HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

21 decembrie 2016?[1]

„Recurs — Ajutoare de stat — Taxă națională pe transportul aerian — Aplicarea unor rate diferențiate — Rată redusă pentru zborurile cu destinații situate la maximum 300 km de aeroportul național — Avantaj — Caracter selectiv — Evaluare în cazul în care măsura fiscală este susceptibilă să constituie o restricție în calea liberei prestări a serviciilor — Recuperare — Accize”

În cauzele conexate C-164/15 P și C-165/15 P,

având ca obiect două recursuri formulate în temeiul articolului 56 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, introduse la 9 aprilie 2015,

Comisia Europeană, reprezentată de L. Flynn, de D. Grespan, de T. Maxian Rusche și de B. Stromsky, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

recurentă,

celelalte părți din procedură fiind:

Aer Lingus Ltd, cu sediul în Dublin (Irlanda), reprezentată de K. Bacon și de A. Robertson, QC, precum și de D. Bailey, barrister, mandatat de A. Burnside, solicitor,

reclamantă în primă instanță (C-164/15 P) și intervenientă în primă instanță (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activity Company, fostă Ryanair Ltd., cu sediul în Dublin (Irlanda), reprezentată de B. Kennelly, QC, de I.-G. Metaxas-Maragkidis, dikigoros, și de E. Vahida, avocat,

reclamantă în primă instanță (C-165/15 P),

Irlanda, reprezentată de E. Creedon, de J. Quaney și de A. Joyce, în calitate de agenți, asistați de E. Regan, SC, și de B. Doherty, BL,

intervenientă în primă instanță (C-164/15 P și C-165/15 P),

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul L. Bay Larsen, președinte de cameră, și domnii M. Vilaras (raportor), J. Malenovský, M. Safjan și D. Šváby, judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: doamna L. Hewlett, administrator principal,

1 — ? Limba de procedură: engleza.

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 aprilie 2016,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 5 iulie 2016,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin recursurile formulate, Comisia Europeană solicită anularea, pe de o parte, în cauza C-164/15 P, a Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 5 februarie 2015, Aer Lingus/Comisia (T-473/12, nepublicată, denumită în continuare „Hotărârea Aer Lingus”, EU:T:2015:78), și, pe de altă parte, în cauza C-165/15 P, a Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 5 februarie 2015, Ryanair/Comisia (T-500/12, nepublicată, denumită în continuare „Hotărârea Ryanair”, EU:T:2015:73) (denumite în continuare, împreună, „hotărârile atacate”), prin care Tribunalul a admis în parte acțiunile formulate de Aer Lingus Ltd și, respectiv, de Ryanair Designated Activity Company, fostă Ryanair Ltd (denumită în continuare „Ryanair”) și a anulat articolul 4 din Decizia 2013/199/UE a Comisiei din 25 iulie 2012 privind ajutorul de stat SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rate diferențiate ale taxei pe transportul aerian aplicate de Irlanda (JO 2013, L 119, p. 30, denumită în continuare „decizia în litigiu”), în măsura în care articolul menționat dispune recuperarea ajutorului de la beneficiari într-un cuantum stabilit la 8 euro per pasager în considerentul (70) al deciziei menționate.

2 Prin recursurile incidente formulate, Aer Lingus și Ryanair solicită de asemenea anularea Hotărârii Aer Lingus și, respectiv, a Hotărârii Ryanair.

Cadrul juridic

Regulamentul (CE) nr. 659/1999

3 Articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO 1999, L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41), intitulat „Recuperarea ajutorului”, are următorul cuprins:

„(1) Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar (denumită în continuare «decizie de recuperare»). Comisia nu solicită recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar contraveni unui principiu general de drept [al Uniunii].

(2) Ajutorul care urmează să fie recuperat în temeiul unei decizii de recuperare include dobânda calculată pe baza unei rate adecvate, fixată de Comisie. Dobânda se datorează de la data la care ajutorul ilegal a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data recuperării sale.

(3) Fără a aduce atingere unui ordin emis de Curtea de Justiție a [Uniunii Europene] în temeiul articolului [278 TFUE], recuperarea se efectuează fără întârziere și în conformitate cu procedurile legislației naționale a statului membru în cauză, cu condiția ca acestea să permită executarea imediată și efectivă a deciziei Comisiei. În acest scop și în eventualitatea unei proceduri derulate în fața instanțelor naționale, statele membre în cauză parcurg toate etapele necesare permise de legislațiile naționale respective, inclusiv măsuri provizorii, fără a aduce atingere dreptului [Uniunii].”

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008

4 Articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în [Uniune] (JO 2008, L 293, p. 3) prevede:

„Transportatorii aerieni [din Uniune] au dreptul de a opera servicii aeriene intracomunitare."

5 Articolul 23 din acest regulament, intitulat „Informare și nediscriminare", prevede la alineatul (1):

„Tarifele pentru transportul aerian de pasageri și, respectiv, de marfă, aflate la dispoziția publicului larg, includ condițiile aplicabile atunci când sunt oferite sau publicate sub orice formă, inclusiv pe internet, în cazul serviciilor aeriene oferite de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul. Prețul final care urmează să fie plătit este indicat în orice moment și cuprinde tariful aplicabil, precum și toate tarifele, impunerile, tarifele suplimentare și alte comisioane aplicabile, care nu pot fi evitate și sunt previzibile în momentul publicării. Pe lângă precizarea prețului final, se specifică cel puțin următoarele:

(a) tariful pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă;

(b) taxele;

(c) tarifele de aeroport și

(d) alte tarife, impuneri, tarife suplimentare și comisioane, precum cele referitoare la securitate sau carburant,

în cazul în care la tariful pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă s-au adăugat elementele enumerate la literele (b), (c) și (d). Suplimentele de preț opționale sunt comunicate în mod clar, transparent și lipsit de ambiguitate la începutul oricărui proces de rezervare, iar acceptarea lor de către client se face pe baza alegerii clientului."

Directiva 2014/104/UE

6 Considerentele (3) și (4) ale Directivei 2014/104/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 noiembrie 2014 privind anumite norme care guvernează acțiunile în despăgubire în temeiul dreptului intern în cazul încălcărilor dispozițiilor legislației în materie de concurență a statelor membre și a Uniunii Europene (JO 2014, L 349, p. 1) au următorul cuprins:

„(3) […] Pentru eficacitatea deplină a articolelor 101 și 102 [TFUE], în special efectul practic al interdicțiilor prevăzute în acestea, este necesar ca orice persoană – indiferent dacă este o persoană fizică, inclusiv consumatori și întreprinderi, sau o autoritate publică – să poată introduce o acțiune în despăgubire înaintea instanțelor naționale pentru un prejudiciu care i-a fost cauzat de o încălcare a dispozițiilor respective. […]

(4) Dreptul la despăgubiri prevăzut în legislația Uniunii pentru prejudicii care rezultă din încălcări ale legislației Uniunii și ale legislației naționale în materie de concurență presupune existența în fiecare stat membru a unor norme de procedură care să asigure exercitarea efectivă a acestui drept. […]"

7 Articolul 13 din această directivă, intitulat „Invocarea transferului în apărare”, are următorul cuprins:

„Statele membre se asigură că pârâtul într-o acțiune în despăgubire poate invoca în apărarea sa împotriva unei cereri de despăgubiri faptul că reclamantul a transferat integral sau parțial supraprețul rezultat din încălcarea legislației în materie de concurență. Sarcina probei privind transferul supraprețului revine pârâtului, care poate solicita în mod rezonabil divulgarea de informații din partea reclamantului sau din partea terților.”

Istoricul litigiului

8 Istoricul litigiului, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 1-13 din hotărârile atacate, poate fi rezumat după cum urmează.

9 Începând de la 30 martie 2009, Irlanda a instituit o acciză, denumită *„Air Travel Tax”* (taxa pe transportul aerian, denumită în continuare „TTA”), încasată direct de la operatorii de transport aerian pentru fiecare pasager care călătorește cu un avion cu plecarea de pe un aeroport situat în Irlanda, cu câteva excepții fără relevanță pentru prezenta procedură. Operatorii de linii aeriene erau cei care datorau plata TTA și trebuiau să o plătească, fără a se aduce atingere posibilității acestora de a transfera cuantumul taxei respective asupra prețului biletului.

10 La introducerea sa, TTA era calculată pe baza distanței dintre aeroportul de plecare și cel de sosire și prevedea două rate distincte în sarcina companiilor aeriene, și anume 2 euro per pasager în cazul unui zbor către o destinație situată la o distanță maximă de 300 km de aeroportul din Dublin (Irlanda) (denumită în continuare „rata redusă a TTA”) și 10 euro per pasager în toate celelalte cazuri (denumită în continuare „rata standard a TTA”).

