Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

21 dicembre 2016[1]

«Impugnazione — Aiuti di Stato — Tassa nazionale sui trasporti aerei — Applicazione di tassi differenziati — Tasso ridotto applicabile ai voli la cui destinazione sia situata entro un raggio di 300 km dall'aeroporto nazionale — Vantaggio — Selettività — Valutazione nel caso in cui la misura fiscale possa costituire una restrizione alla libera prestazione dei servizi — Recupero — Accisa»

Nelle cause riunite C-164/15 P e C-165/15 P,

aventi ad oggetto due impugnazioni, ai sensi dell'articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, proposte il 9 aprile 2015,

Commissione europea, rappresentata da L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche e B. Stromsky, in qualità di agenti, con domicilio eletto a Lussemburgo,

ricorrente,

procedimento in cui le altre parti sono:

Aer Lingus Ltd, con sede in Dublino (Irlanda), rappresentata da K. Bacon e A. Robertson, QC, nonché da D. Bailey, barrister, incaricato da A. Burnside, solicitor,

ricorrente in primo grado (C-164/15 P) e interveniente in primo grado (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activiy Company, già Ryanair Ltd, con sede in Dublino (Irlanda) rappresentata da B. Kennelly, QC, I.-G. Metaxas-Maragkidis, dikigoros, e E. Vahida, avocat,

ricorrente in primo grado (C-165/15 P),

Irlanda, rappresentata da E. Creedon, J. Quaney e A. Joyce, in qualità di agenti, assistiti da E. Regan, SC, e B. Doherty, BL,

interveniente in primo grado (C-164/15 P e C-165/15 P),

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, M. Vilaras (relatore), J. Malenovský, M. Safjan e D. Šváby, giudici,

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: L. Hewlett, amministratore principale,

1 — * Lingua processuale: l'inglese.

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 7 aprile 2016,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 5 luglio 2016,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con le sue impugnazioni, la Commissione europea chiede l'annullamento, da un lato, nella causa C-164/15 P, della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 5 febbraio 2015, Aer Lingus/Commissione (T-473/12, non pubblicata; in prosieguo: la «sentenza Aer Lingus, » EU:T:2015:78) e, dall'altro, nella causa C-165/15 P, della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 5 febbraio 2015, Ryanair/Commissione (T-500/12, non pubblicata; in prosieguo: la «sentenza Ryanair», EU:T:2015:73) (in prosieguo, congiuntamente: le «sentenze impugnate»), con cui il Tribunale ha accolto parzialmente i ricorsi proposti, rispettivamente, dalla Aer Lingus Ltd e dalla Ryanair Designated Activity Company, già Ryanair Ltd (in prosieguo: la «Ryanair»), e ha annullato l'articolo 4 della decisione 2013/199/UE della Commissione, del 25 luglio 2012, riguardante l'aiuto di Stato SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Tassi di imposizione differenziati applicati dall'Irlanda al trasporto aereo (GU 2013, L 119, pag. 30; in prosieguo: la «decisione controversa»), nella parte in cui tale articolo ordina il recupero dell'aiuto presso i beneficiari, per un importo che è fissato a EUR 8 per passeggero al considerando 70 di detta decisione.

2 Con le loro impugnazioni incidentali, la Aer Lingus e la Ryanair chiedono anche l'annullamento, rispettivamente, della sentenza Aer Lingus e della sentenza Ryanair.

Contesto normativo

Il regolamento (CE) n. 659/1999

3 L'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 TFUE (GU 1999, L 83, pag. 1), intitolato «Recupero degli aiuti», è formulato come segue:

«1. Nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario (in seguito denominata "decisione di recupero"). La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto [dell'Unione].

2. All'aiuto da recuperare ai sensi di una decisione di recupero si aggiungono gli interessi calcolati in base a un tasso adeguato stabilito dalla Commissione. Gli interessi decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è divenuto disponibile per il beneficiario, fino alla data di recupero.

3. Fatta salva un'eventuale ordinanza della Corte di giustizia [dell'Unione europea] emanata ai sensi dell'articolo [278 TFUE], il recupero va effettuato senza indugio secondo le procedure previste dalla legge dello Stato membro interessato, a condizione che esse consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della decisione della Commissione. A tal fine e in caso di procedimento dinanzi ai tribunali nazionali, gli Stati membri interessati adottano tutte le misure necessarie disponibili nei rispettivi ordinamenti giuridici, comprese le misure provvisorie, fatto salvo il diritto [dell'Unione]».

Il regolamento (CE) n. 1008/2008

4 L'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei [nell'Unione] (GU 2008, L 293, pag. 3), dispone che:

«I vettori aerei [dell'Unione] hanno la facoltà di prestare servizi aerei intracomunitari».

5 L'articolo 23 di tale regolamento, intitolato «Informazione e non discriminazione», prevede, al suo paragrafo 1:

«Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi:

a) tariffa aerea passeggeri o merci;

b) tasse;

c) diritti aeroportuali; e

d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti,

dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato ("opt-in")».

La direttiva 2014/104/UE

6 I considerando 3 e 4 della direttiva 2014/104/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2014, relativa a determinate norme che regolano le azioni per il risarcimento del danno ai sensi del diritto nazionale per violazioni delle disposizioni del diritto della concorrenza degli Stati membri e dell'Unione europea (GU 2014, L 349, pag. 1), recitano come segue:

«(3) (…) Per una piena efficacia degli articoli 101 e 102 TFUE, ed in particolare per realizzare l'effetto concreto dei divieti da essi previsti, è necessario che chiunque, compresi consumatori e imprese o autorità pubbliche, possa richiedere un risarcimento dinanzi alle autorità giudiziarie nazionali per i danni subiti a causa di una violazione di tali disposizioni. (…)

(4) Il diritto al risarcimento previsto dal diritto dell'Unione per i danni derivanti dalle violazioni del diritto della concorrenza dell'Unione e nazionale richiede che ciascuno Stato membro disponga di norme procedurali che garantiscano l'effettivo esercizio di tale diritto. (…)».

7 L'articolo 13 di tale direttiva, intitolato «Eccezione del trasferimento» è formulato come segue:

«Gli Stati membri provvedono affinché il convenuto in un'azione per il risarcimento del danno possa invocare, contro una domanda di risarcimento del danno, il fatto che l'attore abbia trasferito in tutto o in parte il sovrapprezzo derivante dalla violazione del diritto della concorrenza. L'onere della prova del fatto che il sovrapprezzo è stato trasferito spetta al convenuto che può ragionevolmente richiedere la divulgazione di prove all'attore o a terzi».

Fatti

8 I fatti all'origine della controversia, quali risultanti dai punti da 1 a 13 delle sentenze impugnate, possono essere riassunti come segue.

9 L'Irlanda ha istituito, a decorrere dal 30 marzo 2009, un'accisa, chiamata «*Air travel tax*» (tassa sul trasporto aereo; in prosieguo: la «TTA»), riscossa direttamente presso i vettori aerei per ogni passeggero di un aereo in partenza da un aeroporto ubicato in Irlanda, salvo qualche eccezione irrilevante ai fini del presente procedimento. La TTA era a carico dei vettori aerei ed essi erano tenuti a versarla, fatta salva la possibilità di ripercuotere l'importo di detta tassa sul prezzo del biglietto.

10 All'epoca della sua introduzione, la TTA era calcolata in funzione della distanza tra l'aeroporto di partenza e quello di arrivo e prevedeva due tassi diversi a carico delle compagnie aeree, vale a dire di EUR 2 per passeggero nel caso di un volo per una destinazione situata entro un raggio di 300 km dall'aeroporto di Dublino (in prosieguo: il «tasso ridotto della TTA») e di EUR 10 per passeggero in tutti gli altri casi (in prosieguo: il «tasso superiore della TTA»).

11 Il 21 luglio 2009, la Ryanair ha presentato alla Commissione due denunce diverse vertenti sulla TTA, la prima per violazione delle disposizioni relative agli aiuti di Stato e la seconda fondata sull'articolo 56 TFUE nonché sul regolamento n. 1008/2008. In risposta alla seconda denuncia la Commissione ha avviato un'indagine su una possibile infrazione alle disposizioni relative alla libera prestazione dei servizi e, il 18 marzo 2010, ha inviato alle autorità irlandesi una lettera di diffida. L'Irlanda ha poi modificato, a decorrere dal 1º marzo 2011, le modalità di calcolo della TTA, introducendo un tasso unico di EUR 3 per passeggero, applicabile a tutti i voli, a prescindere dalla distanza percorsa, per cui la Commissione ha concluso la propria indagine.

