie mają możliwości odzyskania od każdego pasażera lotów obniżonych niższą stawką ATT kwoty 8 EUR, którą mają zwrócić, obowiązek uiszczenia tej kwoty, ustanowiony w art. 4 spornej decyzji, jest równoznaczny z zastosowaniem wobec nich dodatkowego podatku lub sankcji, z naruszeniem zasad proporcjonalności i równego traktowania oraz wbrew orzecznictwu Trybunału, zgodnie z którym zwrot pomocy nie może być uznawany za sankcję.

113 Argumenty te należy również odrzucić.

114 Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 83 opinii, odzyskanie kwoty równej różnicy pomiędzy podatkiem należnym w sytuacji braku bezprawnie przyznanej pomocy i niższą kwotą uiszczoną w wyniku zastosowania tego środka nie stanowi nowego podatku zastosowanego z mocą wsteczną (zob. podobnie wyrok z dnia 10 czerwca 1993 r., Komisja/Grecja, C-183/91, EU:C:1993:233, pkt 17). Chodzi tu o odzyskanie części pierwotnego podatku niezapłaconego wskutek zastosowania niezgodnego z prawem zwolnienia podatkowego. Tego rodzaju odzyskanie pomocy nie stanowi również sankcji (wyrok z dnia 17 czerwca 1999 r., Belgia/Komisja, C-75/97, EU:C:1999:311, pkt 65).

115 W ten sam sposób, odnosząc się do argumentu, zgodnie z którym przewoźnicy lotniczy zobowiązani do odzyskania pomocy nie są w stanie odzyskać od swoich klientów dodatkowej kwoty podatku, do której zwrotu są zobowiązani, należy przypomnieć, że skoro niezgodna z prawem pomoc stwierdzona w spornej decyzji Komisji polegała na stosowaniu niższej stawki ATT, tj. na częściowym zwolnieniu od podatku, który nie obciążał klientów tych przewoźników, ale ich samych, odzyskanie tej pomocy oznacza zwrot różnicy pomiędzy dwiema stosowanymi stawkami. Jak zatem wynika z pkt 99 i 100

niniejszego wyroku, jest tak również w przypadku gdy beneficjenci pomocy nie uzyskali żadnej korzyści, czy to ze względu na fakt, że umożliwili skorzystanie z niej swoim klientom, czy też z jakiejkolwiek innego powodu.

116 Wreszcie obowiązek odzyskania pomocy nie stanowi naruszenia ani zasady proporcjonalności, ani zasady równego traktowania. Po pierwsze, z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że zniesienie bezprawnie przyznanej pomocy poprzez nakazanie jej zwrotu jest logiczną konsekwencją stwierdzenia jej bezprawnego charakteru, efektem czego odzyskanie przyznanej niezgodnie z prawem pomocy państwa w celu przywrócenia dawnego stanu rzeczy nie może co do zasady zostać uznane za środek nieproporcjonalny do celów postanowień traktatu FUE w dziedzinie pomocy państwa (wyroki: z dnia 11 marca 2010 r., CELF i ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, pkt 54; a także z dnia 28 lipca 2011 r., Diputación Foral de Vizcaya i in./Komisja, od C-471/09 P do C-473/09 P, niepublikowany, EU:C:2011:521, pkt 100).

117 Po drugie, beneficjenci pomocy zobowiązani do jej zwrotu w sposób oczywisty nie znajdują się w takiej samej sytuacji jak przewoźnicy lotniczy, którzy nie skorzystali z pomocy i co za tym idzie, nie są zobowiązani do jej zwrotu, efektem czego nie może być mowy o odmiennym traktowaniu podobnych sytuacji z naruszeniem zasady równego traktowania.

118 Z powyższych rozważań wynika, że należy oddalić zarzuty trzeci i czwarty podniesione w ramach skargi przed Sądem przez spółkę Aer Lingus oraz część pierwszą zarzutu trzeciego podniesionego w ramach skargi przed Sądem przez spółkę Ryanair.