11 La 21 iulie 2009, Ryanair a sesizat Comisia cu două plângeri distincte referitoare la TTA, prima pentru încălcarea dispozițiilor privind ajutoarele de stat, iar a doua întemeiată pe articolul 56 TFUE, precum și pe Regulamentul nr. 1008/2008. În urma celei de a doua plângeri, Comisia a deschis o anchetă având ca obiect o eventuală încălcare a dispozițiilor privind libera prestare a serviciilor și, la 18 martie 2010, a adresat autorităților irlandeze o scrisoare de punere în întârziere. Irlanda a modificat ulterior, începând de la 1 martie 2011, modalitățile de calculare a TTA, introducând o rată unică de 3 euro per pasager pentru toate zborurile, indiferent de distanța parcursă, astfel încât Comisia și-a închis ancheta.

12 În urma primei plângeri a Ryanair, Comisia a deschis, la 13 iulie 2011, o procedură oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE, având ca obiect rata redusă a TTA. La finalizarea acestei proceduri, Comisia a adoptat decizia în litigiu.

13 La articolul 1 din această decizie se constată că este incompatibil cu piața internă ajutorul de stat sub forma unei rate mai reduse a taxei pe transportul aerian pentru zborurile operate de o aeronavă cu o capacitate mai mare de 20 de pasageri și care nu este utilizată în scopuri de stat sau militare, care pleacă de pe un aeroport cu un trafic mai mare de 10 000 de pasageri pe an către o destinație aflată la cel mult 300 km de aeroportul din Dublin în perioada 30 martie 2009-1 martie 2011, pus în aplicare în mod ilegal de Irlanda cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) TFUE.

14 La articolul 4 punctul 1 din decizia în litigiu se solicită Irlandei să recupereze ajutorul ilegal. Considerentul (70) al acestei decizii precizează că cuantumul ajutorului de recuperat corespunde diferenței dintre rata mai redusă a TTA și rata standard a TTA, și anume 8 euro per pasager transportat. Același considerent identifică Aer Lingus și Ryanair printre beneficiarii ajutorului.

Procedura în fața Tribunalului și hotărârile atacate

15 Prin cererile introductive depuse la grefa Tribunalului la 1 noiembrie 2012 (cauza T-473/12) și, respectiv, la 15 noiembrie 2012 (cauza T-500/12), Aer Lingus și Ryanair au introdus, fiecare, o acțiune în anularea deciziei în litigiu.

16 În cauza T-473/12, Aer Lingus a invocat în susținerea acțiunii sale cinci motive întemeiate, primul, pe o eroare de drept săvârșită de Comisie, întrucât a calificat, în decizia în litigiu, rata redusă a TTA ca fiind „ajutor de stat”, al doilea, pe încălcarea principiilor securității juridice, efectivității și bunei administrări, din cauza faptului că, prin decizia în litigiu, s-a dispus recuperarea ajutorului, al treilea, pe o eroare de drept și pe o eroare vădită de apreciere din partea Comisiei, întrucât aceasta din urmă nu a luat în considerare efectul TTA asupra pasagerilor în calificarea măsurii drept ajutor și în cuantificarea avantajului, al patrulea, pe încălcarea articolului 14 din Regulamentul nr. 659/1999, precum și a principiilor proporționalității și egalității de tratament din cauza ordinului de recuperare din decizia în litigiu și, al cincilea, pe încălcarea obligației de motivare.

17 În cauza T-500/12, Ryanair a invocat în susținerea acțiunii sale cinci motive întemeiate, primul, pe o eroare de drept care ar fi afectat decizia Comisiei potrivit căreia rata standard a TTA era rata „normală” sau rata „legitimă standard”, al doilea, pe o eroare de drept și pe erori vădite de apreciere ale Comisiei referitoare la evaluarea avantajului acordat cu titlu de TTA, al treilea, pe o eroare de drept și pe erori vădite de apreciere ale Comisiei referitoare la decizia de recuperare, al patrulea, pe necomunicarea deciziei de recuperare a Comisiei și, al cincilea, pe nemotivarea deciziei în litigiu.

18 În hotărârile atacate, Tribunalul, în primul rând, a examinat și a respins al cincilea motiv invocat în fiecare dintre cele două acțiuni, ambele motive fiind întemeiate pe încălcarea obligației de motivare. Aceste aspecte ale hotărârilor atacate nu sunt vizate nici de recursuri, nici de recursurile incidente.

19 În al doilea rând, în ceea ce privește mai exact acțiunea Ryanair, Tribunalul a examinat și a respins, la punctele 42-56 din Hotărârea Ryanair, al patrulea motiv invocat de Ryanair. Nici acest aspect al hotărârii menționate nu este vizat de recursul Comisiei în cauza C-165/15 P sau de recursul incident al Ryanair în aceeași cauză.

20 În al treilea rând, Tribunalul a examinat și a respins primul motiv invocat de Aer Lingus și, respectiv, de Ryanair în acțiunile lor. În esență, Tribunalul a considerat că Comisia nu a săvârșit nicio eroare de drept prin calificarea ratei standard a TTA drept „rată de referință” în scopul stabilirii existenței unui avantaj selectiv și prin faptul că a concluzionat că aplicarea unor rate diferențiate în acest caz constituia un ajutor de stat în favoarea companiilor aeriene ale căror zboruri erau supuse ratei reduse a TTA în perioada în cauză.

21 În al patrulea rând, Tribunalul a analizat al treilea și al patrulea motiv ale acțiunii formulate de Aer Lingus și al doilea și al treilea motiv ale acțiunii formulate de Ryanair, pe care le-a admis în parte.

22 În cadrul acestei analize, Tribunalul a considerat că Comisia a săvârșit „o eroare de apreciere și o eroare de drept”, întrucât a stabilit cuantumul ajutorului de recuperat de la beneficiari, printre care Aer Lingus și Ryanair, la 8 euro pentru fiecare pasager care a efectuat unul dintre zborurile care au beneficiat de rata redusă a TTA, și anume diferența dintre această rată și rata standard a TTA. Potrivit Tribunalului, în măsura în care avantajul economic rezultat din aplicarea ratei reduse a TTA a putut fi, chiar dacă doar parțial, transferat asupra pasagerilor, Comisia nu era îndreptățită să considere că avantajul de care au beneficiat companiile aeriene în cauză era în mod automat, în toate cazurile, de 8 euro per pasager.

23 În consecință, la punctul 124 din Hotărârea Aer Lingus, Tribunalul a considerat că, „fără a fi necesar să se pronunțe cu privire la o posibilă încălcare a principiilor proporționalității și egalității de tratament invocată” de Aer Lingus, trebuia să se admită al treilea și al patrulea motiv ale acțiunii acesteia.

24 În mod similar, la punctul 150 din Hotărârea Ryanair, Tribunalul a statuat că trebuiau admise al doilea și al treilea motiv invocate de Ryanair, „fără a fi necesar să se examineze al doilea aspect al celui de al treilea motiv și argumentele suplimentare invocate” de Aer Lingus, intervenientă în această cauză în susținerea concluziilor Ryanair.

25 Prin urmare, la punctul 1 din dispozitivul fiecărei hotărâri atacate, Tribunalul a anulat articolul 4 din decizia în litigiu, „în măsura în care [acest articol] ordonă recuperarea ajutorului de la beneficiari, într-o valoare stabilită la 8 euro per pasager în considerentul (70) al deciziei menționate”. La punctul 2 din dispozitivul fiecăreia dintre hotărârile menționate, Tribunalul a respins acțiunea cu privire la restul motivelor.

Concluziile părților în fața Curții

26 Comisia solicită Curții:

— anularea punctului 1 din dispozitivul fiecărei hotărâri atacate;

— respingerea în totalitate a acțiunilor în fața Tribunalului sau, cu titlu subsidiar, trimiterea cauzei spre rejudecare Tribunalului;

— respingerea recursurilor incidente și

— obligarea reclamantelor în primă instanță la plata cheltuielilor de judecată sau, cu titlu subsidiar, soluționarea odată cu fondul a cererii privind cheltuielile de judecată aferente procedurii în primă instanță și procedurii de recurs.

27 Aer Lingus și Ryanair solicită Curții:

— anularea punctului 2 din dispozitivul fiecărei hotărâri atacate;

— anularea deciziei în litigiu;

— respingerea recursurilor și

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

28 Irlanda solicită Curții:

— admiterea recursurilor Comisiei și respingerea acțiunilor în fața Tribunalului și

— respingerea recursurilor incidente.