12 In risposta alla prima denuncia della Ryanair, la Commissione, il 13 luglio 2011, ha avviato un procedimento formale di indagine a titolo dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, vertente sul tasso ridotto della TTA. A conclusione di questo procedimento la Commissione ha adottato la decisione controversa.

13 L'articolo 1 di tale decisione constata che l'aiuto consistente in un tasso d'imposizione ridotto sul trasporto aereo applicabile a tutti i voli con un aeromobile di capacità superiore a 20 passeggeri e non utilizzato per espletare funzioni di Stato o a scopi militari, in partenza, nel periodo compreso tra il 30 marzo 2009 e il 1º marzo 2011, da un aeroporto con oltre 10 000 passeggeri l'anno verso una destinazione ubicata entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino, attuato illegalmente dall'Irlanda in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE è incompatibile con il mercato interno.

14 L'articolo 4, punto 1, della decisione controversa impone all'Irlanda il recupero dell'aiuto illegittimo. Il considerando 70 di tale decisione indica che l'ammontare dell'aiuto da recuperare corrisponde alla differenza tra il tasso ridotto della TTA e quello superiore, vale a dire a EUR 8 per ogni passeggero trasportato. Il medesimo considerando indentifica la Aer Lingus e la Ryanair tra i beneficiari dell'aiuto.

Procedimento dinanzi al Tribunale e sentenze impugnate

15 Con atti introduttivi depositati nella cancelleria del Tribunale rispettivamente il 1º novembre (causa T-473/12) e il 15 novembre 2012 (causa T-500/12), la Aer Lingus e la Ryanair hanno proposto ciascuna un ricorso di annullamento diretto contro la decisione controversa.

16 Nella causa T-473/12, la Aer Lingus ha invocato, a sostegno del suo ricorso, cinque motivi, vertenti, il primo, su un errore di diritto della Commissione in quanto ha qualificato, nella decisione controversa, il tasso ridotto della TTA come «aiuto di Stato», il secondo, su una violazione dei principi di certezza del diritto, di effettività e di buona amministrazione, poiché con la decisione controversa era stato ordinato il recupero dell'aiuto, il terzo, su un errore di diritto e su un errore manifesto di valutazione da parte della Commissione, in quanto quest'ultima ha omesso di prendere in considerazione la ripercussione della TTA sui passeggeri nella qualificazione di aiuto della misura e la quantificazione del vantaggio, il quarto, su una violazione dell'articolo 14 del regolamento n. 659/1999 nonché sui principi di proporzionalità e di parità di trattamento a motivo dell'ordine di recupero nella decisione controversa e, il quinto, su una violazione dell'obbligo di motivazione.

17 Nella causa T-500/12, la Ryanair ha invocato, a sostegno del suo ricorso, cinque motivi vertenti, il primo, su un errore di diritto che avrebbe viziato la decisione della Commissione secondo cui il tasso superiore della TTA era il tasso «normale» o il tasso «legittimo standard», il secondo su un errore di diritto e errori manifesti di valutazione della Commissione relativi alla valutazione del vantaggio accordato al titolo della TTA, il terzo, su un errore di diritto e errori manifesti di valutazione della Commissione relativi alla decisione di recupero, il quarto, sul difetto di comunicazione della decisione di recupero della Commissione, e il quinto, su un difetto di motivazione della decisione controversa.

18 Nelle sentenze impugnate, il Tribunale ha, in primo luogo, esaminato e respinto i cinque motivi dei due ricorsi, vertenti sulla violazione dell'obbligo di motivazione. Tali parti delle sentenze impugnate non sono interessate né dalle impugnazioni né dalle impugnazioni incidentali.

19 In secondo luogo, per quanto riguarda più in particolare il ricorso della Ryanair, il Tribunale ha esaminato e respinto, ai punti da 42 a 56 della sentenza Ryanair, il quarto motivo della Ryanair. Nemmeno tale parte di detta sentenza è interessata dall'impugnazione della Commissione nella causa C-165/15 P o dall'impugnazione incidentale della Ryanair nella medesima causa.

20 In terzo luogo, il Tribunale ha esaminato e respinto i primi motivi di ricorso della Aer Lingus e della Ryanair. In sostanza il Tribunale ha considerato che la Commissione non fosse incorsa in alcun errore di diritto qualificando il tasso superiore della TTA come «tasso di riferimento» per accertare l'esistenza di un vantaggio selettivo e concludendo che l'applicazione di tassi differenziati nella fattispecie era costitutiva di un aiuto di Stato, a favore delle compagnie aeree i cui voli erano assoggettati al tasso ridotto della TTA nel periodo interessato.

21 Il Tribunale, in quarto luogo, ha esaminato il terzo e il quarto motivo di ricorso della Aer Lingus e il secondo e il terzo motivo di ricorso della Ryanair, che ha parzialmente accolto.

22 Nell'ambito di siffatto esame, il Tribunale ha ritenuto che la Commissione fosse incorsa «in un errore di valutazione e in un errore di diritto» in quanto ha fissato l'importo dell'aiuto da recuperare presso taluni beneficiari, tra cui la Aer Lingus e la Ryanair, a EUR 8 per ogni passeggero di un volo beneficiante del tasso ridotto della TTA, vale a dire la differenza tra tale tasso e il tasso superiore della TTA. Secondo il Tribunale in quanto il vantaggio economico risultante dall'applicazione di tale tasso ridotto della TTA ha potuto essere trasferito ai passeggeri, anche solo parzialmente, la Commissione non aveva il diritto di considerare che il vantaggio di cui hanno fruito le compagnie aeree ammontasse automaticamente, in ogni caso, a EUR 8 a passeggero.

23 Al punto 124 della sentenza Aer Lingus, il Tribunale ha pertanto considerato che «senza che sia necessario pronunciarsi su un'eventuale violazione dei principi di proporzionalità e della parità di trattamento dedotta» dalla Aer Lingus, occorreva accogliere il terzo e il quarto motivo del suo ricorso.

24 Parimenti, al punto 150 della sentenza Ryanair, il Tribunale ha dichiarato che occorreva accogliere il secondo e il terzo motivo della Ryanair «senza che sia necessario esaminare il secondo capo del terzo motivo e gli argomenti supplementari dedotti» dalla Aer Lingus, interveniente in detta causa a sostegno delle conclusioni della Ryanair.

25 Il Tribunale, pertanto, al punto 1 del dispositivo delle sentenze impugnate, ha annullato l'articolo 4 della decisione controversa «nei limiti in cui [tale articolo] ordina il recupero degli aiuti presso i beneficiari, per un importo fissato in EUR 8 per passeggero al considerando 70 di detta decisione». Al punto 2 del dispositivo di dette sentenze, esso ha respinto il ricorso quanto al resto.

Conclusioni delle parti dinanzi alla Corte

26 La Commissione chiede che la Corte voglia:

— annullare il punto 1 del dispositivo delle sentenze impugnate;

— respingere integralmente i ricorsi dinanzi al Tribunale o, in subordine, rinviare la causa dinanzi al Tribunale;

— respingere le impugnazioni incidentali, e

— condannare le convenute in primo grado alle spese o, in subordine, riservare le spese dei due gradi di giudizio.

27 La Aer Lingus e la Ryanair chiedono che la Corte voglia:

— annullare il punto 2 del dispositivo delle sentenze impugnate;

— annullare la decisione controversa;

— respingere le impugnazioni, e

— condannare la Commissione alle spese.

28 L'Irlanda chiede che la Corte voglia:

— accogliere le impugnazioni della Commissione e respingere i ricorsi dinanzi al Tribunale, e

— respingere le impugnazioni incidentali.

Sulla domanda di riapertura della fase orale del procedimento

29 Con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 19 luglio 2016, l'Aer Lingus ha chiesto che fosse disposta la riapertura della fase orale del procedimento, ai sensi dell'articolo 83 del regolamento di procedura della Corte. A sostegno della sua domanda, la Aer Lingus fa valere la necessità di prendere posizione sulle conclusioni presentate dall'avvocato generale e, in particolare, sugli argomenti e sulla giurisprudenza menzionati ai paragrafi 79, 80, 83 e da 88 a 99 delle medesime. Peraltro, la Aer Lingus

ritiene che essa debba avere l'opportunità di presentare le proprie osservazioni sui motivi e sugli argomenti non esaminati dinanzi al Tribunale, nel caso in cui la Corte dovesse annullare la sentenza Aer Lingus e considerare che lo stato degli atti consenta la decisione della causa.

30 Con atto depositato nella cancelleria della Corte il 18 agosto 2016, la Ryanair ha indicato che essa sostiene l'istanza di riapertura della fase orale del procedimento della Aer Lingus e chiede anch'essa la riapertura della fase orale, essenzialmente per motivi identici a quelli dedotti dalla Aer Lingus.