W przedmiocie zarzutu drugiego podniesionego przez spółkę Aer Lingus oraz części drugiej zarzutu trzeciego podniesionego przez spółkę Ryanair w ramach skarg przed Sądem

119 Spółki Aer Lingus i Ryanair poodnoszą, że przewoźnicy lotniczy opodatkowani według wyższej stawki ATT mają prawo do zwrotu nadpłaconej kwoty podatku, również z tego powodu, że ustanowienie dwóch różnych stawek podatkowych stanowi naruszenie swobody świadczenia usług ustanowionej w art. 56 TFUE oraz potwierdzonej wyrokiem z dnia 7 września 2006 r., Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). W konsekwencji odzyskanie od beneficjentów niższej stawki ATT różnicy pomiędzy tą stawką a stawką wyższą stanowi naruszenie art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 659/1999 oraz zasad pewności prawa, skuteczności i dobrej administracji. Co więcej, tego rodzaju odzyskanie pomocy może prowadzić do poważnych zakłóceń konkurencji. W rezultacie odzyskania pomocy to przewoźnicy lotniczy, od których pomoc należy odzyskać, znajdą się w niekorzystnym położeniu, jeśli tylko uiszczą całość kwoty w wysokości 10 EUR za pasażera, podczas gdy inni przewoźnicy lotniczy, którzy uzyskali zwrot w wysokości 8 EUR z 10 EUR za pasażera uiszczanych pierwotne, nie poniosą podatku wyższego niż 2 EUR za pasażera.

120 Należy zaznaczyć w tym względzie, że charakter środka, którego dotyczy sporna decyzja, nie jest w żaden sposób podobny do charakteru środka, którego dotyczył wyrok z dnia 7 września 2006 r., Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).

121 ATT był bowiem podatkiem powszechnym, a w spornej decyzji Komisja doszła do wniosku, że niższa stawka ATT była równoznaczna z częściowym zwolnieniem podatkowym, stanowiącym samo w sobie środek pomocy. W tych okolicznościach podmioty zobowiązane do zapłaty podatku nie mogą w celu uchylenia się od zapłaty tego podatku lub w celu uzyskania jego zwrotu powoływać się na okoliczność, że zwolnienie, z którego korzystają inne przedsiębiorstwa, stanowi pomoc państwa (wyrok z dnia 7 września 2006 r., Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, pkt 30, 32 i przytoczone tam orzecznictwo).

122 Po sprecyzowaniu tej kwestii należy przypomnieć, że z pkt 78 i 79 niniejszego wyroku wynika, iż w okolicznościach niniejszej sprawy Komisja nie mogła nie stwierdzić istnienia pomocy państwa z tego tylko względu, że istniała możliwość, iż właściwe sądy krajowe nakażą zwrot nadpłaconej kwoty ATT przewoźnikom lotniczym, którzy nie skorzystali z niższej swatki tego podatku. Ponieważ Komisja była zobowiązana stwierdzić istnienie pomocy państwa, była również zobowiązana nakazać odzyskanie pomocy.

123 W tych okolicznościach to do zainteresowanego państwa członkowskiego, w tym przypadku do Irlandii, należy zapewnienie we wszelki właściwy i zgodny z ustawodawstwem krajowym oraz prawem Unii sposób, by ewentualne środki krajowe zmierzające do zwrotu podatku niektórym przedsiębiorstwom nie skutkowały nową pomocą niezgodną z postanowieniami traktatu FUE na korzyść przedsiębiorstw, które skorzystają z tego zwrotu.

124 Z powyższych rozważań wynika, że należy oddalić zarzut drugi podniesiony przez spółkę Aer Lingus oraz część drugą zarzutu trzeciego podniesionego przed Sądem przez spółkę Ryanair w ramach skarg przed Sądem.

W przedmiocie zarzutu drugiego podniesionego w ramach skargi przed Sądem przez spółkę Ryanair

125 W ramach zarzutu drugiego podniesionego w ramach skargi przed Sądem Ryanair twierdzi, że oceniając korzyść uzyskaną na podstawie ATT, Komisja winna była uwzględnić proporcjonalne oddziaływanie tego podatku na różne przedsiębiorstwa konkurencyjne, ponieważ z jednej strony niektóre przedsiębiorstwa, jak np. Aer Arann, skorzystały z niższej stawki ATT w odniesieniu do znacznie wyższego odsetka swych lotów, z drugiej zaś strony oddziaływanie ATT obliczanego według wyższej stawki dotyczyło dużo mniejszego odsetka lotów w klasie biznes i lotów długodystansowych, oferowanych przede wszystkim przez Aer Lingus.