Cu privire la cererile de redeschidere a fazei orale a procedurii

29 Prin actul depus la grefa Curții la 19 iulie 2016, Aer Lingus a solicitat să se dispună redeschiderea procedurii orale, în temeiul articolului 83 din Regulamentul de procedură al Curții. În susținerea cererii sale, Aer Lingus invocă necesitatea de a lua poziție cu privire la concluziile prezentate de avocatul general și în special cu privire la argumentele și la jurisprudența menționate la punctele 79, 80, 83 și 88-99 din acestea. Pe de altă parte, Aer Lingus consideră că ar trebui să aibă posibilitatea de a-și prezenta observațiile privind motivele și argumentele neexaminate în fața Tribunalului, în ipoteza în care Curtea ar anula Hotărârea Aer Lingus și ar considera că această cauză este în stare de judecată.

30 Prin actul depus la grefa Curții la 18 august 2016, Ryanair a precizat că susține cererea de redeschidere a procedurii orale formulată de Aer Lingus și solicită, la rândul său, redeschiderea procedurii orale, în esență pentru aceleași motive precum cele invocate de Aer Lingus.

31 Trebuie amintit că Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și Regulamentul de procedură al Curții nu prevăd, desigur, posibilitatea ca părțile să depună observații ca răspuns la concluziile prezentate de avocatul general (Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 30 și jurisprudența citată).

32 Astfel, în temeiul articolului 252 al doilea paragraf TFUE, avocatul general are rolul de a prezenta în mod public, cu deplină imparțialitate și în deplină independență, concluzii motivate în cauzele care, în conformitate cu Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, necesită intervenția sa. Nici concluziile avocatului general, nici motivarea pe care se întemeiază acestea nu sunt obligatorii pentru Curte. În consecință, dezacordul unei părți față de concluziile avocatului general, oricare ar fi chestiunile pe care le examinează în cadrul acestora, nu poate constitui prin el însuși un motiv care să justifice redeschiderea procedurii orale (Hotărârea din 9 iulie 2015, InnoLux/Comisia, C-231/14 P, EU:C:2015:451, punctele 27 și 28, precum și jurisprudența citată).

33 Cu toate acestea, în temeiul articolului 83 din Regulamentul de procedură, Curtea poate oricând să dispună, după ascultarea avocatului general, deschiderea sau redeschiderea fazei orale a procedurii, în special atunci când consideră că nu este suficient de lămurită sau atunci când o parte a invocat, după închiderea acestei faze, un fapt nou de natură să aibă o influență decisivă asupra deciziei Curții.

34 În speță, situația nu este aceasta. Astfel, în opinia Curții, după ascultarea avocatului general, aceasta dispune de toate elementele necesare pentru a se pronunța și cauza nu trebuie examinată din perspectiva unui fapt nou de natură să aibă o influență decisivă asupra deciziei sale sau a unui argument care nu a fost dezbătut în fața sa.

35 În ceea ce privește cu precădere cererile formulate de Aer Lingus și de Ryanair de a-și putea prezenta observațiile privind motivele și argumentele neexaminate de Tribunal în ipoteza în care Curtea ar anula hotărârile atacate și ar considera că această cauză este în stare de judecată, din interpretarea coroborată a articolului 168 alineatul (1) litera (d), a articolului 173 alineatul (1) litera (c) și a articolului 170 alineatul (1) din Regulamentul de Procedură al Curții rezultă că părțile la recurs sunt invitate ca, atât în cadrul cererilor de recurs, cât și în cadrul memoriilor în răspuns, să prezinte orice mijloc sau argument relevant, în special în ipoteza în care Curtea, în temeiul articolului 61 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, ar decide să procedeze la soluționarea fondului cauzei în eventualitatea admiterii recursului. Prin urmare, părțile au avut posibilitatea de a-și prezenta, atât în cursul procedurii scrise, cât și al procedurii orale, observațiile privind toate aspectele cauzei pe care le considerau pertinente. În consecință, necesitatea invocată de Aer Lingus și de Ryanair de a prezenta observații privind motivele și argumentele neexaminate de Tribunal nu este de natură să justifice redeschiderea procedurii orale.

36 Având în vedere considerațiile care precedă, Curtea consideră că nu este necesar să dispună redeschiderea fazei orale a procedurii.

Cu privire la recursurile incidente

37 În susținerea recursurilor incidente formulate, care trebuie examinate în primul rând, întrucât contestă însăși existența unui ajutor de stat în speță, Aer Lingus și Ryanair invocă, fiecare, un motiv unic, întemeiat pe o eroare de drept săvârșită de Tribunal, prin faptul că a respins primul motiv invocat în fiecare dintre acțiunile lor în anulare, prin care acestea contestau calificarea drept „ajutor de stat” a ratei reduse a TTA.

38 Fiecare dintre aceste motive se împarte în patru aspecte prin care Aer Lingus și Ryanair contestă legalitatea alegerii Comisiei, aprobată de Tribunal, de a considera rata standard a TTA, de 10 euro per pasager, ca fiind rata „normală” sau de referință, în cadrul evaluării de către acesta a caracterului selectiv al avantajului care rezultă din taxarea anumitor zboruri la rata redusă de 2 euro per pasager.

Considerații introductive

39 Trebuie amintit că, potrivit articolului 107 alineatul (1) TFUE, cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

40 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea „ajutor” este mai generală decât cea de subvenție, întrucât include nu numai prestații pozitive, precum subvențiile propriu-zise, ci și intervenții de stat care, sub diverse forme, reduc sarcinile care în mod normal grevează bugetul unei întreprinderi și care, din acest motiv, fără să fie subvenții în sensul strict al termenului, au aceeași natură și efecte identice (Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctul 71 și jurisprudența citată).

41 Din acest fapt rezultă că o măsură prin care autoritățile publice acordă anumitor întreprinderi un tratament fiscal avantajos care, deși nu presupune un transfer de resurse de stat, îi pune pe beneficiari într-o situație financiară mai favorabilă decât a celorlalți contribuabili constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. În schimb, avantajele care rezultă dintr-o măsură generală aplicabilă fără distincție tuturor operatorilor economici care, prin urmare, nu este selectivă nu constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 TFUE (Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctele 72 și 73, precum și jurisprudența citată).

42 În speță, trebuie arătat că, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 54 și 55 din Hotărârea Aer Lingus, precum și din cuprinsul punctelor 79 și 80 din Hotărârea Ryanair, Comisia a considerat în decizia în litigiu că, pentru a stabili caracterul selectiv al TTA, era necesar să identifice un „sistem de referință” și să stabilească dacă măsura în cauză constituia o derogare de la acest sistem. Întrucât a constatat că rata redusă a TTA era aplicată, în esență, numai în cazul unor destinații naționale și numai la aproximativ 10 %-15 % din totalul zborurilor supuse TTA, Comisia a concluzionat că rata standard a TTA trebuia să fie considerată rata normală a sistemului de referință, în timp ce rata redusă constituia o excepție.

43 În ceea ce privește aceste considerații, Aer Lingus și Ryanair s-au limitat la a critica, în fața Tribunalului, utilizarea ratei standard a acestei taxe drept rată de referință în scopul stabilirii caracterului selectiv al TTA.

44 Or, după ce a examinat și a respins argumentele prezentate în această privință de Aer Lingus și de Ryanair, Tribunalul a concluzionat, la punctele 76 și 90 din Hotărârile Aer Lingus și, respectiv, Ryanair, că Comisia nu a săvârșit nicio eroare de drept prin calificarea ratei standard a TTA drept „rată de referință” și, prin urmare, prin faptul că a considerat că aplicarea unor rate diferențiate constituia un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, în favoarea companiilor aeriene ale căror zboruri erau supuse ratei reduse a TTA în perioada vizată de decizia în litigiu.

45 În opinia Aer Lingus și a Ryanair, această apreciere a Tribunalului este afectată de o eroare de drept pentru motivele prezentate în cadrul diferitor aspecte ale motivelor unice invocate de fiecare dintre acestea.

46 În acest context trebuie analizate diferitele aspecte ale motivelor unice invocate de Ryanair și de Aer Lingus care tind să demonstreze că raționamentul Tribunalului este afectat de o eroare de drept, întrucât acesta a aprobat utilizarea ratei standard a TTA drept rată de referință și nu a ținut seama de eventuala rambursare a unei părți din această taxă operatorilor obligați la plata ratei standard. Vom examina mai întâi primul aspect al motivului unic invocat de Ryanair, în continuare, al patrulea aspect al aceluiași motiv și, în final, împreună, toate aspectele motivului unic invocat de Aer Lingus, precum și al doilea și al treilea aspect ale motivului unic invocat de Ryanair.

Cu privire la primul aspect al motivului unic invocat de Ryanair

Argumentele părților

47 Ryanair contestă respingerea de către Tribunal, la punctele 74-76 din Hotărârea Ryanair, a argumentului său potrivit căruia, pentru a stabili dacă TTA impusă la rata redusă constituia un ajutor de stat, rata de referință adecvată era cea de 3 euro, adoptată în luna martie 2011 de autoritățile irlandeze. Potrivit Ryanair, faptul că această rată de 3 euro nu era aplicabilă în perioada vizată de decizia în litigiu nu împiedică alegerea ei drept rată de referință. Rata de 10 euro nu ar fi existat niciodată independent de rata redusă, iar cele două rate ar fi fost introduse și eliminate în același timp. În consecință, potrivit Ryanair, nu ar fi existat niciodată o rată „normală” sau „de referință” în prezenta cauză.