31 Si deve ricordare che lo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea ed il regolamento di procedura della Corte non prevedono, certo, la facoltà per le parti di depositare osservazioni in risposta alle conclusioni presentate dall'avvocato generale (sentenza del 4 settembre 2014,Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

32 Infatti, ai sensi dell'articolo 252, secondo comma, TFUE, l'avvocato generale ha l'ufficio di presentare pubblicamente, con assoluta imparzialità e in piena indipendenza, conclusioni motivate sulle cause che, conformemente allo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, richiedono il suo intervento. La Corte non è vincolata né alle conclusioni dell'avvocato generale, né alle motivazioni attraverso le quali quest'ultimo giunge a formulare tali conclusioni. Di conseguenza, il disaccordo di una parte con le conclusioni dell'avvocato generale, qualunque siano le questioni da esso ivi esaminate, non può costituire, di per sé, un motivo che giustifichi la riapertura della fase orale (sentenza del 9 luglio 2015, InnoLux/Commissione, C-231/14 P, EU:C:2015:451, punti 27 e 28 e giurisprudenza ivi citata).

33 Tuttavia, ai sensi dell'articolo 83 del suo regolamento di procedura, la Corte, in qualsiasi momento, sentito l'avvocato generale, può disporre l'apertura o la riapertura della fase orale del procedimento, in particolare, se essa non si ritiene sufficientemente edotta o quando, dopo la chiusura di tale fase, una parte ha prodotto un fatto nuovo, tale da influenzare in modo decisivo la decisione della Corte.

34 Ciò non si verifica nel caso di specie. Infatti, la Corte, sentito l'avvocato generale, ritiene di disporre di tutti gli elementi necessari per statuire e che la causa non debba essere esaminata alla luce di un fatto nuovo tale da influenzare in modo determinante la sua decisione né di un argomento che non è stato oggetto di discussione dinanzi ad essa.

35 Per quanto riguarda più in particolare le richieste della Aer Lingus e della Ryanair di poter presentare le loro osservazioni sui motivi e sugli argomenti non esaminati dal Tribunale nel caso in cui la Corte dovesse annullare le sentenze impugnate e considerare che lo stato degli atti consenta la decisione della causa, deriva dalla lettura congiunta dell'articolo 168, paragrafo 1, lettera d), dell'articolo 173, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 170, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, che le parti dell'impugnazione sono invitate, nell'ambito del loro atto d'impugnazione come della loro comparsa di risposta, a presentare qualsiasi motivo o argomento pertinente, segnatamente nell'ipotesi in cui la Corte, in applicazione, dell'articolo 61, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, evocasse la causa in caso di accoglimento dell'impugnazione. Pertanto le parti hanno avuto la possibilità di presentare, sia durante la fase scritta sia durante la fase orale del procedimento, le loro osservazioni su tutti gli aspetti della causa che ritenevano pertinenti. Di conseguenza, la necessità invocata dalla Aer Lingus e dalla Ryanair di presentare osservazioni sui motivi e sugli argomenti non esaminati dal Tribunale non è idonea a giustificare la riapertura della fase orale.

36 Alla luce delle suesposte considerazioni, la Corte ritiene di non dover disporre la riapertura della fase orale del procedimento.

Sulle impugnazioni incidentali

37 A sostegno delle loro rispettive impugnazioni incidentali, che occorre esaminare in primo luogo poiché contestano l'esistenza stessa di un aiuto di Stato nella fattispecie, la Aer Lingus e la Ryanair fanno valere ciascuna un motivo unico, vertente su un errore di diritto commesso dal Tribunale, in quanto ha respinto i primi motivi dei loro rispettivi ricorsi di annullamento, con cui contestavano la qualificazione di «aiuto di Stato» del tasso ridotto della TTA.

38 Ciascuno di tali motivi si suddivide in quattro capi con cui la Aer Lingus e la Ryanair contestano la legittimità della scelta della Commissione, confermata dal Tribunale, di considerare il tasso superiore della TTA, di EUR 10 per passeggero, come tasso «normale» o di riferimento, nel quadro della sua valutazione della selettività del vantaggio risultante dall'imposizione di taluni voli al tasso ridotto di EUR 2 per passeggero.

Considerazioni preliminari

39 In via preliminare, occorre rammentare che, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, salvo deroghe contemplate dai Trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

40 Secondo giurisprudenza costante della Corte la nozione di «aiuto» è più generale di quella di «sovvenzione», dato che non designa soltanto prestazioni positive del genere delle sovvenzioni stesse, ma anche interventi statali i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che di conseguenza, senza essere sovvenzioni in senso stretto, ne hanno la stessa natura e producono identici effetti (sentenza del 15 novembre 2011, Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito, C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, punto 71 e giurisprudenza ivi citata).

41 Ne consegue che un provvedimento mediante il quale le pubbliche autorità accordano a determinate imprese un trattamento fiscale vantaggioso che, pur non implicando un trasferimento di risorse da parte dello Stato, collochi i beneficiari in una situazione finanziaria più favorevole di quella degli altri contribuenti costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Al contrario, vantaggi risultanti da una misura generale applicabile senza distinzione a tutti gli operatori economici non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 TFUE (sentenza del 15 novembre 2011, Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito, C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, punti 72 e 73 nonché giurisprudenza ivi citata).

42 Nella fattispecie, occorre rilevare che, come emerge dai punti 54 e 55 della sentenza Aer Lingus, nonché 79 e 80 della sentenza Ryanair, la Commissione ha considerato, nella decisione controversa, che, per dimostrare la selettività della TTA, essa doveva identificare un «sistema di riferimento» e determinare se detta misura costituisse una deroga a tale sistema. Avendo constatato che il tasso ridotto della TTA veniva applicato essenzialmente solo a destinazioni nazionali e solo a circa dal 10 al 15% della totalità dei voli assoggettati alla TTA, la Commissione ha concluso che il tasso superiore della TTA doveva essere considerato il tasso normale del sistema di riferimento, mentre il tasso ridotto costituiva un'eccezione.

43 In merito a dette considerazioni la Aer Lingus e la Ryanair si sono limitate a censurare dinanzi al Tribunale l'utilizzo, per dimostrare la selettività della TTA, del tasso superiore di tale tributo come tasso di riferimento.

44 Orbene, dopo aver esaminato e respinto gli argomenti dedotti a tal proposito dalla Aer Lingus e dalla Ryanair, il Tribunale ha concluso, rispettivamente ai punti 76 e 90 delle sentenze Aer Lingus e Ryanair, che la Commissione non era incorsa in alcun errore di diritto qualificando il tasso superiore della TTA come «tasso di riferimento» e, quindi, considerando che l'applicazione di tassi differenziati fosse costitutiva di un aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, a favore delle compagnie aeree di cui i voli erano assoggettati al tasso ridotto della TTA nel periodo interessato dalla decisione controversa.

45 Secondo la Aer Lingus e la Ryanair tale giudizio del Tribunale è viziato da un errore di diritto per i motivi esposti nell'ambito dei diversi capi dei loro motivi unici.

46 È in siffatto contesto che occorre esaminare i diversi capi dei motivi unici della Ryanair e della Aer Lingus, che sono diretti a dimostrare che la tesi del Tribunale è viziata da un errore di diritto, in quanto ha avallato l'utilizzo del tasso superiore della TTA come tasso di riferimento e non ha tenuto conto dell'eventuale rimborso di una parte di tale tassa agli operatori assoggettati ad un tasso superiore. Verrà esaminato, innanzitutto, il primo capo del motivo unico della Ryanair, poi il quarto capo del medesimo motivo e, infine, congiuntamente, tutti i capi del motivo unico della Aer Lingus nonché il secondo e il terzo capo del motivo unico della Ryanair.

Sulla prima parte del motivo unico della Ryanair

Argomenti delle parti

47 La Ryanair contesta il rigetto, da parte del Tribunale, ai punti da 74 a 76 della sentenza Ryanair, del suo argomento secondo cui, per determinare se la TTA imposta al tasso ridotto costituisse un aiuto di Stato, il tasso di riferimento adeguato era quello di EUR 3, adottato nel marzo 2011 dalle autorità irlandesi. Secondo la Ryanair, il fatto che tale tasso di EUR 3 non fosse applicabile durante il periodo interessato dalla decisione controversa non osta alla scelta del medesimo quale tasso di riferimento. Il tasso di EUR 10 non sarebbe mai esistito indipendentemente dal tasso ridotto e i due tassi sarebbero stati introdotti e soppressi simultaneamente. Di conseguenza, secondo la Ryanair, non vi sarebbe mai stato un tasso «normale» o «di riferimento» nella presente causa.