126 Spółka Aer Lingus, jako interwenient w spawie T-500/12, nie popiera wniosków spółki Ryanair w stosunku do tego zarzutu, ale jest zdania, że względny wymiar korzyści przyznanych różnym beneficjentom może mieć istotne znaczenie dla określenia kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu. Ponieważ wyłącznym celem interwencji jest poparcie w całości lub w części żądań jednej ze stron postępowania, argumentacja spółki Aer Lingus w tym zakresie jest niedopuszczalna.

127 Jeśli natomiast chodzi o argumentację spółki Ryanair, nie znajduje ona uzasadnienia. Okoliczność, że niektórzy beneficjenci środka pomocy mogą uzyskać z korzyści, jaką pomoc ta stanowi, proporcjonalnie wyższy zysk niż zysk realizowany przez innych beneficjantów tego samego środka, nie stoi na przeszkodzie ani temu, by Komisja uznała dany środek za pomoc państwa niezgodną z jednolitym rynkiem, ani temu, by nakazała ona zwrot korzyści wynikającej z zastosowania tej pomocy.

128 Wynika stąd, że należy oddalić zarzut drugi podniesiony przez spółkę Ryanair w ramach skragi przed Sądem.

129 Ponieważ z jednej strony zarzuty pierwszy i piąty podniesione przez spółkę Aer Lingus oraz zarzuty pierwszy, czwarty i piąty podniesione przez spółkę Ryanair w ramach ich skarg przed Sądem zostały przez niego oddalone, a zarzuty podniesione przeciwko uzasadnieniu zaskarżonych wyroków potwierdzających tę decyzję podniesione przez spółki Aer Lingus i Ryanair w ramach ich odwołań wzajemnych nie zostały uwzględnione – pkt 2 sentencji zaskarżonych wyroków stał się prawomocny, a z drugiej strony z całości powyższych rozważań wynika, że ponieważ pozostałe podniesione w ramach skargi przed Sądem przez spółki Aer Lingus i Ryanair zarzuty zmierzające do stwierdzenia nieważności spornej decyzji należy również oddalić, ich odpowiednie odwołania wzajemne należy oddalić w całości.

W przedmiocie kosztów

130 Zgodnie z art. 184 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem jeżeli odwołanie jest zasadne i Trybunał wydaje orzeczenie kończące postępowanie w sprawie, rozstrzyga on również o kosztach.

131 Zgodnie z art. 138 § 1 tego regulaminu, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie art. 184 § 1 tego regulaminu, kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.

132 Ponieważ spółki Aer Lingus i Ryanair przegrały sprawę tak w zakresie swych odwołań wzajemnych, jak i w zakresie skarg przed Sądem, należy zgodnie z żądaniem Komisji obciążyć je poza ich własnymi kosztami również kosztami podniesionymi przez Komisję w postępowaniu przed Sądem oraz w postępowaniu przed Trybunałem.

133 Zgodnie z art. 140 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie art. 184 § 1 tego regulaminu, państwa członkowskie, które przystąpiły do sprawy w charakterze interwenientów, pokrywają własne koszty. Wynika stąd, że Irlandia pokryje własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

1) Wyroki Sądu Unii Europejskiej z dnia 5 lutego 2015 r., Aer Lingus/Komisja (T-473/12, niepublikowany, EU:T:2015:78) oraz z dnia 5 lutego 2015 r., Ryanair/Komisja (T-500/12, nieopublikowany, EU:T:2015:73) zostają uchylone w części, w której stwierdzają nieważność art. 4 decyzji Komisji 2013/199/UE z dnia 25 lipca 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Zróżnicowane stawki podatku od transportu lotniczego wprowadzone przez Irlandię, w zakresie, w jakim Komisja nakazuje tym przepisem odzyskanie od beneficjentów pomocy w kwocie określonej w motywie 70 tej decyzji, tj. 8 EUR za pasażera.

2) Odwołania wzajemne zostają oddalone.

3) Skargi wniesione przez spółki Aer Lingus Ltd i Ryanair Designated Activity Company na decyzję 2013/199 zostają oddalone.

4) Spółki Aer Lingus Ltd i Ryanair Designated Activity Company zostają obciążone, poza własnymi kosztami, również kosztami poniesionymi przez Komisję Europejską w ramach postępowania przed Sądem Unii Europejskiej oraz postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

5) Irlandia pokrywa własne koszty.

Podpisy