48 Comisia și guvernul irlandez susțin, cu titlu principal, că prezentul aspect al motivului unic este inoperant, întrucât Ryanair se limitează să conteste numai punctul 74 din Hotărârea Ryanair și nu critică motivele dezvoltate de Tribunal la punctele 75 și 76 din aceeași hotărâre, care sunt, în sine, suficiente pentru a justifica respingerea argumentului invocat de Ryanair în fața Tribunalului. În subsidiar, acestea contestă temeinicia argumentelor invocate de Ryanair.

Aprecierea Curții

49 Contrar celor susținute de Comisie și de guvernul irlandez, primul aspect al motivului unic invocat de Ryanair nu este inoperant. Astfel, Ryanair precizează în recursul său că acest aspect se referă nu doar la punctul 74, ci și la punctele 75 și 76 din Hotărârea Ryanair. Pe de altă parte, aceste trei puncte dezvoltă în esență unul și același motiv, întemeiat pe constatarea potrivit căreia, în perioada vizată de decizia în litigiu, rata de 3 euro nu era aplicabilă și, prin urmare, nu poate fi utilizată ca rată de referință.

50 Cu toate acestea, în ceea ce privește fondul, argumentația Ryanair nu poate fi admisă.

51 Astfel, dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă că, în scopul aprecierii condiției selectivității, articolul 107 alineatul (1) TFUE impune să se determine dacă, în cadrul unui anumit regim juridic, o măsură națională este de natură să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri” față de altele care, având în vedere obiectivul urmărit de regimul respectiv, s-ar găsi într-o situație de fapt și de drept comparabilă (Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctul 75 și jurisprudența citată).

52 Or, după cum a arătat în esență avocatul general la punctul 41 din concluzii, o asemenea apreciere nu poate fi realizată prin efectuarea unei comparații între cuantumul pe care trebuiau să îl plătească companiile aeriene obligate la plata ratei reduse a TTA și un cuantum ipotetic al taxei, calculat pe baza unei rate care, astfel cum admite Ryanair însăși, nu era aplicabilă niciunui zbor și niciunei companii aeriene în perioada vizată de decizia în litigiu. După cum a arătat în mod întemeiat Tribunalul la punctul 75 din Hotărârea Ryanair, stabilirea unei alte rate de referință decât cea care a fost aplicată efectiv în perioada în cauză nu ar permite identificarea tuturor efectelor produse de TTA.

53 În consecință, punctele 74-76 din Hotărârea Ryanair nu sunt afectate de eroarea de drept invocată de Ryanair și trebuie respins primul aspect al motivului unic invocat de aceasta.

Cu privire la al patrulea aspect al motivului unic invocat de Ryanair

Argumentele părților

54 Prin intermediul celui de al patrulea aspect al motivului unic, Ryanair susține că, contrar celor considerate de Tribunal la punctul 89 din Hotărârea Ryanair, faptul că cele două rate ale TTA au fost introduse simultan era relevant, într-adevăr, pentru aprecierea caracterului de „ajutor de stat” al ratei reduse. Introducerea simultană a celor două rate nu ar fi o problemă de „tehnică de intervenție”, cum ar fi considerat Tribunalul. Astfel, Irlanda nu ar putea avea în vedere o rată unică de 10 euro per pasager și acesta ar fi motivul pentru care ea ar fi ales ulterior să înlocuiască cele două rate ale TTA cu o rată unică de 3 euro per pasager. Ryanair adaugă că faptul că rata redusă a TTA era aplicată mai puțin frecvent nu este suficient pentru a exclude ca această rată să fie reținută drept rată de referință, frecvența operațiunilor impozabile supuse unei anumite rate a taxei fiind doar un element printre altele de luat în considerare.

55 Comisia apreciază că prezentul aspect este nefondat, în timp ce guvernul irlandez susține, cu titlu principal, că este inadmisibil, întrucât este insuficient dezvoltat și, cu titlu subsidiar, că este nefondat.

Aprecierea Curții

56 Contrar celor susținute de guvernul irlandez, Ryanair a prezentat corespunzător cerințelor legale motivele pentru care consideră că punctul 89 din Hotărârea Ryanair este afectat de o eroare de drept.

57 Nu este însă mai puțin adevărat că motivele respective nu permit repunerea în discuție a temeiniciei respingerii de către Tribunal a argumentației Ryanair, astfel încât acest aspect al motivului unic invocat de Ryanair trebuie de asemenea respins.

58 După cum a arătat în esență Tribunalul la punctul 89 din Hotărârea Ryanair, a considera că rata redusă a TTA nu oferea întreprinderilor care erau obligate la plata acesteia un avantaj selectiv pentru simplul motiv că această rată a fost introdusă în același timp cu rata de 10 euro per pasager ar echivala cu a face să depindă caracterul de ajutor de stat al unei intervenții a statului de tehnica utilizată. Or, astfel cum rezultă din jurisprudența constantă a Curții, articolul 107 alineatul (1) TFUE nu stabilește o distincție între intervențiile statului în funcție de tehnicile utilizate de autoritățile naționale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctul 87 și jurisprudența citată).

59 În consecință, al patrulea aspect al motivului unic invocat de Ryanair trebuie de asemenea respins.

Cu privire la motivul unic invocat de Aer Lingus și cu privire la al doilea și la al treilea aspect ale motivului unic invocat de Ryanair

Argumentele părților

60 Motivul unic invocat de Aer Lingus se împarte în patru aspecte. În cadrul primului aspect, Aer Lingus susține că, dacă punctul 43 din Hotărârea Aer Lingus trebuie înțeles în sensul că examinarea caracterului de ajutor de stat al unei anumite măsuri nu trebuie niciodată să țină seama de caracterul eventual contrar altor dispoziții ale dreptului Uniunii decât articolele 107 și 108 TFUE al acestei măsuri, acesta ar fi afectat de o eroare de drept. Potrivit Aer Lingus, relevanța acestui aspect a fost

recunoscută de Curte la punctele 31 și 32 din Hotărârea sa din 27 martie 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100) și la punctele 14-16 din Hotărârea sa din 10 iulie 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). În plus, din cuprinsul punctelor 23 și 24 din Hotărârea din 27 septembrie 1988, Asteris și alții (106/87-120/87, EU:C:1988:457), precum și din cuprinsul punctului 60 din Hotărârea din 1 iulie 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Comisia (T-62/08, EU:T:2010:268), ar rezulta că o plată efectuată de stat în repararea unui prejudiciu cauzat de acesta nu constituie un ajutor de stat.

61 În acest context, Aer Lingus amintește că, în fața Tribunalului, ea a susținut că perceperea TTA la rata de 10 euro per pasager era nelegală, întrucât era contrară articolului 56 TFUE și Regulamentului nr. 1008/2008 și că TTA percepută la această rată era susceptibilă să fie restituită companiilor în cauză. Or, această nelegalitate ar constitui un obstacol în calea calificării ratei reduse a TTA drept ajutor de stat.

62 Prin intermediul celui de al doilea aspect al motivului unic, Aer Lingus susține că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept, întrucât a considerat, la punctul 63 din Hotărârea Aer Lingus, că Comisia era îndreptățită să califice rata de 10 euro per pasager ca fiind rata „normală” a taxei, deși aceasta din urmă era nelegală. Astfel, punctul 58 din aceeași hotărâre, potrivit căruia argumentul Aer Lingus era întemeiat pe o premisă eronată, este contradictoriu și afectat de o eroare, în condițiile în care, în decizia în litigiu, Comisia constatase doar că existența unor rate diferențiate ale TTA constituia o restricție în calea liberei prestări a serviciilor, iar nu rata standard ca atare.

63 În cadrul celui de al treilea aspect al motivului unic invocat, Aer Lingus critică punctul 60 din Hotărârea Aer Lingus, potrivit căruia, din moment ce ar fi posibilă remedierea unei discriminări fiscale, precum cea care rezultă din existența a două rate ale TTA diferite, prin majorarea ratei reduse la nivelul ratei standard sau, invers, prin reducerea ratei standard la nivelul ratei reduse, sau prin instituirea unei noi rate unice, este greșit să se pretindă că rata standard a TTA ar fi nelegală. Potrivit Aer Lingus, acest punct confundă problema acțiunii pe care statul membru trebuie să o întreprindă pentru a pune capăt discriminării pentru viitor cu cea a acțiunii pe care acesta trebuie să o întreprindă pentru a remedia nelegalitatea „istorică” a ratelor discriminatorii ale taxei.