48 La Commissione e il governo irlandese sostengono, in via principale, che il presente capo del motivo unico è inoperante, poiché la Ryanair si limita a contestare il solo punto 74 della sentenza Ryanair e non censura i motivi sviluppati dal Tribunale ai punti 75 e 76 della medesima sentenza, che sono, da soli, sufficienti a giustificare il rigetto del suo argomento dedotto dinanzi al Tribunale. In subordine, contestano la fondatezza degli argomenti della Ryanair.

Giudizio della Corte

49 Contrariamente a quanto fanno valere la Commissione e il governo irlandese, il primo capo del motivo unico della Ryanair non è inoperante. Infatti, la Ryanair osserva nella sua impugnazione che tale capo non è diretto solo al punto 74 ma anche ai punti 75 e 76 della sentenza Ryanair. Peraltro, tali tre punti sviluppano, in sostanza, un solo e unico motivo, fondato sulla constatazione secondo cui, durante il periodo interessato dalla decisione controversa, il tasso di EUR 3 non era applicabile e, pertanto, non può essere usato come tasso di riferimento.

50 Tuttavia, nel merito, l'argomentazione della Ryanair non può essere accolta.

51 Risulta infatti da una giurisprudenza costante della Corte che, in merito alla valutazione del requisito della selettività, l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE impone di stabilire se, nell'ambito di un dato regime giuridico, un provvedimento statale sia tale da favorire «talune imprese o talune produzioni» rispetto

ad altre che si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga, tenuto conto dell'obiettivo perseguito da detto regime (sentenza del 15 novembre 2011, Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito, C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, punto 75 e giurisprudenza ivi citata).

52 Orbene, come l'avvocato generale ha sostanzialmente rilevato al paragrafo 41 delle sue conclusioni, una siffatta valutazione non può essere effettuata procedendo ad una comparazione tra l'importo dovuto dalle compagnie aeree assoggettate al tasso ridotto della TTA e un importo d'imposta ipotetico, calcolato sulla base di un tasso che, come la Ryanair ammette essa stessa, non era applicabile ad alcun volo né ad alcuna compagnia aerea durante il periodo interessato dalla decisione controversa. Come il Tribunale ha correttamente rilevato al punto 75 della sentenza Ryanair, la fissazione di un tasso di riferimento diverso da quello che effettivamente è stato applicato durante il periodo interessato non consentirebbe di valutare pienamente gli effetti della TTA.

53 Ne consegue che i punti da 74 a 76 della sentenza Ryanair non sono viziati dall'errore di diritto dedotto dalla Ryanair e che occorre respingere il primo capo del suo motivo unico.

Sul quarto capo del motivo unico della Ryanair

Argomenti delle parti

54 Con il quarto capo del suo motivo unico, la Ryanair fa valere che, contrariamente a quanto il Tribunale ha considerato al punto 89 della sentenza Ryanair, il fatto che i due tassi della TTA fossero stati introdotti simultaneamente era sicuramente rilevante per la valutazione del carattere di «aiuto di Stato» del tasso ridotto. L'introduzione simultanea dei due tassi non sarebbe una questione di «tecnica di intervento», come avrebbe considerato il Tribunale. Infatti, l'Irlanda non potrebbe prendere in considerazione un tasso unico di EUR 10 per passeggero e sarebbe per questa ragione che essa avrebbe, successivamente, scelto di sostituire i due tassi della TTA con un tasso unico di EUR 3 per passeggero. La Ryanair aggiunge che il fatto che il tasso ridotto della TTA fosse di applicazione meno frequente non basta ad escludere che tale tasso venga adottato come tasso di riferimento, poiché la frequenza delle operazioni imponibili assoggettate a un tasso d'imposizione determinato è solo uno tra i vari elementi da prendere in considerazione.

55 La Commissione ritiene che il presente capo non sia fondato, mentre il governo irlandese sostiene, in via principale, che esso è irricevibile in quanto insufficientemente sviluppato e, in subordine, che il medesimo è infondato.

Giudizio della Corte

56 Contrariamente a quanto sostiene il governo irlandese, la Ryanair ha esposto sufficientemente i motivi per cui considera che il punto 89 della sentenza Ryanair sia viziato da un errore di diritto.

57 Cionondimeno tali motivi non consentono di rimettere in discussione la fondatezza del rigetto, da parte del Tribunale, dell'argomento della Ryanair, benché tale capo del motivo unico della Ryanair debba parimenti essere respinto.

58 Infatti, come il Tribunale ha, in sostanza, rilevato al punto 89 della sentenza Ryanair, considerare che il tasso ridotto della TTA non conferiva alle imprese che vi erano assoggettate un vantaggio selettivo per il solo motivo che tale tasso è stato introdotto contemporaneamente al tasso di EUR 10 per passeggero, equivarrebbe a far dipendere il carattere di aiuto di Stato di un intervento statale dalla tecnica utilizzata. Orbene, come risulta dalla giurisprudenza costante della Corte, l'articolo 107, paragrafo 1,

TFUE non distingue tra gli interventi statali in funzione delle tecniche utilizzate dalle autorità nazionali (v., in tal senso, sentenza del 15 novembre 2011, Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito, C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, punto 87 e giurisprudenza ivi citata).

59 Di conseguenza, il quarto capo del motivo unico della Ryanair deve parimenti essere respinto.

Sul motivo unico della Aer Lingus e sul secondo e terzo capo del motivo unico della Ryanair

Argomenti delle parti

60 Il motivo unico della Aer Lingus si articola in quattro capi. Nell'ambito del primo capo, la Aer Lingus fa valere che se il punto 43 della sentenza Aer Lingus deve essere inteso nel senso che l'esame del carattere di aiuto di Stato di una misura determinata non deve mai tener conto della eventuale contrarietà a disposizioni del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE di tale misura esso è viziato da errore di diritto. Secondo la Aer Lingus, la pertinenza di tale questione è stata riconosciuta dalla Corte ai punti 31 e 32 della sua sentenza del 27 marzo 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100) e ai punti da 14 a 16 della sua sentenza del 10 luglio 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Deriverebbe inoltre dai punti 23 e 24 della sentenza del 27 settembre 1988, Asteris e a. (da 106/87 a 120/87, EU:C:1988:457) e dal punto 60 della sentenza del 1º luglio 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Commissione (T-62/08, EU:T:2010:268) che un pagamento effettuato dallo Stato per risarcire un danno da esso causato non costituisce un aiuto di Stato.

61 In tale contesto, la Aer Lingus ricorda che, dinanzi al Tribunale, essa aveva sostenuto che la riscossione della TTA al tasso di EUR 10 per passeggero era illegale, perché contraria all'articolo 56 TFUE e al regolamento n. 1008/2008 e che la TTA riscossa a tale tasso poteva essere rimborsata alle compagnie interessate. Orbene, tale illegalità osterebbe a che tale tasso ridotto della TTA sia qualificato come aiuto di Stato.

62 Con il secondo capo del suo motivo unico, la Aer Lingus fa valere che il Tribunale ha commesso un errore di diritto, in quanto ha considerato, al punto 63 della sentenza Aer Lingus, che la Commissione poteva qualificare il tasso di EUR 10 per passeggero come tasso d'imposizione «normale» anche se quest'ultimo era illegale. Infatti, il punto 58 della medesima sentenza, secondo cui l'argomento della Aer Lingus era fondato su una premessa erronea, è contraddittorio e viziato da errore, in quanto la Commissione aveva solo constatato, nella decisione controversa, che era l'esistenza di tassi differenziati di TTA a costituire una restrizione alla libera prestazione di servizi e non il tasso superiore in quanto tale.

63 Nell'ambito del terzo capo del suo motivo unico, la Aer Lingus censura il punto 60 della sentenza Aer Lingus, secondo cui, poiché sarebbe possibile rimediare ad una discriminazione fiscale, quale quella risultante dall'esistenza di due tassi di TTA diversi, aumentando il tasso ridotto al livello del tasso superiore o, al contrario, abbassando il tasso superiore al livello del tasso ridotto, o instaurando un nuovo tasso unico, non è corretto sostenere che il tasso superiore della TTA è illegale. Secondo la Aer Lingus, tale punto confonde la questione dell'azione che lo Stato membro deve intraprendere per porre fine alla discriminazione per il futuro con quella dell'azione che deve intraprendere per rimediare all'illegalità «storica» dei tassi d'imposizione discriminatori.

64 Infine, nel quadro del quarto capo del suo motivo unico, la Aer Lingus censura il punto 61 della sentenza Aer Lingus secondo cui «un (…) diritto al rimborso [della TTA pagata al tasso di EUR 10 per passeggero], a supporlo dimostrato, non è automatico e dipende da una serie di fattori quali i termini di prescrizione applicabili nel diritto nazionale per proporre una tale domanda, il rispetto dei principi generali come l'assenza di arricchimento senza causa». La Aer Lingus fa valere che l'illegalità intrinseca del tasso superiore della TTA o dei tassi differenziati, nonché il fatto che l'Irlanda era in

linea di principio tenuta a rimborsare, alle compagnie che avevano versato la TTA al tasso superiore, la differenza tra il medesimo e il tasso ridotto, significavano che il tasso superiore non poteva essere considerato come il tasso d'imposizione «normale».