64 În sfârșit, în cadrul celui de al patrulea aspect al motivului unic invocat, Aer Lingus critică punctul 61 din Hotărârea Aer Lingus, potrivit căruia „un […] drept la restituirea [TTA plătite la rata de 10 euro per pasager], presupunând că a fost dovedit, nu este automat și depinde de o serie de factori precum termenele de prescripție aplicabile în dreptul național pentru introducerea unei astfel de cereri și respectarea principiilor generale precum inexistența îmbogățirii fără justă cauză”. Aer Lingus susține că nelegalitatea intrinsecă a ratei standard a TTA sau a ratelor diferențiate, precum și faptul că Irlanda era în principiu obligată să restituie companiilor care au plătit TTA la rata standard diferența dintre aceasta și rata redusă însemna că rata standard nu putea fi considerată ca fiind rata „normală” a taxei.

65 Prin intermediul celui de al doilea aspect al motivului unic invocat, Ryanair susține că rata TTA de 10 euro per pasager nu putea constitui „rata de referință” pentru evaluarea caracterului de ajutor de stat al ratei reduse a TTA, întrucât, prin analogie cu ceea ce Curtea ar fi statuat în Hotărârea sa din 6 februarie 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), rata de 10 euro per pasager era contrară articolului 56 TFUE și Regulamentului nr. 1008/2008. A considera rata standard ca fiind rată de referință ar aduce atingere coerenței dreptului Uniunii.

66 În cadrul celui de al treilea aspect al motivului unic invocat, Ryanair susține că în mod eronat Tribunalul s-a referit, la punctul 88 din Hotărârea Ryanair, la „cereri ipotetice de restituire” a TTA plătite la rata standard. Potrivit acesteia, impunerea TTA la rata menționată era contrară dreptului Uniunii și partea de taxă plătită în plus ar trebui restituită întreprinderilor în cauză.

67 Comisia și guvernul irlandez contestă argumentația dezvoltată de Aer Lingus și de Ryanair și consideră că aceasta trebuie respinsă ca nefondată.

Aprecierea Curții

68 În ceea ce privește, mai întâi, primul aspect al motivului unic invocat de Aer Lingus, trebuie amintit că numai efectele produse de măsura fiscală în cauză sunt relevante pentru aprecierea eventualului caracter de „ajutor de stat” al acesteia și, în special, pentru stabilirea aspectului dacă această măsură conduce la un tratament fiscal mai favorabil al beneficiarilor săi în raport cu ceilalți contribuabili (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctul 87 și jurisprudența citată).

69 Astfel, împrejurarea că o măsură fiscală este contrară altor dispoziții ale dreptului Uniunii decât articolele 107 și 108 TFUE nu permite excluderea calificării drept „ajutor de stat” a scutirii de această măsură de care beneficiază anumiți contribuabili, atât timp cât măsura în cauză produce efecte în privința celorlalți contribuabili și nu a fost nici abrogată, nici declarată ilegală și, prin urmare, inaplicabilă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 martie 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, punctul 38).

70 Aceast lucru a fost arătat în esență de Tribunal la punctul 43 din Hotărârea Aer Lingus, precum și, de altfel, la punctul 65 din Hotărârea Ryanair. Prin urmare, contrar celor susținute de Aer Lingus în cadrul primului aspect al motivului unic invocat, punctul 43 din Hotărârea Aer Lingus nu este afectat de nicio eroare de drept.

71 Această considerație nu este repusă în discuție de jurisprudența invocată de Aer Lingus și citată la punctul 60 din prezenta hotărâre.

72 Astfel, rezultă exclusiv din această jurisprudență că nu constituie ajutor de stat restituirea către o întreprindere a cuantumului unei taxe la plata căreia aceasta a fost obligată cu încălcarea dreptului Uniunii sau daunele interese pe care autoritățile naționale sunt obligate să le plătească unor întreprinderi în repararea unui prejudiciu pe care l-ar fi cauzat acestora.

73 Or, ajutorul de stat vizat de decizia în litigiu nu își are originea nici în restituirea unei taxe contrare altor dispoziții ale dreptului Uniunii decât articolele 107 și 108 TFUE și plătite de Aer Lingus și de Ryanair, nici în plata de daune interese către aceste două întreprinderi. Această jurisprudență este, în consecință, lipsită de relevanță în prezentele cauze.

74 În consecință, primul aspect al motivului unic invocat de Aer Lingus trebuie respins.

75 În ceea ce privește, în continuare, al doilea-al patrulea aspect ale motivului unic invocat de Aer Lingus, precum și al doilea și al treilea aspect ale motivului unic invocat de Ryanair, este necesar să se constate că acestea se întemeiază pe premisa potrivit căreia contradicția totală sau parțială a TTA cu alte dispoziții ale dreptului Uniunii decât articolele 107 și 108 TFUE ar putea exercita o influență asupra aprecierii caracterului de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE al scutirii totale sau parțiale de această taxă de care ar beneficia anumiți operatori, în măsura în care, în special, o asemenea contradicție ar putea conduce, prin intermediul unei proceduri în fața instanțelor naționale, la restituirea în tot sau în parte a taxei în discuție celorlalți operatori care nu ar fi beneficiat de scutirea în cauză.

76 Or, este cert că, atunci când Comisia și-a efectuat aprecierea și a adoptat decizia în litigiu, măsura fiscală în cauză producea efecte, în sensul că anumite companii aeriene plăteau TTA la rata redusă, în timp ce altele care, în conformitate cu aprecierea Comisiei necontestată de Aer Lingus sau de Ryanair, se aflau într-o situație de drept și de fapt comparabilă în raport cu obiectivele măsurii fiscale în cauză plăteau aceeași taxă la rata standard.

77 Rezultă din considerațiile prezentate la punctele 68 și 69 din prezenta hotărâre că Comisia trebuia să țină seama de aceste efecte și nu le poate ignora, pentru simplul motiv că companiile aeriene care fac obiectul unui tratament fiscal mai puțin favorabil puteau eventual obține restituirea sumelor plătite în plus în contul taxei deja achitate, prin intermediul unei proceduri în fața instanțelor naționale, dacă este cazul, în temeiul altor dispoziții ale dreptului Uniunii decât articolele 107 și 108 TFUE.

78 Astfel, trebuie arătat că revine nu Comisiei, ci instanțelor naționale sarcina să se pronunțe definitiv cu privire la eventuala restituire a unei taxe pretins nelegale în raport cu legislația statului membru în cauză sau contrare altor dispoziții ale dreptului Uniunii decât articolele 107 și 108 TFUE, dacă este cazul, după ce aceste instanțe au obținut din partea Curții, prin intermediul unei trimiteri preliminare, precizările necesare privind domeniul de aplicare și interpretarea dreptului Uniunii. Efectul util al articolului 107 TFUE ar fi, în consecință, substanțial redus în cazul în care Comisia ar fi obligată, înainte de a califica o măsură fiscală drept „ajutor de stat” în sensul prezentului articol, să aștepte decizia instanțelor competente în ceea ce privește o eventuală restituire a impozitului sau a taxei plătite în plus de anumite persoane impozabile.

79 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie respinse ca nefondate al doilea-al patrulea aspect ale motivului unic invocat de Aer Lingus, precum și al doilea și al treilea aspect ale motivului unic invocat de Ryanair și, prin urmare, recursurile incidente în totalitate.

Cu privire la recursurile principale

80 În susținerea fiecăruia dintre recursurile formulate, Comisia invocă, prezentând argumente identice, un motiv unic, întemeiat pe încălcarea articolului 108 alineatul (3) TFUE și a articolului 14 din Regulamentul nr. 659/1999. Acest motiv este îndreptat împotriva punctelor 88-127 din Hotărârea Aer Lingus și a punctelor 119-152 din Hotărârea Ryanair.

Argumentele părților

81 Comisia reproșează Tribunalului o eroare de drept și o încălcare a articolului 108 alineatul (3) TFUE și a articolului 14 din Regulamentul nr. 659/1999, întrucât, prin faptul că a statuat că aceasta ar fi trebuit să țină seama de măsura în care companiile aeriene beneficiare au transferat asupra pasagerilor avantajul rezultat din aplicarea TTA la rata redusă, a definit un nou criteriu economic pentru determinarea cuantumurilor de restituit ale unui ajutor de stat precum cel în discuție în speță.

82 Aer Lingus contestă argumentele Comisiei, care ar rezulta dintr-o interpretare eronată a Hotărârii Aer Lingus. Aceasta amintește că Tribunalul a stabilit că TTA este o acciză, și anume, cu alte cuvinte, o taxă indirectă, care afectează pasagerii, care ar fi beneficiarii ratei reduse a TTA. Măsura fiscală în cauză nu poate fi, așadar, asimilată unei subvenții din partea statului sau unei măsuri care permite unei întreprinderi să realizeze economii în privința costurilor. Aer Lingus adaugă că nu i se permitea să încaseze, de la pasagerii care călătoreau cu zborurile supuse ratei reduse, o sumă mai mare decât această taxă și că, dacă ar fi obligată să restituie cei 8 euro per bilet solicitați de Comisie, nu i-ar mai fi posibil să recupereze retroactiv această sumă de la pasagerii care au cumpărat biletul în cauză la rata redusă.

83 Ryanair susține, cu titlu principal, că motivul unic invocat de Comisie este inoperant. Potrivit Ryanair, pentru a justifica anularea articolului 4 din decizia în litigiu, Tribunalul ar fi invocat trei motive distincte, la punctele 120-133, 134-144 și, respectiv, 145-149 din Hotărârea Ryanair. Recursul Comisiei ar viza numai primul dintre aceste motive, referitor la întinderea efectului transferului TTA asupra pasagerilor, în timp ce celelalte două motive, referitoare, pe de o parte, la situația particulară, precum

și la constrângerile concurențiale de pe piața relevantă și, respectiv, pe de altă parte, la lipsa de justificare a necesității de a recupera diferența dintre rata standard și rata redusă a TTA pentru a restabili situația anterioară nu ar fi contestate de Comisie.

84 Cu titlu subsidiar, Ryanair susține că motivul unic invocat de Comisie este lipsit de temei. Tribunal s-ar fi limitat astfel să aplice principiul potrivit căruia ar fi fost necesar să se stabilească valoarea reală a avantajului obținut prin intermediul ajutorului. În plus, Comisia ar amplifica dificultățile legate de stabilirea exactă a acestui cuantum în cazul în care soluția preconizată de Tribunal ar trebui menținută. În sfârșit, Ryanair atrage atenția că ar fi ilogic să nu se țină seama de efectul produs asupra clienților de avantajul obținut de beneficiarul ajutorului, deși articolul 13 din Directiva 2014/104 permite autorului unei încălcări a normelor de concurență să evite plata, cu titlu de daune interese, a supraprețului rezultat din încălcare, dacă acesta a fost transferat clienților solicitantului.

Aprecierea Curții

85 Cu titlu introductiv, este necesar să se arate că, contrar celor susținute de Ryanair, motivul unic invocat de Comisie nu este inoperant.

86 Desigur, potrivit unei jurisprudențe consacrate a Curții, în cadrul unui recurs, motivele îndreptate împotriva motivelor neesențiale ale unei hotărâri a Tribunalului trebuie respinse de la bun început ca fiind inoperante, întrucât nu pot determina anularea acestei hotărâri (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 septembrie 2010, Comisia/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punctul 75 și jurisprudența citată).

87 Cu toate acestea, în speță, contrar susținerilor Ryanair, punctele 120-149 din Hotărârea Ryanair nu prezintă trei motive distincte care ar fi, fiecare, suficiente în sine pentru a justifica anularea articolului 4 din decizia în litigiu. Aceste puncte, precum, de altfel, punctele 104-123 din Hotărârea Aer Lingus, formulate în termeni foarte similari, dezvoltă diferite aspecte ale aceluiași raționament al Tribunalului care justifică decizia acestuia, enunțată la punctul 123 din Hotărârea Aer Lingus și la punctul 119 din Hotărârea Ryanair, potrivit căreia Comisia a săvârșit „o eroare de apreciere și o eroare de drept” prin faptul că a stabilit cuantumul ajutorului de recuperat de la companiile aeriene la 8 euro per pasager. Aceste diferite aspecte sunt legate unele de altele și Ryanair le separă în trei motive pretins distincte în mod artificial și fără a respecta coerența lor internă.

88 În plus, argumentația prezentată de Comisie pune în discuție întregul raționament al Tribunalului, iar nu doar o parte a acestuia, astfel cum susține în mod eronat Ryanair.

89 Acestea fiind precizate, în ceea ce privește analiza motivului unic invocat de Comisie cu privire la fond, trebuie mai întâi amintit că obligația statului membru în cauză de a elimina, prin recuperare, un ajutor considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața unică urmărește, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, restabilirea situației anterioare acordării ajutorului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 aprilie 1995, Comisia/Italia, C-350/93, EU:C:1995:96, punctul 21 și jurisprudența citată).

90 Acest obiectiv este îndeplinit de îndată ce ajutorul în cauză, împreună, acolo unde este cazul, cu dobânda de întârziere, au fost rambursate de beneficiar sau, cu alte cuvinte, de întreprinderile care au beneficiat efectiv de acest ajutor. Prin această restituire, beneficiarul pierde astfel avantajul de care beneficiase pe piață în raport cu concurenții săi, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită (Hotărârea din 29 aprilie 2004, Germania/Comisia, C-277/00, EU:C:2004:238, punctul 75 și jurisprudența citată).

91 În plus, recuperarea unui ajutor ilegal în vederea restabilirii situației anterioare nu implică o reconstituire diferită a trecutului în funcție de elemente ipotetice, precum alegerile, adesea multiple, care ar fi putut fi făcute de operatorii interesați, cu atât mai mult cu cât alegerile efectiv făcute cu beneficiul ajutorului se pot dovedi ireversibile (Hotărârea din 15 decembrie 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, punctul 118).

92 Rezultă, după cum a arătat în esență avocatul general la punctul 62 din concluzii, că recuperarea acestui ajutor implică restituirea avantajului conferit de acesta beneficiarului său, iar nu restituirea eventualului beneficiu economic realizat de beneficiar prin exploatarea avantajului menționat. Un astfel de beneficiu poate să nu fie identic cu avantajul pe care îl constituie ajutorul în cauză sau chiar să se dovedească inexistent, fără ca această împrejurare să poată justifica nerecuperarea aceluiași ajutor sau recuperarea unei sume diferite de cea care constituie avantajul conferit de ajutorul ilegal în cauză.

93 În ceea ce privește, în special, un ajutor ilegal acordat sub forma unui avantaj fiscal, reiese de asemenea din jurisprudența Curții că recuperarea ajutorului implică supunerea operațiunilor efectiv realizate de beneficiarii ajutorului în cauză la tratamentul fiscal care le-ar fi fost aplicabil în lipsa ajutorului ilegal (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 decembrie 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, punctul 119).

94 În speță, avantajul fiscal conferit de TTA consta, potrivit deciziei în litigiu, în aplicarea unor rate diferite ale taxei în perioada în cauză, care ar fi condus la situația în care companiile aeriene din Irlanda care erau obligate la plata ratei de 2 euro a taxei au beneficiat de un avantaj în raport cu celelalte companii care au fost obligate să plătească o sumă fixă de 10 euro per pasager în aceeași perioadă. Or, Aer Lingus și Ryanair nu au reușit să demonstreze că decizia menționată, în măsura în care constată existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, ar fi afectată de o nelegalitate.

95 În aceste condiții, având în vedere considerațiile prezentate la punctele 89-93 din prezenta hotărâre, este necesar să se constate că restituirea avantajului conferit de măsura de ajutor, astfel cum a fost identificat prin decizia în litigiu, necesita recuperarea de către autoritățile fiscale irlandeze, de la beneficiarii ratei reduse a TTA, a diferenței dintre cuantumul TTA care, în lipsa ajutorului ilegal, ar fi trebuit plătit pentru fiecare dintre zborurile în cauză, și anume cel al TTA la rata standard, și cuantumul TTA efectiv plătit, și anume cel calculat pe baza ratei reduse a TTA.

96 În consecință, este necesar să se constate că, în speță, restituirea ajutorului impunea recuperarea unei sume de 8 euro pentru fiecare pasager al fiecăruia dintre zborurile în cauză, astfel cum a precizat Comisia la articolul 4 din decizia în litigiu.

97 Considerațiile prezentate la punctele 104-123 din Hotărârea Aer Lingus și la punctele 120-149 din Hotărârea Ryanair nu pot justifica, contrar celor considerate de Tribunal, o concluzie diferită.

98 Astfel, în măsura în care, în conformitate cu legislația irlandeză aplicabilă, companiile aeriene erau în mod direct obligate la plata TTA, este puțin relevant, în circumstanțele prezentelor cauze, faptul că această taxă a fost calificată în legislația irlandeză drept „acciză”. Pentru același motiv, aspectul dacă, din punct de vedere tehnic, TTA trebuie calificată drept impozit direct sau indirect este irelevant.

99 Este de asemenea irelevantă, în ceea ce privește problema recuperării ajutorului, noțiunea „repercusiune economică” menționată la punctul 91 din Hotărârea Aer Lingus și, respectiv, la punctul 123 din Hotărârea Ryanair. În această privință, Tribunalul a precizat că, în ceea ce privește zborurile supuse ratei reduse de 2 euro per pasager, în scopul aprecierii „repercusiunii economice”, se punea problema de a stabili în ce măsură companiile aeriene în cauză au reținut efectiv avantajul economic rezultat din aplicarea acestei rate reduse.