65 Con il secondo capo del suo motivo unico, la Ryanair fa valere che il tasso della TTA di EUR 10 per passeggero non poteva costituire il «tasso di riferimento», per la valutazione del carattere di aiuto di Stato del tasso ridotto della TTA, in quanto, analogamente a quanto dichiarato dalla Corte nella sua sentenza del 6 febbraio 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), il tasso di EUR 10 per passeggero era contrario all'articolo 56 TFUE e al regolamento n. 1008/2008. Considerare il tasso superiore come tasso di riferimento pregiudicherebbe la coerenza del diritto dell'Unione.

66 Nell'ambito del terzo capo del suo motivo unico, la Ryanair fa valere che il Tribunale erroneamente ha fatto riferimento, al punto 88 della sentenza Ryanair, a «domande di rimborso ipotetiche» della TTA versata al tasso superiore. A suo avviso, l'imposizione della TTA a detto tasso era contraria al diritto dell'Unione e l'eccedenza della tassa pagata doveva essere restituita alle imprese interessate.

67 La Commissione e il governo irlandese contestano l'argomentazione esposta dalla Aer Lingus e dalla Ryanair e considerano che essa deve essere respinta in quanto infondata.

Giudizio della Corte

68 Per quanto riguarda, innanzitutto, il primo capo del motivo unico della Aer Lingus, occorre ricordare che solo gli effetti prodotti dalla misura fiscale di cui trattasi rilevano per la valutazione del suo eventuale carattere di «aiuto di Stato» e, in particolare, per determinare se tale misura conduca ad un trattamento fiscale più favorevole dei suoi beneficiari rispetto agli altri contribuenti (v., in tal senso, sentenza del 15 novembre 2011, Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito, C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, punto 87 e giurisprudenza ivi citata).

69 Pertanto, la circostanza che una misura fiscale sia contraria a disposizioni del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE non consente di escludere dalla qualificazione di «aiuto di Stato» l'esenzione di tale misura di cui beneficiano taluni contribuenti, per tutto il tempo in cui la misura in questione produce effetti nei confronti degli altri contribuenti e non è stata né abrogata né dichiarata illegale e, pertanto, inapplicabile (v., in tal senso, sentenza del 3 marzo 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, punto 38).

70 Questo è in sostanza quanto rilevato dal Tribunale al punto 43 della sentenza Aer Lingus come, del resto, al punto 45 della sentenza Ryanair. Contrariamente dunque a quanto asserisce la Aer Lingus nell'ambito del primo capo del suo motivo unico, il punto 43 della sentenza Aer Lingus non è viziato da alcun errore di diritto.

71 Tale considerazione non è rimessa in discussione dalla giurisprudenza invocata dalla Aer Lingus citata al punto 60 della presente sentenza.

72 Infatti, da tale giurisprudenza risulta semplicemente che non costituisce un aiuto di Stato il rimborso, ad un'impresa, dell'importo di una tassa a cui era stata assoggettata in violazione del diritto dell'Unione o un risarcimento che le autorità nazionali sono condannate a versare a imprese in riparazione di un danno che esse avrebbero provocato loro.

73 Orbene, l'aiuto di Stato interessato dalla decisione controversa non trova la propria origine né nel rimborso di una tassa contraria a disposizioni del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE e pagata dalla Aer Lingus e dalla Ryanair, né nel versamento, a tali due imprese, di un risarcimento danni. Tale giurisprudenza è quindi irrilevante nelle presenti cause.

74 Ne consegue che il primo capo del motivo unico della Aer Lingus deve essere respinto.

75 Per quanto riguarda, poi, i capi secondo, terzo e quarto del motivo unico della Aer Lingus nonché i capi secondo e terzo del motivo unico della Ryanair, occorre constatare che essi si fondano sulla premessa secondo cui la contrarietà totale o parziale della TTA a disposizioni del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE potrebbe esercitare un'influenza sulla valutazione del carattere di aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, dell'esenzione totale o parziale di tale tassa di cui beneficerebbero taluni operatori, in quanto, segnatamente, una siffatta contrarietà potrebbe condurre, mediante un procedimento dinanzi ai giudici nazionali, al rimborso della totalità o di una parte della tassa in questione agli altri operatori che non avrebbero beneficiato dell'esenzione di cui trattasi.

76 Orbene, è pacifico che quando la Commissione ha effettuato la propria valutazione e ha adottato la decisione controversa la misura fiscale di cui trattasi produceva effetti, nel senso che talune compagnie aeree versavano la TTA al tasso ridotto, mentre altre che, conformemente alla valutazione della Commissione non contestata dalla Aer Lingus o dalla Ryanair, si trovavano in una situazione giuridica e di fatto paragonabile con riferimento agli obiettivi della misura fiscale di cui trattasi, pagavano la medesima tassa al tasso superiore.

77 Deriva dalle considerazioni esposte ai punti 68 e 69 della presente sentenza che la Commissione doveva tener conto di tali effetti e non può ignorarli per il solo motivo che le compagnie aeree assoggettate ad un trattamento fiscale meno favorevole potevano eventualmente ottenere il rimborso della tassa versata in eccesso, mediante un procedimento dinanzi ai giudici nazionali, eventualmente sulla base di disposizioni di diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE.

78 Occorre infatti rilevare che spetta non alla Commissione, ma ai giudici nazionali statuire definitivamente sull'eventuale rimborso di una tassa asseritamente illegale con riferimento al diritto dello Stato membro interessato o contraria a disposizioni del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE, eventualmente dopo che tali giudici hanno ottenuto da parte della Corte, mediante un rinvio pregiudiziale, le precisazioni necessarie sulla portata e sull'interpretazione del diritto dell'Unione. L'effetto utile dell'articolo 107 TFUE sarebbe sostanzialmente ridotto se la Commissione fosse obbligata, prima di qualificare una misura fiscale come «aiuto di Stato», ai sensi di tale articolo, ad aspettare la decisione dei giudici competenti per quanto riguarda un eventuale rimborso della tassa o dell'imposta versata in eccesso da taluni soggetti passivi.

79 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre respingere in quanto infondati il secondo, il terzo e il quarto capo del motivo unico della Aer Lingus, nonché il secondo e il terzo capo del motivo unico della Ryanair e, pertanto, le impugnazioni incidentali nella loro integralità.

Sulle impugnazioni principali

80 A sostegno di ciascuna delle sue impugnazioni, la Commissione deduce, proponendo argomenti identici, un motivo unico, vertente sulla violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e sull'articolo 14 del regolamento n. 659/1999. Tale motivo è diretto avverso i punti da 88 a 127 della sentenza Aer Lingus e i punti da 119 a 152 della sentenza Ryanair.

Argomenti delle parti

81 La Commissione contesta al Tribunale un errore di diritto e una violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e dell'articolo 14 del regolamento n. 659/1999, in quanto, dichiarando che essa avrebbe dovuto tener conto della misura in cui le compagnie aeree beneficiarie avevano ripercosso sui

passeggeri il vantaggio risultante dall'applicazione della TTA al tasso ridotto, ha definito un nuovo criterio economico per determinare gli importi da restituire di un aiuto di Stato, quale quello di cui trattasi nella fattispecie.

82 La Aer Lingus contesta gli argomenti della Commissione, che deriverebbero da una lettura erronea della sentenza Aer Lingus. Essa ricorda che il Tribunale ha dichiarato che la TTA è un'accisa, in altri termini un'imposta indiretta, che colpisce i passeggeri, che sarebbero i beneficiari del tasso ridotto della TTA. La misura fiscale di cui trattasi non può quindi essere assimilata a una sovvenzione da parte dello Stato o a una misura che consente ad un'impresa di realizzare economie di costi. La Aer Lingus aggiunge che non le era consentito riscuotere, presso passeggeri dei voli assoggettati al tasso ridotto, un importo superiore a tale tasso e che, se essa fosse tenuta a restituire gli 8 EUR per biglietto richiesti dalla Commissione, non le sarebbe possibile recuperare retroattivamente tale importo presso i passeggeri che hanno acquistato il biglietto in questione al tasso ridotto.

83 La Ryanair fa valere, a titolo principale, che il motivo unico della Commissione è inoperante. A suo avviso, per giustificare l'annullamento dell'articolo 4 della decisione controversa, il Tribunale avrebbe dedotto tre motivi diversi, ai punti, rispettivamente, da 120 a 133, da 134 a 144 e da 145 a 149 della sentenza Ryanair. L'impugnazione della Commissione riguarderebbe solo il primo di tali motivi, relativo all'ampiezza della ripercussione della TTA sui passeggeri, mentre gli altri due, relativi, rispettivamente, da una parte, alla situazione particolare nonché ai vincoli concorrenziali del mercato di cui trattasi e, dall'altra, all'assenza di giustificazione della necessità di recuperare la differenza tra il tasso superiore e inferiore della TTA per ripristinare la situazione anteriore, non sarebbero contestati dalla Commissione.

84 In subordine, la Ryanair sostiene che il motivo unico della Commissione è privo di fondamento. Il Tribunale si sarebbe infatti limitato ad applicare il principio secondo cui occorrerebbe determinare il valore reale del vantaggio ottenuto mediante l'aiuto. Inoltre la Commissione amplificherebbe le difficoltà legate alla fissazione esatta di tale importo nel caso in cui la soluzione proposta dal Tribunale dovesse essere mantenuta. La Ryanair osserva infine che sarebbe illogico non tener conto della ripercussione sui clienti del vantaggio ottenuto dal beneficiario dell'aiuto, mentre l'articolo 13 della direttiva 2014/104 consente all'autore di un'infrazione alle regole della concorrenza di eludere il pagamento, a titolo di risarcimento, del costo supplementare risultante dall'infrazione, se il medesimo è stato ripercosso sui clienti del richiedente.

Giudizio della Corte

85 In via preliminare, occorre rilevare che, contrariamente a quanto fa valere la Ryanair, il motivo unico della Commissione non è inoperante.

86 Certo, secondo una giurisprudenza consolidata della Corte, nell'ambito di un ricorso contro una pronuncia del Tribunale di primo grado, censure mosse in merito a una motivazione sovrabbondante di una sentenza del Tribunale devono essere respinte in modo puro e semplice, in quanto inoperanti, poiché non possono comportare l'annullamento di tale pronuncia (v., in tal senso, sentenza del 2 settembre 2010, Commissione/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punto 75 e giurisprudenza ivi citata).

87 Tuttavia, nella fattispecie, contrariamente agli argomenti della Ryanair, i punti da 120 a 149 della sentenza Ryanair non presentano tre motivi distinti, ciascuno dei quali sarebbe, di per sé, sufficiente a giustificare l'annullamento dell'articolo 4 della decisione controversa. Tali punti, al pari, peraltro, dei punti da 104 a 123 della sentenza Aer Lingus, redatti in termini molto simili, sviluppano diversi aspetti della medesima tesi del Tribunale che giustifica la sua decisione, enunciata ai punti 123 della sentenza Aer Lingus e 119 della sentenza Ryanair, secondo cui la Commissione era incorsa in «un errore di valutazione e in un errore di diritto» fissando l'importo dell'aiuto da recuperare presso le

compagnie aeree a EUR 8 per passeggero. Tali diversi aspetti sono connessi gli uni con gli altri ed è artificiosamente e in violazione della loro coerenza interna che la Ryanair li separa in tre motivi asseritamente distinti.

88 Inoltre, l'argomento dedotto dalla Commissione mette in discussione l'integralità del ragionamento del Tribunale e non solo una parte di esso, come sostiene erroneamente la Ryanair.

89 Ciò precisato, quanto all'analisi di merito del motivo unico della Commissione, occorre, innanzitutto, ricordare che l'obbligo per lo Stato membro interessato di sopprimere, mediante recupero, un aiuto considerato dalla Commissione incompatibile con il mercato unico mira, secondo una giurisprudenza costante della Corte, al ripristino della situazione anteriore all'erogazione dell'aiuto (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 1995, Commissione/Italia, C-350/93, EU:C:1995:96, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).

90 Siffatto obiettivo è raggiunto quando gli aiuti in parola, eventualmente maggiorati degli interessi di mora, sono stati restituiti dal beneficiario o, in altri termini, dalle imprese che ne hanno tratto effettivo vantaggio. Per effetto di tale restituzione, il beneficiario è infatti privato del vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata (sentenza del 29 aprile 2004, Germania/Commissione, C-277/00, EU:C:2004:238, punto 75 e giurisprudenza ivi citata).

91 Inoltre, il recupero di un aiuto illegittimo ai fini del ripristino della situazione anteriore non implica una differente ricostruzione del passato in funzione di elementi ipotetici quali le scelte, spesso molteplici, che avrebbero potuto essere compiute dagli operatori interessati, tanto più che le scelte effettivamente compiute con il beneficio dell'aiuto possono risultare irreversibili (sentenza del 15 dicembre 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, punto 118).

92 Ne consegue, come l'avvocato generale ha sostanzialmente rilevato al paragrafo 62 delle sue conclusioni, che il recupero di tale aiuto implica la restituzione del vantaggio procurato dal medesimo al suo beneficiario e non la restituzione dell'eventuale profitto economico realizzato dal medesimo mediante lo sfruttamento di tale vantaggio. Un siffatto profitto può non essere identico al vantaggio che costituisce detto aiuto, o addirittura risultare inesistente, senza che tale circostanza possa giustificare il mancato recupero di tale medesimo aiuto, o il recupero di una somma diversa da quella che costituisce il vantaggio procurato dall'aiuto illegittimo di cui trattasi.

93 Per quanto riguarda, particolarmente, un aiuto illegittimo concesso in forma di vantaggio fiscale, emerge parimenti dalla giurisprudenza della Corte che il recupero dell'aiuto implica l'assoggettamento delle operazioni effettivamente realizzate dai beneficiari dell'aiuto di cui trattasi al trattamento fiscale che, in assenza dell'aiuto illegittimo, sarebbe stato loro applicabile (v., in tal senso, sentenza del 15 dicembre 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, punto 119).

94 Nella specie, il vantaggio fiscale conferito dalla TTA consisteva, secondo la decisione controversa, nell'applicazione di tassi di imposizione diversi durante il periodo interessato, che avrebbero portato a far beneficiare le compagnie aeree in Irlanda tenute a versare il tasso d'imposizione di EUR 2 per passeggero di un vantaggio rispetto alle altre compagnie che hanno dovuto versare un importo di EUR 10 per passeggero durante il medesimo periodo. Orbene, la Aer Lingus e la Ryanair non sono riuscite a dimostrare che detta decisione, nella parte in cui constata l'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, sia viziata da illegittimità.

95 Ciò premesso, alla luce delle considerazioni esposte ai punti da 89 a 93 della presente sentenza, occorre constatare che la restituzione del vantaggio procurato dalla misura di aiuto, quale identificata dalla decisione controversa, richiedeva il recupero, da parte delle autorità fiscali irlandesi, presso i beneficiari del tasso ridotto della TTA, della differenza tra l'importo della TTA che, in assenza

dell'aiuto illegittimo, avrebbe dovuto essere pagato per ciascuno dei voli in questione, vale a dire quello della TTA al tasso superiore, e l'importo della TTA effettivamente pagata, vale a dire quello calcolato sulla base del tasso ridotto della TTA.

96 Ciò premesso, occorre constatare che, nella fattispecie, la restituzione dell'aiuto richiedeva il recupero di una somma di EUR 8 per passeggero di ciascuno dei voli interessati, come ha precisato la Commissione all'articolo 4 della decisione controversa.

97 Le considerazioni esposte ai punti da 104 a 123 della sentenza Aer Lingus e da 120 a 149 della sentenza Ryanair non possono giustificare, contrariamente a quanto ha considerato il Tribunale, una conclusione diversa.

98 Infatti, poiché, conformemente alla legislazione irlandese applicabile, le compagnie aeree erano direttamente debitrici della TTA, poco importa che nelle circostanze delle presenti cause tale tassa sia stata qualificata, nella legislazione irlandese, come «accisa». Per il medesimo motivo, la questione se, da un punto di vista tecnico, la TTA debba essere qualificata come imposta diretta o indiretta è irrilevante.

99 È parimenti priva di rilevanza, per quanto riguarda la questione del recupero dell'aiuto, la nozione di «ripercussione economica» menzionata rispettivamente ai punti 91 della sentenza Aer Lingus e 123 della sentenza Ryanair. A tal proposito, il Tribunale ha osservato che, per quanto riguarda i voli assoggettati al tasso ridotto di EUR 2 per passeggero, ai fini della valutazione della «ripercussione economica», occorreva determinare in che misura le compagnie aeree interessate si fossero effettivamente avvalse del vantaggio economico risultante dall'applicazione di tale tasso ridotto.

100 Orbene, come risulta dai punti 92 e 93 della presente sentenza, il recupero dell'aiuto implica la restituzione del vantaggio procurato dal medesimo al suo beneficiario e non la restituzione del profitto economico eventualmente realizzato dal medesimo attraverso lo sfruttamento di tale vantaggio. Non occorre dunque esaminare se, e in quale misura, tali compagnie abbiano effettivamente utilizzato il vantaggio economico risultante dall'applicazione del tasso ridotto.

101 Le considerazioni del Tribunale esposte ai punti da 92 a 105 della sentenza Aer Lingus e da 124 a 136 della sentenza Ryanair attestano la medesima confusione tra il vantaggio accordato per effetto del tasso ridotto della TTA e il profitto che i destinatari dell'aiuto potevano o avrebbero potuto trarre da tale vantaggio.

102 Infatti, contrariamente a quanto il Tribunale ha considerato, rispettivamente ai punti 105 della sentenza Aer Lingus e 136 della sentenza Ryanair, il vantaggio, quale identificato dalla Commissione nella decisione controversa, non consisteva nel fatto che le compagnie aeree assoggettate a tale tasso abbiano potuto «offrire prezzi maggiormente competitivi». Esso consisteva, semplicemente, nel fatto che tali medesime compagnie dovevano versare un importo di TTA inferiore a quello che avrebbero dovuto pagare se i loro voli fossero stati assoggettati al tasso superiore della TTA. La questione se tale vantaggio abbia consentito loro di proporre prezzi di biglietti più competitivi, o se abbiano sfruttato tale vantaggio in altro modo, riguarda la valutazione dell'eventuale profitto che hanno potuto realizzare attraverso lo sfruttamento del vantaggio conferito e una siffatta valutazione è irrilevante per il recupero dell'aiuto.

103 È parimenti a torto che il Tribunale ha ritenuto, rispettivamente ai punti 110 della sentenza Aer Lingus e 141 della sentenza Ryanair, che le circostanze delle cause di cui era investito erano diverse dalla causa che ha dato luogo alla sentenza del 15 dicembre 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), in quanto le compagnie aeree beneficiarie del tasso ridotto della TTA «non avrebbero potuto optare per un'operazione diversa da quella che era corredata di un aiuto».

104 Infatti, come il Tribunale ha sostanzialmente riconosciuto ai punti 111 della sentenza Aer Lingus e 142 della sentenza Ryanair, nulla impediva a dette compagnie di aumentare il prezzo al netto delle tasse dei biglietti dei voli assoggettati al tasso ridotto della TTA di un importo di EUR 8. Il fatto che, in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008, esse potevano aggiungere, ai prezzi dei biglietti al netto delle tasse, solo l'importo di EUR 2 corrispondenti alla TTA calcolata al tasso ridotto, non può condurre ad una conclusione diversa, in quanto l'importo corrispondente alla differenza tra i due tassi della TTA vale a dire di EUR 8, avrebbe potuto essere incluso previamente nel prezzo del biglietto al netto delle tasse.

105 Le considerazioni che precedono non sono rimesse in discussione dall'argomento della Ryanair vertente sull'articolo 13 della direttiva 2014/104. Come emerge dalla giurisprudenza della Corte citata ai punti 89 e 90 della presente sentenza, il recupero di un aiuto illegittimo ha una finalità diversa da quella perseguita dalla direttiva 2014/104. In particolare, quest'ultima direttiva mira, come emerge dai suoi considerando 3 e 4, ad assicurare l'esercizio efficace, per chiunque si ritenga vittima di un'infrazione alle regole della concorrenza previste agli articoli 101 TFUE e 102 TFUE, del suo diritto di chiedere il risarcimento del danno asseritamente subito. Il recupero dell'aiuto, invece, non riguarda la riparazione di un qualsiasi danno individuale, ma il ripristino, sul mercato interessato, della situazione anteriore all'erogazione di detto aiuto.

106 Da tutte le considerazioni che precedono emerge che, dichiarando, rispettivamente ai punti 123 della sentenza Aer Lingus e 119 della sentenza Ryanair, che la Commissione era incorsa in «un errore di valutazione e in un errore di diritto» fissando l'importo dell'aiuto da recuperare presso i beneficiari del tasso ridotto della TTA a EUR 8 per ciascuno dei passeggeri dei voli interessati da tale tasso, il Tribunale ha commesso un errore di diritto nella sua sentenza.

107 Di conseguenza, occorre accogliere le impugnazioni della Commissione e annullare il punto 1 dei dispositivi rispettivi delle sentenze Aer Lingus e Ryanair.

Sul ricorso dinanzi al Tribunale

108 A norma dell'articolo 61, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, quest'ultima, in caso di annullamento della decisione del Tribunale, può statuire definitivamente sulla controversia qualora lo stato degli atti lo consenta. Ciò si verifica nel caso di specie.

109 Poiché le sentenze impugnate devono essere annullate solo per quanto riguarda il punto 1 dei loro dispositivi rispettivi e non il punto 2 dei medesimi, tale annullamento non riguarda il rigetto, da parte del Tribunale, del primo e del quinto motivo di ricorso della Aer Lingus nonché del primo, del quarto e del quinto motivo di ricorso della Ryanair. Pertanto, occorre esaminare unicamente dal secondo al quarto motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Aer Lingus, nonché il secondo e il terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair.

Sul terzo e quarto motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Aer Lingus nonché sul primo capo del terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair

110 La Aer Lingus e la Ryanair fanno valere, in sostanza, che la Commissione è incorsa in un errore di diritto nonché in un errore di valutazione fissando l'importo dell'aiuto da recuperare a EUR 8 per passeggero, per ciascuno dei voli assoggettati al tasso ridotto della TTA.

111 Tali argomenti devono essere respinti per i motivi esposti ai punti da 85 a 106 della presente sentenza.

112 La Aer Lingus e la Ryanair sostengono anche che, poiché le compagnie aeree non possono più recuperare, presso ciascuno dei passeggeri dei voli assoggettati al tasso ridotto della TTA, gli EUR 8 che devono restituire, l'obbligo di pagare tale somma, istituito dall'articolo 4 della decisione controversa, equivale all'imposizione di una tassa aggiuntiva o di una sanzione, in violazione dei principi di proporzionalità e di parità di trattamento e in violazione della giurisprudenza della Corte secondo cui la restituzione dell'aiuto non può essere considerato una sanzione.

113 Tali argomenti devono parimenti essere respinti.

114 Come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 83 delle sue conclusioni, il recupero di un importo pari alla differenza tra la tassa che sarebbe stata dovuta in assenza di una misura d'aiuto illegittima e l'importo più ridotto pagato in applicazione di tale misura non costituisce una nuova tassa, imposta retroattivamente (v., in tal senso, sentenza del 10 giugno 1993, Commissione/Grecia, C-183/91, EU:C:1993:233, punto 17). Si tratta del recupero della parte della tassa iniziale non pagata in applicazione di un'esenzione illegittima. Nemmeno un siffatto recupero costituisce una sanzione (sentenza del 17 giugno 1999, Belgio/Commissione, C-75/97, EU:C:1999:311, punto 65).

115 Parimenti, quanto all'argomento secondo cui le compagnie aeree interessate dal recupero non sono in grado di recuperare, presso i propri clienti, la tassa supplementare che devono restituire, basta ricordare che, poiché l'aiuto illegittimo identificato dalla Commissione nella decisione controversa consisteva nell'applicazione del tasso ridotto della TTA, vale a dire in un'esenzione parziale di una tassa che colpiva non i clienti di tali compagnie aeree, ma queste ultime, il recupero di tale aiuto implicava necessariamente la restituzione della differenza tra i due tassi applicabili. Pertanto, come emerge dai punti 99 e 100 della presente sentenza, ciò avviene anche nel caso in cui i beneficiari di tale aiuto non abbiano tratto alcun profitto dal vantaggio in questione, o perché hanno fatto beneficiare di tale vantaggio i loro clienti o per qualsiasi altro motivo.

116 Infine, l'obbligo di recupero di detto aiuto non viola né il principio di proporzionalità né il principio di parità di trattamento. Da una parte, risulta da una giurisprudenza costante della Corte che la soppressione di un aiuto illegittimo mediante recupero è la conseguenza dell'accertamento della sua illegittimità, sicché il recupero di siffatto aiuto, onde ripristinare lo status quo ante, non può, in linea di principio, ritenersi un provvedimento sproporzionato rispetto alle finalità delle disposizioni del trattato FUE in materia di aiuti di Stato (sentenze dell'11 marzo 2010, CELF e ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, punto 54, e del 28 luglio 2011, Diputación Foral de Vizcaya e a./Commissione, da C-471/09 P a C-473/09 P, non pubblicata, EU:C:2011:521, punto 100).

117 D'altra parte, i beneficiari dell'aiuto, che sono tenuti a restituirlo, non si trovano manifestamente nella medesima situazione delle compagnie aeree che non hanno beneficiato dell'aiuto e non sono interessate dal recupero, per cui un trattamento diverso di situazioni analoghe in violazione del principio della parità di trattamento non sussiste.

118 Risulta dalle considerazioni che precedono che il terzo e il quarto motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Aer Lingus nonché il primo capo del terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair devono essere respinti.

Sul secondo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Aer Lingus e sul secondo capo del terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair

119 La Aer Lingus e la Ryanair fanno valere che le compagnie aeree assoggettate al tasso superiore della TTA hanno il diritto di ottenere il rimborso dell'importo della tassa versata in eccesso, sia sulla base del fatto che l'istituzione di due tassi diversi costituisce una violazione della libera prestazione dei servizi sancita dall'articolo 56 TFUE sia in applicazione della giurisprudenza risultante dalla sentenza del 7 settembre 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Di conseguenza, il recupero

presso i beneficiari del tasso ridotto della TTA, della differenza tra tale tasso e il tasso superiore, costituirebbe una violazione dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 659/1999 nonché dei principi di certezza del diritto, di effettività e di buona amministrazione. Inoltre, un siffatto recupero condurrebbe a gravi distorsioni di concorrenza. Infatti, in seguito a tale recupero, sarebbero le compagnie aeree che sono state oggetto di tale misura di recupero a essere poste in una situazione pregiudizievole, in quanto avrebbero versato un importo totale di EUR 10 per passeggero, mentre le altre compagnie aeree, che hanno ottenuto il rimborso di 8 EUR sui 10 EUR per passeggero inizialmente versati, avrebbero dovuto sostenere solo una tassa di EUR 2 per passeggero.

120 Occorre rilevare, a tal riguardo, che la natura della misura interessata dalla decisione controversa non è affatto analoga a quella interessata dalla sentenza del 7 settembre 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).

121 Infatti, la TTA era una tassa avente una portata generale e, nella decisione controversa, la Commissione è giunta alla conclusione che il tasso ridotto della TTA equivaleva a un'esenzione parziale costitutiva, di per sé, di una misura di aiuto. In tali circostanze, i soggetti passivi della tassa in questione non possono eccepire che l'esenzione di cui beneficiano altre imprese costituisca un aiuto statale per sottrarsi al pagamento del detto contributo ovvero per ottenerne il rimborso (sentenza del 7 settembre 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, punti 30 e 32 nonché la giurisprudenza ivi citata).

122 Precisato ciò, occorre ricordare che, come emerge dai punti 78 e 79 della presente sentenza, nelle circostanze come quelle della fattispecie, la Commissione non può astenersi dal constatare l'esistenza di un aiuto di Stato per il solo motivo che esisterebbe una possibilità che i giudici nazionali competenti ordinino il rimborso della TTA riscossa in eccesso alle compagnie aeree che non hanno beneficiato del tasso ridotto della medesima. Poiché era tenuta constatare l'esistenza di un aiuto di Stato, la Commissione era anche tenuta a ordinare il recupero di detto aiuto.

123 In tali circostanze, spetta allo Stato membro interessato, nella fattispecie l'Irlanda, assicurarsi, con qualsiasi mezzo adeguato e conforme alla propria legislazione interna nonché al diritto dell'Unione, che eventuali misure nazionali aventi per effetto il rimborso, a talune imprese, di una tassa, non si risolvano in un nuovo aiuto incompatibile con le disposizione del trattato FUE, a vantaggio delle imprese che beneficiano di tale rimborso.

124 Dalle considerazioni che precedono emerge che il secondo motivo del ricorso dinanzi al Tribunale della Aer Lingus nonché il secondo capo del terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair devono essere respinti.

Sul secondo motivo di ricorso della Ryanair

125 Nell'ambito del secondo motivo del suo ricorso dinanzi al Tribunale, la Ryanair fa valere che la Commissione avrebbe dovuto tener conto dell'impatto proporzionato della TTA sulle diverse imprese concorrenti nella valutazione del vantaggio conferito dalla TTA, in quanto, da un lato, alcune compagnie, segnatamente la Aer Arann, hanno tratto vantaggio dal tasso ridotto della TTA per una percentuale molto più elevata dei loro voli e, dall'altro, l'impatto della TTA, calcolata al tasso superiore, era molto meno rilevante per i voli in business class e i voli di lungo raggio, proposti principalmente dalla Aer Lingus.

126 La Aer Lingus, nella sua qualità di interveniente nella causa T-500/12, non sostiene le conclusioni della Ryanair per quanto riguarda tale motivo, ma considera che l'importanza relativa del vantaggio conferito ai diversi beneficiari potrebbe essere pertinente per determinare l'importo dell'aiuto da recuperare. Orbene, poiché l'intervento non può avere uno scopo diverso dal sostegno, in tutto o in parte, delle conclusioni di una delle parti, l'argomento della Aer Lingus su tale punto è irricevibile.

127 Quanto all'argomento della Ryanair, esso non può essere accolto. La circostanza che taluni beneficiari di una misura di aiuto possano trarre dal vantaggio che costituisce tale aiuto un profitto maggiore, in proporzione, rispetto a quello tratto dagli altri beneficiari della medesima misura non osta a che la Commissione qualifichi la misura di cui trattasi come aiuto di Stato incompatibile con il mercato unico, né a che essa ordini il recupero del vantaggio risultante dall'applicazione di tale aiuto.

128 Ne consegue che il secondo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair non è fondato e deve essere respinto.

129 Dato, da un lato, che il primo e il quinto motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Aer Lingus nonché il primo, il quarto e il quinto motivo di ricorso dinanzi al Tribunale della Ryanair sono stati respinti dal Tribunale senza che siano stati accolti i motivi dedotti dalla Aer Lingus e dalla Ryanair, nell'ambito delle loro impugnazioni incidentali rispettive, avverso i motivi delle sentenze impugnate a sostegno di tale decisione di rigetto, il punto 2 del dispositivo delle sentenze impugnate è divenuto definitivo e, dall'altro, che emerge da tutte le considerazioni che precedono che occorre parimenti respingere gli altri motivi dedotti dinanzi al Tribunale dalla Aer Lingus e dalla Ryanair diretti all'annullamento della decisione controversa, i loro ricorsi di annullamento rispettivi devono essere integralmente respinti.

Sulle spese

130 Ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 2, del regolamento di procedura della Corte, quando l'impugnazione è accolta e la controversia viene definitivamente decisa dalla Corte, quest'ultima statuisce sulle spese.

131 Conformemente all'articolo 138, paragrafo 1, del medesimo regolamento, reso applicabile al procedimento di impugnazione in forza dell'articolo 184, paragrafo 1, dello stesso, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.

132 Poiché la Aer Lingus e la Ryanair sono rimaste soccombenti sia nelle loro impugnazioni incidentali sia nei loro ricorsi dinanzi al Tribunale, occorre condannarle a sopportare, oltre alle proprie spese, quelle sostenute dalla Commissione sia dinanzi al Tribunale sia nel procedimento dinanzi alla Corte, conformemente alla domanda della Commissione.

133 Ai sensi dell'articolo 140, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, reso applicabile al procedimento d'impugnazione in virtù dell'articolo 184, paragrafo 1, del medesimo, gli Stati membri che sono intervenuti nella controversia sopportano le proprie spese. Ne consegue che l'Irlanda sopporterà le proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara e statuisce:

1) **Le sentenze del Tribunale dell'Unione europea del 5 febbraio 2015, Aer Lingus/Commissione (T-473/12, non pubblicata, EU:T:2015:78), e del 5 febbraio 2015, Ryanair/Commissione (T-500/12, non pubblicata, EU:T:2015:73), sono annullate, in quanto annullano l'articolo 4 della decisione 2013/199/UE della Commissione, del 25 luglio 2012, riguardante l'aiuto di Stato SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Tassi di imposizione differenziati applicati dall'Irlanda al trasporto aereo, nella parte in cui tale articolo ordina il recupero dell'aiuto presso i beneficiari, per un importo che è fissato a EUR 8 per passeggero al considerando 70 di detta decisione.**

2) **Le impugnazioni incidentali sono respinte.**

3) I ricorsi di annullamento proposti dalla Aer Lingus Ltd e dalla Ryanair Designated Activity Company avverso la decisione 2013/199 sono respinti.

4) La Aer Lingus Ltd e la Ryanair Designated Activity Company sono condannate a sopportare, oltre alle proprie spese, quelle sostenute dalla Commissione europea sia dinanzi al Tribunale dell'Unione europea sia nel procedimento dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

5) L'Irlanda sopporterà le proprie spese.

Firme