100 Or, după cum rezultă din cuprinsul punctelor 92 și 93 din prezenta hotărâre, recuperarea ajutorului implică restituirea avantajului conferit de acesta beneficiarului său, iar nu restituirea beneficiului economic eventual realizat de acesta prin exploatarea avantajului menționat. Prin urmare, nu este necesar să se examineze dacă și în ce măsură aceste companii au utilizat efectiv beneficiul economic rezultat din aplicarea ratei reduse.

101 Considerațiile Tribunalului prezentate la punctele 92-105 din Hotărârea Aer Lingus și la punctele 124-136 din Hotărârea Ryanair confirmă aceeași confuzie între avantajul acordat prin efectul ratei reduse a TTA și beneficiul pe care destinatarii ajutorului puteau sau ar fi putut să îl obțină din acest avantaj.

102 Astfel, contrar celor considerate de Tribunal la punctul 105 din Hotărârea Aer Lingus și, respectiv, la punctul 136 din Hotărârea Ryanair, avantajul, astfel cum a fost identificat de Comisie în decizia în litigiu, nu consta în faptul că companiile aeriene obligate la plata acestei rate au putut „oferi prețuri mai competitive”. El consta pur și simplu în faptul că aceleași companii erau obligate la plata unui cuantum mai mic al TTA decât cel pe care ar fi trebuit să îl plătească dacă zborurile lor ar fi fost supuse ratei standard a TTA. Aspectul dacă acest avantaj le-a permis să ofere prețuri mai competitive ale biletelor sau dacă au exploatat avantajul respectiv într-un alt mod privește evaluarea eventualului beneficiu pe care l-au putut realiza prin exploatarea avantajului acordat, o asemenea evaluare fiind irelevantă pentru recuperarea ajutorului.

103 Tribunalul a apreciat de asemenea în mod eronat, la punctul 110 din Hotărârea Aer Lingus și, respectiv, la punctul 141 din Hotărârea Ryanair, că circumstanțele cauzelor cu care era sesizat erau diferite de cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 15 decembrie 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), întrucât companiile aeriene beneficiare ale ratei reduse a TTA „nu ar fi putut opta pentru o operațiune diferită de cea care era însoțită de un ajutor”.

104 Astfel, după cum a recunoscut în esență Tribunalul la punctul 111 din Hotărârea Aer Lingus și la punctul 142 din Hotărârea Ryanair, nimic nu împiedica respectivele companii să majoreze prețul fără taxe al biletelor pentru zborurile supuse ratei reduse a TTA cu un cuantum de 8 euro. Faptul că, în aplicarea articolului 23 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1008/2008, acestea puteau adăuga la prețul biletului fără taxe numai cuantumul de 2 euro corespunzător TTA calculate la rata redusă nu poate conduce la o concluzie diferită, întrucât cuantumul corespunzător diferenței dintre cele două rate ale TTA, și anume 8 euro, ar fi putut fi inclus anterior în prețul biletului fără taxe.

105 Considerațiile care precedă nu sunt repuse în discuție de argumentul invocat de Ryanair, întemeiat pe articolul 13 din Directiva 2014/104. Astfel cum reiese din jurisprudența Curții citată la punctele 89 și 90 din prezenta hotărâre, recuperarea unui ajutor ilegal are un scop diferit de cel urmărit de Directiva 2014/104. În special, această din urmă directivă urmărește, astfel cum reiese din considerentele (3) și (4) ale acesteia, să asigure exercitarea eficientă, de către orice persoană care se consideră victima unei încălcări a normelor de concurență prevăzute la articolele 101 și 102 TFUE, a dreptului său de a solicita repararea prejudiciului pe care consideră că l-a suferit. În schimb, recuperarea ajutorului nu urmărește repararea unui prejudiciu individual oarecare, ci restabilirea pe piața în cauză a situației anterioare acordării ajutorului respectiv.

106 Reiese din ansamblul considerațiilor care precedă că, întrucât a statuat, la punctul 123 din Hotărârea Aer Lingus și, respectiv, la punctul 119 din Hotărârea Ryanair, că Comisia a săvârșit „o eroare de apreciere și o eroare de drept” prin faptul că a stabilit cuantumul ajutorului de recuperat de la beneficiarii ratei reduse a TTA la 8 euro pentru fiecare pasager al zborurilor vizate de această rată, Tribunalul a săvârșit în hotărârea sa o eroare de drept.

107 În consecință, recursurile Comisiei trebuie admise, iar punctul 1 din dispozitivele Hotărârilor Aer Lingus și, respectiv, Ryanair trebuie anulat.

Cu privire la acțiunea în fața Tribunalului

108 Conform articolului 61 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, aceasta poate, atunci când anulează hotărârea Tribunalului, să soluționeze ea însăși în mod definitiv litigiul, atunci când acesta este în stare de judecată. Acest lucru nu se aplică în acest caz.

109 Întrucât hotărârile atacate trebuie anulate numai în ceea ce privește punctul 1 din dispozitivul fiecăreia, iar nu în ceea ce privește punctul 2 din acestea, anularea în cauză nu privește respingerea de către Tribunal a primului și a celui de al cincilea motiv ale acțiunii formulate de Aer Lingus și nici a primului, a celui de al patrulea și a celui de al cincilea motiv ale acțiunii formulate de Ryanair. Prin urmare, trebuie analizate numai al doilea-al patrulea motiv ale acțiunii introduse la Tribunal de Aer Lingus, precum și al doilea și al treilea motiv ale acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair.

Cu privire la al treilea și la al patrulea motiv ale acțiunii introduse la Tribunal de Aer Lingus, precum și cu privire la primul aspect al celui de al treilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair

110 Aer Lingus și Ryanair susțin, în esență, că Comisia a săvârșit o eroare de drept, precum și o eroare de apreciere prin faptul că a stabilit cuantumul ajutorului de recuperat la 8 euro per pasager pentru fiecare dintre zborurile supuse ratei reduse a TTA.

111 Aceste argumente trebuie respinse pentru motivele prezentate la punctele 85-106 din prezenta hotărâre.

112 Aer Lingus și Ryanair susțin de asemenea că, în măsura în care companiile aeriene nu mai au posibilitatea de a recupera, de la fiecare dintre pasagerii zborurilor supuse ratei reduse a TTA, cei 8 euro pe care trebuie să îi restituie, obligația de plată a acestei sume, instituită prin articolul 4 din decizia în litigiu, este echivalentă cu impunerea unei taxe suplimentare sau a unei sancțiuni, cu încălcarea principiilor proporționalității și egalității de tratament și cu nerespectarea jurisprudenței Curții potrivit căreia restituirea ajutorului nu poate fi considerată o sancțiune.

113 Aceste argumente trebuie de asemenea respinse.

114 După cum a arătat avocatul general la punctul 83 din concluzii, recuperarea unui cuantum egal cu diferența dintre taxa care ar fi fost datorată în lipsa unei măsuri de ajutor ilegal și cuantumul mai puțin important plătit în aplicarea acestei măsuri nu constituie o nouă taxă, impusă retroactiv (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 iunie 1993, Comisia/Grecia, C-183/91, EU:C:1993:233, punctul 17). Este vorba despre recuperarea părții din taxa inițială neplătite în temeiul unei scutiri nelegale. Nici o asemenea recuperare nu constituie o sancțiune (Hotărârea din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, EU:C:1999:311, punctul 65).

115 În mod similar, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia companiile aeriene vizate de recuperare nu sunt în măsură să recupereze de la propriii clienți taxa suplimentară pe care trebuie să o restituie, este suficient să se amintească faptul că, din moment ce ajutorul ilegal identificat de Comisie în decizia în litigiu consta în aplicarea ratei reduse a TTA, și anume într-o scutire parțială de la plata unei taxe care nu îi afecta pe clienții acestor companii aeriene, ci chiar pe acestea din urmă, recuperarea ajutorului în cauză implica în mod necesar restituirea diferenței dintre cele două rate aplicabile. Astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 99 și 100 din prezenta hotărâre, situația este similară în ipoteza în care beneficiarii ajutorului menționat nu au obținut niciun beneficiu din avantajul în discuție, fie pentru că au transferat acest avantaj clienților lor, fie pentru orice alt motiv.

116 În sfârșit, obligația de recuperare a ajutorului menționat nu încalcă nici principiul proporționalității, nici principiul egalității de tratament. Pe de o parte, rezultă dintr-o jurisprudență constantă a Curții că eliminarea unui ajutor ilegal prin recuperare este consecința logică a constatării nelegalității sale, astfel

încât recuperarea acestui ajutor în vederea restabilirii situației anterioare nu poate, în principiu, să fie considerată o măsură disproporționată în raport cu obiectivele dispozițiilor Tratatului FUE în materia ajutoarelor de stat (Hotărârea din 11 martie 2010, CELF și Ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, punctul 54, precum și Hotărârea din 28 iulie 2011, Diputación Foral de Vizcaya și alții/Comisia, C-471/09 P-C-473/09 P, nepublicată, EU:C:2011:521, punctul 100).

117 Pe de altă parte, beneficiarii ajutorului, care sunt obligați să îl restituie, nu se află în mod evident în aceeași situație precum companiile aeriene care nu au beneficiat de ajutor și nu sunt vizate de recuperare, astfel încât nu se poate pune problema unui tratament al unor situații similare, cu încălcarea principiului egalității de tratament.

118 Din considerațiile care precedă rezultă că al treilea și al patrulea motiv ale acțiunii introduse la Tribunal de Aer Lingus, precum și primul aspect al celui de al treilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair trebuie respinse.

Cu privire la al doilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Aer Lingus și cu privire la al doilea aspect al celui de al treilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair

119 Aer Lingus și Ryanair susțin că companiile aeriene obligate la plata ratei standard a TTA au dreptul de a obține restituirea sumelor plătite în plus din taxa achitată, atât pentru motivul că instituirea a două rate diferite constituie o încălcare a liberei prestări a serviciilor consacrate la articolul 56 TFUE, cât și în temeiul jurisprudenței rezultate din Hotărârea din 7 septembrie 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). În consecință, recuperarea de la beneficiarii ratei reduse a TTA a diferenței dintre această rată și rata standard ar constitui o încălcare a articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 659/1999, precum și a principiilor securității juridice, efectivității și bunei administrări. În plus, o astfel de recuperare ar conduce la grave denaturări ale concurenței. Astfel, în urma acestei recuperări, companiile aeriene care au făcut obiectul acestei măsuri de recuperare s-ar afla într-o situație prejudiciabilă, în măsura în care ele vor fi plătit un cuantum total de 10 euro per pasager, în timp ce celelalte companii aeriene, care au obținut restituirea a 8 euro din cei 10 euro per pasager plătiți inițial, vor fi suportat doar o taxă de 2 euro per pasager.

120 Trebuie arătat, în această privință, că natura măsurii vizate de decizia în litigiu nu este deloc similară cu cea vizată de Hotărârea din 7 septembrie 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).

121 Astfel, TTA era o taxă cu aplicabilitate generală și, în decizia în litigiu, Comisia a ajuns la concluzia potrivit căreia rata redusă a TTA era echivalentă cu o scutire parțială care constituia, în sine, o măsură de ajutor. În astfel de circumstanțe, persoanele obligate la plata taxei în cauză nu se pot prevala de faptul că scutirea de care beneficiază alte întreprinderi constituie un ajutor de stat pentru a se sustrage de la plata taxei menționate sau pentru a obține restituirea acesteia (Hotărârea din 7 septembrie 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, punctele 30 și 32, precum și jurisprudența citată).

122 Acestea fiind precizate, trebuie amintit că, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 78 și 79 din prezenta hotărâre, în circumstanțe precum cele din speță, Comisia nu poate omite să constate existența unui ajutor de stat pentru simplul motiv că ar exista o posibilitate ca instanțele naționale competente să dispună restituirea sumelor plătite în plus din TTA către companiile aeriene care nu au beneficiat de rata redusă a acesteia. Întrucât era obligată să constate existența unui ajutor de stat, Comisia era de asemenea obligată să dispună recuperarea acestui ajutor.

123 În astfel de circumstanțe, revine statului membru în cauză, în speță Irlanda, sarcina de a se asigura, prin orice mijloc adecvat și conform cu legislația sa internă, precum și cu dreptul Uniunii, că eventuale măsuri naționale care au ca efect restituirea unei taxe anumitor întreprinderi nu conduc la un nou ajutor, incompatibil cu dispozițiile Tratatului FUE, în favoarea întreprinderilor care beneficiază de această restituire.

124 Reiese din considerațiile care precedă că al doilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Aer Lingus, precum și al doilea aspect al celui de al treilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair trebuie respinse.

Cu privire la al doilea motiv al acțiunii formulate de Ryanair

125 În cadrul celui de al doilea motiv al acțiunii sale în fața Tribunalului, Ryanair susține că Comisia ar fi trebuit să țină seama de efectul proporțional al TTA asupra diverselor întreprinderi concurente în evaluarea avantajului conferit de TTA, în condițiile în care, pe de o parte, unele companii, în special Aer Arann, au profitat de rata redusă a TTA pentru un procent mult mai mare din zborurile lor și, pe de altă parte, efectul TTA, calculată la rata standard, era mult mai redus pentru zborurile la clasa business și pentru zborurile pe distanțe lungi, oferite în principal de Aer Lingus.

126 Aer Lingus, în calitatea sa de intervenientă în cauza T-500/12, nu susține concluziile Ryanair în ceea ce privește acest motiv, dar consideră că importanța relativă a avantajului conferit diverșilor beneficiari ar putea fi relevantă în scopul stabilirii cuantumului ajutorului de recuperat. Or, în măsura în care intervenția nu poate avea alt obiect decât susținerea, în tot sau în parte, a concluziilor uneia dintre părți, argumentația Aer Lingus cu privire la acest aspect este inadmisibilă.

127 În ceea ce privește argumentația Ryanair, aceasta nu poate fi admisă. Împrejurarea că anumiți beneficiari ai unei măsuri de ajutor ar putea obține din avantajul constituit de acest ajutor un profit proporțional mai mare decât cel obținut de ceilalți beneficiari ai aceleiași măsuri nu împiedică nici calificarea de către Comisie a măsurii în cauză drept ajutor de stat incompatibil cu piața unică, nici dispunerea de către aceasta a recuperării avantajului rezultat din aplicarea ajutorului respectiv.

128 Rezultă de aici că al doilea motiv al acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair nu este fondat și trebuie respins.

129 Având în vedere, pe de o parte, că primul și al cincilea motiv ale acțiunii introduse la Tribunal de Aer Lingus, precum și primul, al patrulea și al cincilea motiv ale acțiunii introduse la Tribunal de Ryanair au fost respinse de Tribunal fără ca motivele invocate de Aer Lingus și de Ryanair, în cadrul recursurilor incidente formulate de acestea, împotriva motivelor din hotărârile atacate care susțin această decizie de respingere să fi fost admise, punctul 2 din dispozitivele hotărârilor atacate a rămas definitiv și, pe de altă parte, că reiese din ansamblul considerațiilor care precedă că celelalte motive invocate în fața Tribunalului de Aer Lingus și de Ryanair privind anularea deciziei în litigiu trebuie de asemenea respinse, acțiunile lor în anulare trebuie respinse în totalitate.

Cu privire la cheltuielile de judecată

130 Potrivit articolului 184 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Curții, atunci când recursul este fondat, iar Curtea soluționează ea însăși în mod definitiv litigiul, aceasta se pronunță asupra cheltuielilor de judecată.

131 Conform articolului 138 alineatul (1) din acest regulament, aplicabil procedurii de recurs în temeiul articolului 184 alineatul (1) din acesta, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.

132 Întrucât Aer Lingus și Ryanair au căzut în pretenții atât în recursurile incidente formulate, cât și în acțiunile lor în fața Tribunalului și întrucât Comisia a formulat o cerere în acest sens, se impune obligarea acestora la plata, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, a cheltuielilor de judecată efectuate de Comisie atât în procedura în fața Tribunalului, cât și în procedura în fața Curții.

133 În conformitate cu articolul 140 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, aplicabil procedurii de recurs în temeiul articolului 184 alineatul (1) din acesta, statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Rezultă că Irlanda suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară și hotărăște:

Anulează Hotărârile Tribunalului Uniunii Europene din 5 februarie 2015, Aer Lingus/Comisia (T-473/12, nepublicată, EU:T:2015:78) și Ryanair/Comisia (T-500/12, nepublicată, EU:T:2015:73) în partea în care acestea anulează articolul 4 din Decizia 2013/199/UE a Comisiei din 25 iulie 2012 privind ajutorul de stat SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rate diferențiate ale taxei pe transportul aerian aplicate de Irlanda, în măsura în care acest articol dispune recuperarea ajutorului de la beneficiari într-un cuantum stabilit la 8 euro per pasager în considerentul (70) al deciziei menționate.

Respinge recursurile incidente.

Respinge acțiunile în anulare formulate de Aer Lingus Ltd și de Ryanair Designated Activity Company împotriva Deciziei 2013/199.

Obligă Aer Lingus Ltd și Ryanair Designated Activity Company să suporte, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană atât în procedura în fața Tribunalului Uniunii Europene, cât și în procedura în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Irlanda suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături