Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 21 december 2016 [1]

”Överklagande — Statligt stöd — Nationell flygskatt — Tillämpning av differentierade skattesatser — Lägre skattesats för flygningar till en destination som ligger högst 300 kilometer från den nationella flygplatsen — Fördel — Selektiv karaktär — Bedömning för det fall skatteåtgärden kan utgöra en inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster — Återkrav — Punktskatter”

I de förenade målen C-164/15 P och C-165/15 P,

angående två överklaganden enligt artikel 56 i stadgan för Europeiska unionens domstol, som ingavs den 9 april 2015,

Europeiska kommissionen, företrädd av L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche och B. Stromsky, samtliga i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

klagande,

i vilket de andra parterna är

Aer Lingus Ltd, med säte i Dublin (Irland), företrätt av K. Bacon och A. Robertson, QC, samt av D. Bailey, barrister, på uppdrag av A. Burnside, solicitor,

sökande i första instans (C-164/15 P) och intervenient i första instans (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activiy Company, tidigare Ryanair Ltd, med säte i Dublin (Irland), företrätt av B. Kennelly, QC, I.-G. Metaxas-Maragkidis, dikigoros, och E. Vahida, avocat,

sökande i första instans (C-165/15 P),

Irland, företrätt av E. Creedon, J. Quaney och A. Joyce, båda i egenskap av ombud, biträdda av E. Regan, SC och B. Doherty, BL,

intervenient i första instans (C-164/15 P och C-165/15 P),

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordförande L. Bay Larsen, M. Vilaras (referent) och domarna J. Malenovský, M. Safjan och D. Šváby,

generaladvokat: P. Mengozzi,

1 — * Rättegångsspråk: engelska.

justitiesekreterare: förste handläggaren L. Hewlett,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 7 april 2016,

och efter att den 5 juli 2016 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska kommissionen har yrkat att domstolen ska upphäva den dom som meddelades av Europeiska unionens tribunal den 5 februari 2015, Aer Lingus/kommissionen (T-473/12, ej publicerad, EU:T:2015:78, nedan kallad dom Aer Lingus), och den dom som meddelades av Europeiska unionens tribunal den 5 februari 2015, Ryanair/kommission (T-500/12, ej publicerad, EU:T:2015:73, nedan kallad dom Ryanair) (nedan kallade de överklagade domarna). Genom dessa domar biföll tribunalen delvis talan väckt av dels Aer Lingus Ltd dels Ryanair Designated Activity Company (tidigare Ryanair Ltd) (nedan kallat Ryanair) och ogiltigförklarade artikel 4 i kommissionens beslut 2013/199/EU av den 25 juli 2012 om stödärende SA.29064 (11/C, f.d. 11/NN) – Differentierade skattesatser som Irland har tillämpat på luftfartsområdet (EUT L 119, 2013, s. 30, nedan kallat det omtvistade beslutet), i den del det i artikeln förordnas att stödet ska återkrävas från stödmottagarna med ett belopp som i skäl 70 i beslutet fastställts till 8 euro per passagerare.

2 Aer Lingus och Ryanair har genom sina respektive anslutningsöverklaganden även yrkat att dom Aer Lingus och dom Ryanair ska upphävas.

Tillämpliga bestämmelser

Förordning (EG) nr 659/1999

3 Artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 FEUF (EGT L 83, 1999, s. 1), med rubriken ”Återkrav av stöd” har följande lydelse:

”1. Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd skall kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren (nedan kallat beslut om återkrav). Kommissionen skall inte återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i [unions]rätten.

2. Det stöd som skall återkrävas enligt ett beslut om återkrav skall innefatta ränta med en lämplig räntesats som fastställs av kommissionen. Räntan ska betalas från det datum då det olagliga stödet stod till stödmottagarens förfogande till det datum då det har återbetalats.

3. Utan att det påverkar förordnanden av Europeiska [unionens] domstol enligt artikel [278 FEUF] skall återkravet verkställas utan dröjsmål och enligt den berörda medlemsstatens förfaranden enligt nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa kommissionens beslut. I det syftet skall de berörda medlemsstaterna vid förfaranden inför nationella domstolar vidta alla nödvändiga åtgärder som är tillgängliga i deras respektive rättssystem, inbegripet interimistiska åtgärder, utan att [unions]rätten påverkas.”

Förordning (EG) nr 1008/2008

4 I artikel 15.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 2008, s. 3) föreskrivs följande:

”[Unions]lufttrafikföretag ska ha rätt att bedriva lufttrafik inom [unionen].”

5 I artikel 23 i förordningen, med rubriken ”Information och icke-diskriminering”, föreskrivs följande i punkt 1:

”De passagerarpriser och fraktpriser som är tillgängliga för allmänheten ska innehålla tillämpliga villkor när de erbjuds eller offentliggörs i någon form, inbegripet på Internet, för lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium och på vilken fördraget är tillämpligt. Det slutliga pris som ska betalas ska alltid anges och ska innehålla gällande passagerarpris eller fraktpris samt alla tillämpliga skatter och avgifter, tilläggsavgifter och arvoden som är oundvikliga och förutsebara vid tidpunkten för offentliggörandet. Förutom slutpriset ska minst anges

a) passagerarpris eller fraktpris,

b) skatter,

c) flygplatsavgifter och

d) andra avgifter, tilläggsavgifter eller arvoden, exempelvis sådana som har samband med luftfartsskydd eller bränsle,

om avgifterna i b, c och d har lagts till passagerarpriset eller fraktpriset. Valfria pristillägg ska anges klart, öppet och otvetydigt i början av varje bokningsprocess och kunden ska aktivt markera sitt godkännande av dem.”

Direktiv 2014/104/EU

6 I skälen 3 och 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/104/EU av den 26 november 2014 om vissa regler som styr skadeståndstalan enligt nationell rätt för överträdelser av medlemsstaternas och Europeiska unionens konkurrensrättsliga bestämmelser (EUT L 349, 2014, s. 1) anges följande:

”(3) … För att artiklarna 101 och 102 [FEUF], och särskilt den praktiska effekten av de förbud som fastställs i dessa artiklar, ska få full effekt krävs att var och en – oberoende av om det är fråga om enskilda, inklusive konsumenter och företag, eller en offentlig myndighet – kan vända sig till nationella domstolar och begära ersättning för den skada de lidit till följd av en överträdelse av de bestämmelserna. …

(4) Rätten till ersättning enligt unionsrätten för skada som uppkommit vid överträdelse av unionens konkurrensrätt och nationell konkurrensrätt innebär att varje medlemsstat måste ha processuella regler som säkerställer att denna rätt utövas effektivt. …”

7 Artikel 13 i detta direktiv, med rubriken ”Invändning om övervältring”, har följande lydelse:

”Medlemsstaterna ska se till att svaranden i ett skadeståndsmål, som en invändning mot ett skadeståndsanspråk, kan åberopa det faktum att käranden övervältrat hela eller delar av det överpris som överträdelsen av konkurrensrätten orsakat. Bevisbördan för övervältringen åligger svaranden, som inom rimliga gränser kan begära utlämning av handlingar från käranden eller från tredje parter.”

Bakgrund till tvisten

8 Bakgrunden till tvisten, enligt vad som framgår av punkterna 1–13 i de överklagade domarna, kan sammanfattas på följande vis:

9 Irland införde med verkan från och med den 30 mars 2009 en punktskatt kallad *Air travel tax* (nedan kallad flygskatten). Flygskatten togs ut direkt av flygbolagen för alla passagerare som reste från en flygplats i Irland, med vissa undantag som saknar betydelse för det nu aktuella målet. Det var flygbolagen som var skattskyldiga och som skulle betala flygskatten, oavsett om de hade möjlighet att övervältra skattebeloppet på biljettpriset.

10 När flygskatten infördes beräknades den utifrån avståndet mellan den flygplats där flygningen inleddes och den flygplats där flygningen avslutades. Det föreskrivs två olika skattesatser för flygbolagen, nämligen 2 euro per passagerare vid en flygning till en destination högst 300 kilometer från Dublins flygplats (Irland) (nedan kallad den lägre skattesatsen) och 10 euro per passagerare i alla övriga fall (nedan kallad den högre skattesatsen).

11 Den 21 juli 2009 ingav Ryanair två olika klagomål om flygskatten till kommissionen. Det ena klagomålet avsåg ett åsidosättande av bestämmelserna om statligt stöd och det andra grundade sig på artikel 56 FEUF och förordning nr 1008/2008. Med anledning av det andra klagomålet inledde kommissionen en undersökning om ett eventuellt åsidosättande av bestämmelserna om frihet att tillhandahålla tjänster och översände den 18 mars 2010 en formell underrättelse till de irländska myndigheterna. Irland ändrade sedan bestämmelserna för beräkning av flygskatten med verkan från och med den 1 mars 2011 och införde en enhetlig skattesats på 3 euro per passagerare på alla flygningar, oavsett längd. Kommissionen avslutade sin undersökning.

12 Med anledning av Ryanairs första klagomål inledde kommissionen den 13 juli 2011 ett formellt undersökningsförfarande enligt artikel 108.2 FEUF avseende den lägre skattesatsen. Detta förfarande utmynnade i att kommissionen antog det omtvistade beslutet.

13 I artikel 1 i beslutet slogs det fast att det stöd som gavs i form av en lägre skattesats för flygningar utförda av flygplan med kapacitet för mer än 20 passagerare, vilka inte användes för militära eller statliga ändamål, med avgång från en flygplats med mer än 10 000 passagerare per år till en destination som ligger högst 300 kilometer från Dublins flygplats, och som olagligen och i strid med artikel 108.3 FEUF hade tillämpats av Irland för perioden mellan den 30 mars 2009 och den 1 mars 2011, var oförenligt med den inre marknaden.

14 I artikel 4.1 i beslutet föreskrevs att Irland skulle återkräva stödet från stödmottagarna. I skäl 70 i beslutet preciserades att stödet uppgick till mellanskillnaden mellan den lägre skattesatsen och den högre skattesatsen, det vill säga 8 euro per passagerare. Dessutom identifierades i nämnda stödmottagarna, däribland klagandena.

Förfarandet vid tribunalen och de överklagade domarna

15 Genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 1 november (mål T-473/12) respektive den 15 november 2012 (mål T-500/12) väckte Aer Lingus och Ryanair var sin talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet.

16 I mål T-473/12 anförde Aer Lingus fem grunder till stöd för sin talan. Den första grunden avsåg en felaktig rättstillämpning som kommissionen gjorde sig skyldig till i den mån den lägre skattesatsen kvalificerades som statligt stöd i det omtvistade beslutet. Den andra grunden avsåg ett åsidosättande av principerna om rättssäkerhet, effektivitet och god förvaltning på grund av att kommissionen i det omtvistade beslutet förordnade om att stödet skulle återkrävas. Den tredje grunden avsåg att

kommissionen gjort en felaktig rättstillämpning och en uppenbart oriktig bedömning när den underlät att beakta övervältringen av flygskatten på passagerarna när åtgärden kvalificerades som en stödåtgärd och förmånen kvantifierades. Den fjärde grunden avsåg ett åsidosättande av artikel 14 i förordning nr 659/1999 och av proportionalitetsprincipen och principen om likabehandling vid förordnandet om återkrav i det omtvistade beslutet. Den femte grunden avsåg ett åsidosättande av motiveringsskyldigheten.

17 I mål T-500/12 anförde Ryanair fem grunder till stöd för sin talan. Den första grunden avsåg en felaktig rättstillämpning i kommissionens beslut, enligt vilket den högre skattesatsen var standardskattesatsen eller den ”legitima” standardskattesatsen. Den andra grunden avsåg kommissionens felaktiga rättstillämpning och uppenbart oriktiga bedömningar vid värderingen av den fördel som flygskatten medförde. Den tredje grunden avsåg kommissionens felaktiga rättstillämpning och uppenbart oriktiga bedömningar i samband med beslutet om återkrav. Den fjärde grunden avsåg avsaknad av kommunicering av kommissionens beslut om återkrav och den femte en bristfällig motivering av det omtvistade beslutet.

18 I de överklagade domarna prövade och underkände tribunalen först den femte grunden i respektive talan, avseende ett åsidosättande av motiveringsskyldigheten. De delarna av de överklagade domarna berörs inte av vare sig överklagandena eller anslutningsöverklagandena.

19 I punkterna 42–56 i dom Ryanair prövade och underkände sedan tribunalen Ryanairs fjärde grund. Den delen av nämnda dom berörs inte heller av kommissionens överklagande i mål C-165/15 P eller av Ryanairs anslutningsöverklagande i samma mål.

20 Tribunalen prövade och underkände sedan den första grunden för Aer Lingus respektive Ryanairs talan. Tribunalen fann att kommissionen inte hade gjort sig skyldig till någon felaktig rättstillämpning när den kvalificerade den högre skattesatsen som en referensskattesats för att fastställa att det förelåg en selektiv fördel och fann att de differentierade skattesatserna i det aktuella fallet utgjorde statligt stöd till flygbolag vars flygningar omfattades av den lägre skattesatsen under den berörda perioden.

21 Tribunalen prövade därefter den tredje och den fjärde grunden för Aer Lingus talan och den andra och den tredje grunden för Ryanairs talan och biföll delvis talan såvitt avsåg dessa grunder.

22 Vid denna prövning fann tribunalen att kommissionen hade gjort ”en oriktig bedömning” och hade gjort sig skyldig till ”felaktig rättstillämpning” när den fastställde det belopp som skulle krävas tillbaka av mottagarna, däribland Aer Lingus och Ryanair, till 8 euro per passagerare på någon av de flygningar som omfattades av den lägre skattesatsen, det vill säga skillnaden mellan denna skattesats och den högre skattesatsen. I den mån den ekonomiska fördelen av den lägre skattesatsen åtminstone delvis hade kunnat övervältras på passagerarna, menade tribunalen att kommissionen inte kunde anse att fördelen för de berörda flygbolagen automatiskt uppgick till 8 euro per passagerare i alla fall.

23 I punkt 124 i dom Aer Lingus fann tribunalen följaktligen, ”utan att det är nödvändigt att pröva frågan om ett eventuellt åsidosättande av proportionalitetsprincipen och principen om likabehandling vilket har åberopats” av Aer Lingus att talan skulle vinna bifall såvitt avsåg den tredje och den fjärde grunden.

24 I punkt 150 i dom Ryanair fann tribunalen att talan skulle vinna bifall såvitt avsåg den andra och tredje grunden, och att det ”inte var nödvändigt att pröva den andra delen av den tredje grunden och de ytterligare argument som anförts” av Aer Lingus, som intervenerade i detta mål till stöd för Ryanairs yrkanden.

25 Tribunalen ogiltigförklarade således, i punkt 1 i domslutet i de överklagade domarna, artikel 4 i det omtvistade beslutet, ”i den del det däri förordnas att stödet ska återkrävas från stödmottagarna med ett belopp som i skäl 70 i beslutet fastställts till 8 euro per passagerare.” I punkt 2 i domslutet i nämnda domar ogillade tribunalen talan i övrigt.

Parternas yrkanden vid domstolen

26 Kommissionen har yrkat att domstolen ska

— upphäva punkt 1 i domslutet i de överklagade domarna,

— ogilla respektive talan vid tribunalen i dess helhet eller, i andra hand, återförvisa målen till tribunalen,

— ogilla anslutningsöverklagandena, och

— förplikta sökandena i första instans att ersätta rättegångskostnaderna eller, i andra hand, att meddela beslut om rättegångskostnaderna i de två instanserna vid ett senare tillfälle.

27 Aer Lingus och Ryanair har yrkat att domstolen ska

— upphäva punkt 2 i domslutet i de överklagade domarna,

— ogiltigförklara det angripna beslutet,

— ogilla överklagandena, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

28 Irland har yrkat att domstolen ska

— bifalla kommissionens överklaganden och ogilla respektive talan vid tribunalen, och

— ogilla anslutningsöverklagandena.

Begäran om ett återupptagande av det muntliga förfarandet

29 Aer Lingus har genom skrivelse som inkom till domstolens kansli den 19 juli 2016 begärt att det muntliga förfarandet ska återupptas i enlighet med artikel 83 i domstolens rättegångsregler. Till stöd för denna begäran har Aer Lingus anfört att det är nödvändigt att ta ställning till generaladvokatens förslag till avgörande och, i synnerhet, de argument och den rättspraxis som anges i punkterna 79, 80, 83 och 88–99 i detta förslag. För övrigt anser Aer Lingus att bolaget borde ges möjlighet att lägga fram synpunkter om de grunder och argument som inte prövades vid tribunalen, för det fallet att domstolen upphäver dom Aer Lingus och finner att målet är färdigt för avgörande.

30 Ryanair har genom skrivelse som inkom till domstolens kansli den 18 augusti 2016 angett att bolaget stöder Aer Lingus begäran om återupptagande av det muntliga förfarandet och har även själv begärt att det muntliga förfarandet ska återupptas, i allt väsentligt av samma skäl som Aer Lingus.

31 Domstolen erinrar om att det i stadgan för Europeiska unionens domstol och i domstolens rättegångsregler visserligen inte föreskrivs någon möjlighet för parterna att inkomma med yttranden över generaladvokatens förslag till avgörande (dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

32 Enligt artikel 252 andra stycket FEUF ska generaladvokaterna vid offentliga domstolssessioner, fullständigt opartiskt och oavhängigt, lägga fram motiverade yttranden i ärenden som enligt stadgan för Europeiska unionens domstol kräver deras deltagande. Domstolen är varken bunden av generaladvokatens förslag till avgörande eller av den motivering som ligger till grund för förslaget. Att en av parterna inte delar generaladvokatens synsätt i förslaget till avgörande, oavsett vilka frågor som generaladvokaten väljer att pröva, kan därför inte i sig utgöra ett tillräckligt skäl för att återuppta det muntliga förfarandet (dom av den 9 juli 2015, InnoLux/kommissionen, C-231/14 P, EU:C:2015:451, punkterna 27 och 28 och där angiven rättspraxis).

33 Enligt artikel 83 i rättegångsreglerna får domstolen emellertid, efter att ha hört generaladvokaten när som helst besluta att den muntliga delen av förfarandet ska inledas eller återupptas, bland annat om domstolen anser att den inte har tillräcklig kännedom om omständigheterna i målet, eller om en part, efter det att den muntliga delen har förklarats avslutad, har lagt fram en ny omständighet som kan ha ett avgörande inflytande på målets utgång.

34 Så är inte fallet i detta mål. Domstolen anser nämligen, efter att ha hört generaladvokaten, att den har tillgång till alla uppgifter den behöver för att kunna döma i målet och att prövningen i målet inte ska ske utifrån någon ny omständighet som kan ha ett avgörande inflytande på målets utgång eller utifrån ett argument som inte har avhandlats inför domstolen.

35 När det närmare bestämt rör Aer Lingus och Ryanairs begäran att få lägga fram sina synpunkter om de grunder och argument som prövades av tribunalen för det fallet att domstolen upphäver de överklagade domarna och anser att målet är färdigt för avgörande, följer det av en gemensam tolkning av artiklarna 168.1 d, 173.1 c och 170.1 i domstolens rättegångsregler att parterna i ett mål avseende ett överklagande i sina överklaganden och i sina svarsskrivelser får lägga fram alla grunder och argument av betydelse, bland annat för det fallet att domstolen i enlighet med artikel 61 första stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol själv avgör ärendet om överklagandet bifalls. Följaktligen har parterna haft möjlighet att både vid det skriftliga förfarandet och i det muntliga förfarandet lägga fram sina synpunkter på samtliga aspekter av målet som de ansåg relevanta. Därmed är det behov som anförts av Aer Lingus och Ryanair att lägga fram synpunkter om grunder och argument som inte prövades av tribunalen inte av den arten att det utgör skäl att återuppta det muntliga förfarandet.

36 Mot den bakgrunden anser domstolen inte att den muntliga delen av förfarandet bör återupptas.

Prövning av anslutningsöverklagandena

37 Till stöd för respektive anslutningsöverklagande, vilka bör prövas först i och med att bolagen härigenom bestrider själva förekomsten av statligt stöd i det aktuella fallet, har Aer Lingus och Ryanair åberopat en enda grund vardera. Respektive grund avser tribunalens felaktiga rättstillämpning i den del den underkände de första grunderna för respektive talan om ogiltigförklaring, genom vilka bolagen bestred den lägre skattesatsens kvalificering som statligt stöd.

38 Vardera grund kan delas upp i fyra delgrunder, genom vilka Aer Lingus och Ryanair har bestritt lagenligheten av det val som gjordes av kommissionen och som fastställdes av tribunalen, av att betrakta den högre skattesatsen på 10 euro per passagerare som ”standardskattesats”, eller som referensskattesats, vid bedömningen av huruvida den fördel som utgjordes av att vissa flygningar beskattades med en lägre skattesats på 2 euro per passagerare var av selektiv karaktär.

Inledande synpunkter

39 I artikel 107.1 FEUF anges att om inget annat föreskrivs i fördragen är stöd, av vilket slag det än är, som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel och som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den mån det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

40 Enligt domstolens fasta praxis är begreppet stöd mer allmänt än begreppet subvention, eftersom det inte enbart omfattar sådana konkreta förmåner som subventioner utan även statliga ingripanden som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar företagets budget och som därigenom, utan att det är fråga om subventioner i strikt bemärkelse, är av samma karaktär och har identiskt lika effekter (dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Government of Gibraltar och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, EU:C:2011:732, punkt 71 och där angiven rättspraxis).

41 Av detta följer att en åtgärd ska anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, när den innebär att de offentliga myndigheterna ger vissa företag en förmånlig skattemässig behandling som, trots att den inte innebär en överföring av statliga medel, försätter dem som gynnas av åtgärden i en finansiell situation som är mer fördelaktig än den situation som övriga skattskyldiga befinner sig i. Fördelar som följer av en allmän åtgärd som är tillämplig utan åtskillnad på samtliga näringsidkare utgör däremot inte statligt stöd enligt artikel 107 FEUF (dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Government of Gibraltar och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, EU:C:2011:732, punkterna 72 och 73 och där angiven rättspraxis).

42 I det nu aktuella fallet följer det av punkterna 54 och 55 i dom Aer Lingus och punkterna 79 och 80 i dom Ryanair att kommissionen i det omtvistade beslutet fann att den för att fastställa huruvida flygskatten var selektiv var tvungen att identifiera ett ”referenssystem” och avgöra om nämnda åtgärd utgjorde ett undantag från detta system. Efter att ha konstaterat att den lägre skattesatsen i huvudsak endast gällde inhemska destinationer och ungefär 10 till 15 procent av samtliga flygningar som omfattades av flygskatten, drog kommissionen slutsatsen att den högre skattesatsen skulle betraktas som den normala skattesatsen i referenssystemet och att den lägre skattesatsen utgjorde ett undantag.

43 Vid tribunalen kritiserade Aer Lingus och Ryanair i detta avseende endast att den högre skattesatsen användes som referensskattesats vid fastställandet av flygskattens selektiva karaktär.

44 Efter att ha prövat och underkänt Aer Lingus och Ryanairs resonemang fann tribunalen emellertid, i punkt 76 i dom Aer Lingus och i punkt 90 i dom Ryanair, att kommissionen inte hade gjort sig skyldig till någon felaktig rättstillämpning när den kvalificerade den högre skattesatsen som en referensskattesats och att tillämpningen av de differentierade skattesatserna utgjorde statligt stöd, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, till flygbolag vars flygningar var belagda med den lägre skattesatsen under den berörda perioden.

45 Det är denna bedömning av tribunalen som Aer Lingus och Ryanair menar bygger på en felaktig rättstillämpning av de skäl som anförs i de olika delarna av de enda grunderna.

46 Det är mot den bakgrunden som de olika delarna av Ryanairs och Aer Lingus enda grunder ska bedömas, vilka syftar till att visa att tribunalens resonemang bygger på en felaktig rättstillämpning, i den del tribunalen fastställde användningen av den högre skattesatsen som referensskattesats och inte tog hänsyn till om en del av skatten i fråga hade betalats tillbaka till de operatörer som omfattades av den högre skatten. Prövningen inleds med den första delen av Ryanairs enda grund, och sedan den fjärde delen av samma grund. Därefter prövas samtliga delar av Aer Lingus enda grund tillsammans med den andra och den tredje delen av Ryanairs enda grund.

Den första delen av Ryanairs enda grund

Parternas argument

47 Ryanair har bestritt tribunalens underkännande, i punkterna 74–76 i dom Ryanair, av argumentet att den referensskattesats som var lämplig att utgå ifrån vid bestämningen av huruvida den längre skattesatsen utgjorde statligt stöd var den skattesats på 3 euro som de irländska myndigheterna införde i mars 2011. Ryanair menar att den omständigheten att skattesatsen på 3 euro inte var tillämplig under den period som berördes av det omtvistade beslutet inte hindrar att den väljs som referensskattesats. Skattesatsen på 10 euro har aldrig existerat oberoende av den lägre skattesatsen, och de båda skattesatserna infördes och avskaffades samtidigt. Följaktligen har det enligt Ryanair aldrig funnits någon standardskattesats eller referensskattesats i förevarande mål.

48 Kommissionen och den irländska regeringen har i första hand anfört att denna delgrund är verkningslös, i och med att Ryanair endast har bestritt punkt 74 i dom Ryanair och inte har bestritt de domskäl som tribunalen angav i punkterna 75 och 76 i samma dom, vilka i sig är tillräckliga för att motivera ett underkännande av det argument som fördes fram vid tribunalen. I andra hand har de anfört att det saknas stöd för Ryanairs argument.

Domstolens bedömning

49 Tvärtemot vad kommissionen och den irländska regeringen har gjort gällande är den första delen av Ryanairs enda grund inte verkningslös. Ryanair har nämligen angett i sitt överklagade att denna delgrund inte enbart avser punkt 74 utan även punkterna 75 och 76 i dom Ryanair. I sak handlar dessa tre punkter för övrigt om ett och samma skäl, som vilar på konstaterandet att skattesatsen på 3 euro inte var tillämplig under den period som berördes av det omtvistade beslutet och följaktligen inte kan användas som referensskattesats.

50 Ryanairs resonemang kan emellertid inte nå framgång i sak.

51 Det följer nämligen av domstolens fasta praxis att det enligt artikel 107.1 FEUF vid bedömningen av selektivitetskriteriet ska fastställas huruvida en nationell åtgärd, inom ramen för en viss rättsordning, kan gynna ”vissa företag eller viss produktion” i jämförelse med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till målsättningen med rättsordningen (dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Government of Gibraltar och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, EU:C:2011:732, punkt 75 och där angiven rättspraxis).

52 Som generaladvokaten i sak har framhållit i punkt 41 i sitt förslag till avgörande kan en sådan bedömning inte göras genom en jämförelse mellan det belopp som skulle betalas av de flygbolag som omfattades av den lägre skattesatsen och ett hypotetiskt skattebelopp som beräknats utifrån en skattesats som, enligt vad Ryanair själv har medgett, inte var tillämplig på någon flygning eller något bolag under den period som berördes av det omtvistade beslutet. Så som tribunalen mycket riktigt framhöll i punkt 75 i dom Ryanair framträder inte alla effekter av flygskatten om en annan referensskattesats än den som faktiskt tillämpades under den berörda perioden fastställs.

53 Av detta följer att punkterna 74–76 i dom Ryanair inte innehåller den felaktiga rättstillämpning som Ryanair har påtalat. Överklagandet kan således inte vinna bifall såvitt avser den första delen av Ryanairs enda grund.

Den fjärde delen av Ryanairs enda grund

Parternas argument

54 Genom den fjärde delgrunden har Ryanair gjort gällande att tvärtemot vad tribunalen fann i punkt 89 i dom Ryanair, var den omständigheten att de båda skattesatserna infördes samtidigt relevant för bedömningen av huruvida den lägre skattesatsen utgjorde statligt stöd. Att de båda skattesatserna infördes samtidigt är inte en åtgärdsteknisk fråga, som tribunalen ansåg. Irland skulle nämligen inte ha kunnat överväga en enhetlig skattesats på 10 euro per passagerare och det var därför som Irland senare valde att ersätta de båda skattesatserna med en enhetlig skattesats på 3 euro per passagerare. Ryanair har även anfört att den omständigheten att den lägre skattesatsen tillämpades i mindre utsträckning inte var tillräckligt för att utesluta att denna skattesats kunde betraktas som referensskattesats, eftersom frekvensen i de transaktioner som var belagda med en viss skattesats endast var en faktor bland andra som skulle beaktas.

55 Kommissionen anser att det saknas stöd för denna delgrund. Den irländska regeringen har i första hand anfört att delgrunden inte innehåller ett tillräckligt utförligt resonemang och därför inte kan tas upp till prövning och, i andra hand, att den saknar stöd.

Domstolens bedömning

56 I motsats till vad som anförts av den irländska regeringen har Ryanair i tillräcklig utsträckning redogjort för skälen till att bolaget anser att punkt 89 i dom Ryanair innehåller en felaktig rättstillämpning.

57 Skälen är ändock inte tillräckliga för att ifrågasätta grunden för tribunalens underkännande av Ryanairs resonemang. Därmed kan inte heller denna del av Ryanairs enda grund godtas.

58 Att anse att den lägre skattesatsen inte gav de företag som berördes av denna skattesats en selektiv fördel av det enda skälet att denna skattesats infördes samtidigt som skattesatsen på 10 euro per passagerare, vore nämligen, som tribunalen framhöll i punkt 89 i dom Ryanair, detsamma som att låta det tekniska upplägget avgöra om ett statligt ingripande utgör statligt stöd. Så som följer av domstolens fasta praxis sker det i artikel 107.1 FEUF inte någon uppdelning av de statliga ingripandena utifrån de olika tekniker som de nationella myndigheterna använt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Government of Gibraltar och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, EU:C:2011:732, punkt 87 och där angiven rättspraxis).

59 Följaktligen kan överklagandet inte heller vinna bifall såvitt avser den fjärde delen av Ryanairs enda grund.

Aer Lingus enda grund och den andra och den tredje delen av Ryanairs enda grund

Parternas argument

60 Aer Lingus enda grund kan delas upp i fyra delgrunder. Genom den första delgrunden har Aer Lingus gjort gällande att punkt 43 i dom Aer Lingus innehåller en felaktig rättstillämpning om den ska tolkas så, att prövningen av huruvida en viss åtgärd utgör statligt stöd aldrig ska göras med hänsyn till om åtgärden kan strida mot andra bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 FEUF. Aer Lingus har angett att domstolen medgav att denna fråga är relevant i punkterna 31 och 32 i dom av den 27 mars 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100) och i punkterna 14–16 i dom av den 10 juli 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Det följer för övrigt av punkterna 23 och 24 i dom av den

27 september 1988, Asteris m.fl. (106/87–120/87, EU:C:1988:457) och punkt 60 i dom av den 1 juli 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/kommissionen (T-62/08, EU:T:2010:268), att skadestånd som staten betalar för en skada som staten har vållat inte utgör statligt stöd.

61 Aer Lingus har mot den bakgrunden erinrat om att bolaget vid tribunalen anförde att det var rättsstridigt att ta ut en flygskatt på 10 euro per passagerare, eftersom den stred mot artikel 56 FEUF och förordning nr 1008/2008, och att flygskatt som tagits ut med denna skattesats skulle betalas tillbaka till de berörda bolagen. Denna rättsstridighet hindrar att den lägre skattesatsen betecknas som statligt stöd.

62 Genom den andra delgrunden har Aer Lingus gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning i den del den i punkt 63 i dom Aer Lingus fann att kommissionen hade rätt att kvalificera skattesatsen på 10 euro per passagerare som ”standardskattesats” samtidigt som den sistnämnda var rättsstridig. Punkt 58 i samma dom, i vilken anges att Aer Lingus argument vilade på en felaktig förutsättning, är nämligen motsägelsefull och felaktig, i den mån kommissionen i det omtvistade beslutet endast hade konstaterat att det var själva förekomsten av differentierade skattesatser som begränsade rätten att fritt tillhandahålla tjänster och inte den högre skattesatsen i sig.

63 Genom den tredje delgrunden har Aer Lingus kritiserat punkt 60 i dom Aer Lingus, enligt vilken det var oriktigt att påstå att den högre skattesatsen var rättsstridig, i och med att det var möjligt att avhjälpa en sådan skattediskriminering som den som blev följden av att de två olika skattesatserna, genom att höja den lägre skattesatsen till samma nivå som den högre skattesatsen eller, tvärtom, genom att sänka den högre skattesatsen till den lägre nivån, eller genom att införa en enhetlig skattesats. Aer Lingus menar att tribunalen i denna punkt blandade ihop frågan om vilken åtgärd medlemsstaten bör vidta för att få ett slut på diskrimineringen inför framtiden med frågan om vilken åtgärd medlemsstaten bör vidta för att komma till rätta med den ”historiska” rättsstridigheten i de diskriminerande skattesatserna.

64 Genom den fjärde delgrunden har Aer Lingus kritiserat punkt 61 i dom Aer Lingus, enligt vilken ”en … rätt till återbetalning [av inbetalad flygskatt på 10 euro per passagerare], förutsatt att denna rätt är fastställd, inte är automatisk, utan betingas av en rad faktorer såsom preskriptionstid enligt nationell lagstiftning för att inge en begäran och iakttagande av allmänna principer, däribland avsaknad av obehörig vinst”. Aer Lingus har gjort gällande att den omständigheten att den högre skattesatsen i sig var rättsstridig, eller att de differentierade skattesatserna i sig var rättsstridiga, och den omständigheten att Irland i princip var skyldig att betala tillbaka skillnaden mellan den högre och den lägre skattesatsen till de bolag som hade betalat den högre skattesatsen, innebar att den högre skattesatsen inte kunde betraktas som den ”normala” skattesatsen.

65 Ryanair har genom den andra delen av sin enda grund gjort gällande att skattesatsen på 10 euro per passagerare inte kunde utgöra någon ”referensskattesats” vid bedömningen av huruvida den lägre skattesatsen utgjorde statligt stöd, eftersom skattesatsen på 10 euro per passagerare, analogt med vad domstolen fann i dom av den 6 februari 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), stred mot artikel 56 FEUF och förordning nr 1008/2008. Att betrakta den högre skattesatsen som referensskattesats skulle undergräva unionsrättens enhetlighet.

66 Inom ramen för den tredje delen av den enda grunden har Ryanair gjort gällande att tribunalen gjorde fel när den i punkt 88 i dom Ryanair hänförde sig till en ”hypotetisk begäran om återbetalning” av flygskatt som betalats enligt den högre skattesatsen. Enligt Ryanair stred beskattningen med den nämnda skattesatsen mot unionsrätten, och den överskjutande skatten borde återbetalas till de berörda företagen.

67 Kommissionen och den irländska regeringen har bestritt Aer Lingus och Ryanairs resonemang och anser att det är ogrundat och därför bör underkännas.

Domstolens bedömning

68 Vad först och främst beträffar den första delen av Aer Lingus enda grund, ska det erinras om att bedömningen av huruvida en viss skatteåtgärd har karaktären av statligt stöd endast ska göras i förhållande till dess verkningar, för att avgöra om åtgärden innebär en mindre förmånlig beskattning av dess förmånstagare i förhållande till andra beskattningsbara personer (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Government of Gibraltar och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, EU:C:2011:732, punkt 87 och där angiven rättspraxis).

69 Den omständigheten att en skatteåtgärd strider mot andra bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 FEUF innebär inte att ett undantag från åtgärden som medges för vissa beskattningsbara personer inte kan kvalificeras som statligt stöd, så länge åtgärden i fråga har verkningar med avseende på andra beskattningsbara personer och inte har upphävts eller förklarats olaglig och därmed icke tillämplig (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 mars 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, punkt 38).

70 Det var vad tribunalen framhöll i punkt 43 i dom Aer Lingus liksom, för övrigt, i punkt 65 i dom Ryanair. Tvärtemot vad Aer Lingus har anfört i den enda grundens första del innehåller punkt 43 i dom Aer Lingus således inte någon felaktig rättstillämpning.

71 Detta övervägande ändras inte av den rättspraxis som åberopats av Aer Lingus och som anges ovan i punkt 60.

72 Av denna rättspraxis följer nämligen endast att en återbetalning till ett företag av ett skattebelopp som detta företag ålagts i strid med unionsrätten eller skadestånd som nationella myndigheter har förpliktats att betala till företag som ersättning för skada som de vållat dessa inte utgör statligt stöd.

73 Det statliga stöd som berörs av det omtvistade beslutet härrör emellertid varken från återbetalning av skatt som betalats av Aer Lingus och Ryanair i strid med andra bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 FEUF eller från utbetalning av skadestånd till dessa båda företag. Denna rättspraxis är följaktligen inte relevant i de nu aktuella målen.

74 Av detta följer att den första delen av Ryanairs enda grund måste underkännas.

75 Den andra, den tredje och den fjärde delen av Aer Lingus enda grund och den andra och den tredje delen av Ryanairs enda grund bygger på förutsättningen att den omständigheten att flygskatten helt eller delvis strider mot andra bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 FEUF kan påverka bedömningen av huruvida det totala eller partiella undantagandet från denna skatt som vissa operatörer omfattas av utgör statligt stöd, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, i den mån en sådan motstridighet bland annat, genom ett förfarande vid en nationell domstol, skulle kunna leda till att hela eller en del av den aktuella skatten ska betalas tillbaka till andra operatörer som inte omfattades av undantagandet i fråga.

76 Det är emellertid ostridigt att den aktuella skatteåtgärden hade sina verkningar när kommissionen utförde sin bedömning och fattade det omtvistade beslutet, i den meningen att vissa flygbolag betalade flygskatt enligt den lägre skattesatsen, medan andra – som i enlighet med kommissionens bedömning, vilken inte har bestritts av Aer Lingus eller Ryanair, befann sig i en jämförbar rättslig och faktisk situation mot bakgrund av syftena med den aktuella skatteåtgärden – betalade samma flygskatt enligt den högre skattesatsen.

77 Det följer av vad som anförs ovan i punkterna 68 och 69 att kommissionen var tvungen att ta hänsyn till dessa verkningar och inte fick bortse från dem av det enda skälet att de flygbolag som fick en mindre förmånlig skattebehandling eventuellt, genom ett förfarande vid en nationell domstol, kunde komma att få tillbaka överskjutande skatt som de hade betalat, i förekommande fall med stöd av andra bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108.

78 Det ankommer nämligen på de nationella domstolarna och inte på kommissionen att slutligt avgöra frågan om en eventuell återbetalning av en skatt som påstås vara rättsstridig mot bakgrund av lagstiftningen i den berörda medlemsstaten eller som strider mot andra bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 FEUF, i förekommande fall efter det att dessa domstolar genom en begäran om förhandsavgörande inhämtat nödvändiga förtydliganden av domstolen om unionsrättens räckvidd och tolkning. Den ändamålsenliga verkan av artikel 107 FEUF skulle begränsas avsevärt om kommissionen, innan den kvalificerar en skatteåtgärd som statligt stöd i den mening som avses i denna artikel, var skyldig att invänta ett beslut av en behörig nationell domstol om en eventuell återbetalning av överskjutande skatt som betalats av vissa beskattningsbara personer.

79 Mot ovanstående bakgrund bör den andra, tredje och fjärde delen av Aer Lingus enda grund och den andra och den tredje delen av Ryanairs första grund underkännas då de saknar stöd. Anslutningsöverklagandena ska därför ogillas i sin helhet.

Prövning av huvudöverklagandena

80 Kommissionen har genom identiska argument anfört en och samma grund till stöd för sina överklaganden. Denna grund avser ett åsidosättande av artikel 108.3 FEUF och artikel 14 i förordning nr 659/1999. Grunden riktar sig mot punkterna 88–127 i dom Aer Lingus och punkterna 119–152 i dom Ryanair.

Parternas argument

81 Kommissionen har kritiserat tribunalen för felaktig rättstillämpning och ett åsidosättande av artikel 108.3 FEUF och artikel 14 i förordning nr 659/1999, i den mån tribunalen, när den fann att kommissionen borde ha tagit hänsyn till i vilken mån de flygbolag som omfattades av den lägre skattesatsen hade övervältrat fördelen av den lägre skattesatsen på passagerarna, fastställde ett nytt ekonomiskt kriterium för bestämningen av vilka belopp som ska betalas tillbaka av ett sådant statligt stöd som det som är i fråga i det nu aktuella målet.

82 Aer Lingus har bestritt kommissionens argument och anser att det följer av en oriktig tolkning av dom Aer Lingus. Aer Lingus har erinrat om att tribunalen fann att flygskatten är en punktskatt, med andra ord en indirekt skatt som drabbar passagerarna, vilka är de som gynnas av den lägre skattesatsen. Den aktuella skatteåtgärden kan därmed inte likställas med en statlig subvention eller en åtgärd som gör det möjligt för ett företag att sänka sina kostnader. Aer Lingus har även anfört att bolaget inte fick ta ut ett högre belopp än denna skattesats av passagerarna på de flygningar som omfattades av den lägre skattesatsen, och att om bolaget var skyldigt att betala tillbaka de 8 euro per biljett som kommissionen krävt, skulle det inte i efterhand kunna kräva tillbaka detta belopp av de passagerare som köpte biljetterna i fråga till den lägre skattesatsen.

83 Ryanair har i första hand gjort gällande att kommissionens enda grund är utan verkan. För att motivera ogiltigförklaringen av artikel 4 i det omtvistade beslutet anförde tribunalen enligt Ryanair tre olika skäl i punkterna 120–133, 134–144 respektive 145–149 i dom Ryanair. Kommissionens överklagande avser endast det första av dessa skäl, avseende omfattningen av flygskattens övervältring på passagerarna. Kommissionen har inte bestritt de två andra skälen, avseende dels den särskilda

situationen och konkurrensförhållandena på den aktuella marknaden, dels att det inte var styrkt att det var nödvändigt att kräva tillbaka skillnaden mellan den högre och den lägre skattesatsen för att återställa den tidigare situationen.

84 I andra hand har Ryanair anfört att det saknas stöd för kommissionens enda grund. Tribunalen tillämpade nämligen endast principen att det reella värdet på den fördel som följer av stödet inte behöver bestämmas. Kommissionen har dessutom förstorat svårigheterna med att fastställa ett exakt belopp för det fallet att den lösning som tribunalen valde bibehålls. Ryanair har slutligen påpekat att det vore ologiskt att inte ta hänsyn till övervältringen på kunderna av den fördel som medgavs stödmottagaren, samtidigt som artikel 13 i direktiv 2014/104 gör det möjligt för den som gjort sig skyldig till en överträdelse av konkurrensreglerna att undgå att betala skadestånd för merkostnaden till följd av överträdelsen, om denna merkostnad övervältrats på sökandens kunder.

Domstolens bedömning

85 Domstolen framhåller först och främst att kommissionens enda grund, tvärtemot vad Ryanair har gjort gällande, inte är verkningslös.

86 Av domstolens fasta praxis framgår visserligen att domstolen ska underkänna anmärkningar som, inom ramen för ett överklagande, riktas mot domskäl i en av tribunalens domar som angetts för fullständighetens skull, eftersom dessa inte kan leda till att domen upphävs och således saknar verkan (se, för ett liknande resonemang, dom av den 2 september 2010, kommissionen/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punkt 75 och där angiven rättspraxis).

87 I det nu aktuella fallet innehåller punkterna 120–149 i dom Ryanair, tvärtemot vad Ryanair har anfört, inte tre olika skäl som vart och ett i sig skulle vara tillräckligt för att motivera ogiltigförklaringen av artikel 4 i det omtvistade beslutet. I dessa punkter, precis som för övrigt punkterna 104–123 i dom Aer Lingus, som är formulerade på ett mycket liknande sätt, utvecklas olika aspekter av samma resonemang som tribunalen fört för att motivera sin ståndpunkt, i punkterna 123 i dom Aer Lingus och 119 i dom Ryanair, att kommissionen hade gjort ”en oriktig bedömning” och hade gjort sig skyldig till ”felaktig rättstillämpning” genom att fastställa storleken på det stöd som skulle krävas tillbaka av flygbolagen till 8 euro per passagerare. Dessa olika aspekter är kopplade till varandra, och när Ryanair delar upp dem i tre påstått olika skäl bortser bolaget på ett konstlat sätt från deras inbördes konsekvens.

88 Kommissionen har dessutom ifrågasatt hela tribunalens resonemang och inte enbart en del av detta, som Ryanair felaktigt har anfört.

89 Efter detta klargörande om den materiella bedömningen av kommissionens enda grund erinrar domstolen om att den berörda medlemsstatens skyldighet att genom återkrav undanröja ett stöd som kommissionen har bedömt som oförenligt med den inre marknaden enligt domstolens fasta praxis syftar till att återställa den situation som förelåg innan stödet beviljades (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 april 1995, kommissionen/Italien, C-350/93, EU:C:1995:96, punkt 21 och där angiven rättspraxis).

90 Detta syfte är uppnått i och med att stödet i fråga, i förekommande fall jämte dröjsmålsränta, har återbetalats av mottagaren eller, med andra ord, av de företag som i realiteten mottagit det. Genom denna återbetalning förlorar mottagaren de fördelar vederbörande åtnjöt på marknaden i förhållande till sina konkurrenter, och den situation som förelåg före utbetalningen av stödet är återställd (dom av den 29 april 2004, Tyskland/kommissionen, C-277/00, EU:C:2004:238, punkt 75 och där angiven rättspraxis).

91 Att ett rättsstridigt stöd krävs tillbaka för att återskapa en tidigare situation innebär dessutom inte att en annan situation återställs med hänsyn till hypotetiska element såsom det, eller ofta de, val som de berörda aktörerna kunde ha gjort, särskilt som de val som stödmottagaren verkligen har gjort ofta inte går att göra ogjorda (dom av den 15 december 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, punkt 118).

92 Av detta följer, som generaladvokaten framhållit i punkt 62 i sitt förslag till avgörande, att ett återkrav av detta stöd innebär att den fördel som stödet gav stödmottagaren ska återställas, inte den eventuella ekonomiska nytta som stödet inneburit genom stödmottagarens utnyttjande av denna fördel. Det kan vara så att en sådan nytta inte är identisk med den fördel som utgörs av nämnda stöd, och i vissa fall kanske till och med är obefintlig, utan att den omständigheten för den skull kan utgöra skäl att inte kräva tillbaka stödet eller att kräva tillbaka en annan summa än den som utgjordes av fördelen av det rättsstridiga stödet i fråga.

93 När det i synnerhet gäller ett rättsstridigt stöd som beviljats i form av en skatteförmån, följer det även av domstolens praxis att ett återkrav av stödet innebär att de transaktioner som faktiskt genomförts av mottagarna av det aktuella stödet ska beredas den skattemässiga behandling som i avsaknad av det rättsstridiga stödet skulle ha varit tillämplig på dem (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 december 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, punkt 119).

94 I det nu aktuella fallet bestod den skatteförmån som flygskatten innebar enligt det omtvistade beslutet i att olika skattesatser tillämpades under den berörda perioden. Dessa olika skattesatser innebar att de flygbolag i Irland som skulle betala skattesatsen på 2 euro åtnjöt en fördel i förhållande till andra bolag som var tvungna att betala 10 euro per passagerare under samma period. Aer Lingus och Ryanair har emellertid inte styrkt att nämnda beslut, i den del det fastställde att det förelåg ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, byggde på en felaktig rättstillämpning.

95 Under de förutsättningarna och mot bakgrund av vad som anförs ovan i punkterna 89–93, konstaterar domstolen att återställandet av den fördel som stödåtgärden innebar, såsom den fastställts i det omtvistade beslutet, innebar att de irländska skattemyndigheterna var tvungna att av dem som omfattades av den lägre skattesatsen kräva tillbaka skillnaden mellan den skatt som de i avsaknad av det rättsstridiga stödet skulle ha betalat för varje berörd flygning – det vill säga den högre skattesatsen – och den skatt som de faktiskt betalat, det vill säga den skatt som beräknades enligt den lägre skattesatsen.

96 Domstolen konstaterar därmed att det, för att i det nu aktuella fallet återställa stödet, var nödvändigt att kräva tillbaka 8 euro per passagerare på varje berörd flygning, som kommissionen angav i artikel 4 i det omtvistade beslutet.

97 Tvärtemot vad tribunalen fann kan vad som anförs i punkterna 104–123 i dom Aer Lingus och i punkterna 120–149 i dom Ryanair inte motivera någon annan slutsats.

98 I den mån flygbolagen i enlighet med tillämplig irländsk lagstiftning var direkt skyldiga att betala flygskatten har det under omständigheterna i de nu aktuella målen föga betydelse att flygskatten kvalificerats som ”punktskatt” i den irländska lagstiftningen. Av samma skäl saknar det betydelse om flygskatten i tekniskt hänseende ska kvalificeras som en direkt eller en indirekt skatt.

99 Begreppet ”ekonomisk övervältring” i punkt 91 i dom Aer Lingus respektive punkt 123 i dom Ryanair har inte heller någon betydelse för frågan om återkrav av stödet. Beträffande flygningar som omfattades av den lägre skattesatsen på 2 euro per passagerare angav tribunalen att det vid bedömningen av en eventuell ”ekonomisk övervältring” var fråga om att avgöra i vilken mån de berörda flygbolagen faktiskt erhållit någon ekonomisk fördel av den lägre skattesatsen.

100 Det följer av punkterna 92 och 93 ovan att ett återkrav av detta stöd innebär att den fördel som stödet gav stödmottagaren ska återställas, inte den eventuella ekonomiska nytta som stödmottagaren haft genom att utnyttja denna fördel. Det finns således ingen anledning att undersöka om och i vilken mån dessa bolag faktiskt har använt den ekonomiska fördelen av den lägre skattesatsen.

101 Tribunalens resonemang i punkterna 92–105 i dom Aer Lingus och i punkterna 124–136 i dom Ryanair vittnar om samma sammanblandning mellan den fördel som effekten av den lägre skattesatsen innebar och den nytta som stödmottagarna kunde eller skulle ha kunnat få av denna fördel.

102 I motsats till vad tribunalen fann i punkt 105 i dom Aer Lingus respektive punkt 136 i dom Ryanair, var fördelen, så som den fastställdes av kommissionen i det omtvistade beslutet, inte att de flygbolag som omfattades av denna skattesats kunde ”erbjuda mer konkurrenskraftiga priser”. Fördelen bestod helt enkelt i att dessa flygbolag fick betala en lägre flygskatt än den som de skulle ha varit tvungna att betala om deras flygningar hade omfattats av den högre skattesatsen. Frågan om de tack vare denna fördel kunde erbjuda mer konkurrenskraftiga biljettpriser eller om de utnyttjade denna fördel på något annat sätt, rör bedömningen av den eventuella nytta de kunde ha av att utnyttja den fördel de erhållit. Denna bedömning saknar betydelse för återkravet av stödet.

103 Tribunalen hade även fel när den i punkt 110 i dom Aer Lingus respektive punkt 141 i dom Ryanair fann att omständigheterna i målen var annorlunda än i det mål i vilket meddelades dom av den 15 december 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), i den del de flygbolag som omfattades av den lägre skattesatsen ”inte kunnat välja en annan åtgärd än den som utgjorde ett stöd”.

104 Som tribunalen medgav i punkt 111 i dom Aer Lingus och i punkt 142 i dom Ryanair var det inget som hindrade nämnda bolag från att höja biljettpriset exklusive skatt för flygningar som omfattades av den lägre skattesatsen med 8 euro. Den omständigheten att de i enlighet med artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 på biljettpriset exklusive skatt endast kunde lägga till det belopp på 2 euro motsvarande flygskatten enligt den lägre skattesatsen, påverkar inte denna slutsats. Det belopp som motsvarade skillnaden mellan dessa båda skattesatser, det vill säga 8 euro, skulle ha kunnat inkluderas i biljettpriset exklusive skatt på förhand.

105 Vad som anförs ovan påverkas inte av Ryanairs argument avseende artikel 13 i direktiv 2014/104. Det följer av domstolens praxis som anges ovan i punkterna 89 och 90 att ett återkrav av ett rättsstridigt stöd har ett annat syfte än direktiv 2014/104. Det sistnämnda direktivet är i synnerhet, så som följer av skälen 3 och 4, avsett att säkerställa att alla som anser sig ha lidit skada av en överträdelse av konkurrensreglerna i artiklarna 101 FEUF och 102 FEUF faktiskt kan utöva sin rätt att begära ersättning för den skada de anser sig ha lidit. Syftet med att kräva tillbaka stöd är däremot inte att ersätta någon enskild skada, utan att återställa den situation som rådde på den berörda marknaden innan nämnda stöd beviljades.

106 Mot ovanstående bakgrund står det klart att tribunalen i sin dom gjorde en felaktig rättstillämpning, när den i punkt 123 i dom Aer Lingus och i punkt 119 i dom Ryanair fann att kommissionen hade gjort ”en oriktig bedömning” och hade gjort sig skyldig till ”felaktig rättstillämpning” när den fastställde det belopp som skulle krävas tillbaka av mottagarna till 8 euro per passagerare som flugit med någon av de flygningar som omfattades av den lägre skattesatsen.

107 Följaktligen ska kommissionens överklagande vinna bifall och punkt 1 i domslutet i dom Aer Lingus respektive dom Ryanair ska upphävas.

Talan vid tribunalen

108 I enlighet med artikel 61 första stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol kan domstolen, om ett avgörande av tribunalen upphävs, själv slutligt avgöra ärendet, om detta är färdigt för avgörande. Så är nu fallet.

109 De överklagade domarna behöver endast upphävas såvitt avser punkt 1 i respektive domslut och inte punkt 2. Upphävandet avser således inte tribunalens underkännande av den första och den femte grunden för Aer Lingus talan och den första, fjärde och femte grunden för Ryanairs talan. Följaktligen bör endast den andra, tredje och fjärde grunden för Aer Lingus talan vid tribunalen prövas, liksom den andra och den tredje grunden för Ryanairs talan vid tribunalen.

Den tredje och fjärde grunden för Aer Lingus talan vid tribunalen och den första delen av den tredje grunden för Ryanairs talan vid tribunalen

110 Aer Lingus och Ryanair har gjort gällande att kommissionen gjorde sig skyldig till en felaktig rättstillämpning och en oriktig bedömning när den fastställde storleken på det stöd som skulle krävas tillbaka till 8 euro per passagerare för varje flygning som omfattades av den lägre skattesatsen.

111 Dessa argument bör underkännas av de skäl som anförs ovan punkterna 85–106.

112 Aer Lingus och Ryanair har även anfört att eftersom flygbolagen inte längre har möjlighet att, från varje passagerare rest på de flygningar som omfattades av den lägre skattesatsen, få tillbaka de 8 euro som de ska betala tillbaka är skyldigheten att betala denna summa – som infördes genom artikel 4 i det omtvistade beslutet – detsamma som att påföras ytterligare en skatt eller en sanktionsåtgärd. Detta strider mot proportionalitetsprincipen och principen om likabehandling och frångår domstolens praxis enligt vilken ett återkrav av stöd inte får betraktas som en sanktionsåtgärd.

113 Även dessa argument måste underkännas.

114 Som generaladvokaten har framhållit i punkt 83 i förslaget till avgörande utgör inte återkravet av ett belopp motsvarande skillnaden mellan den skatt som skulle ha betalats i avsaknad av en rättsstridig stödåtgärd och det lägre belopp som betalades i enlighet med denna åtgärd en ny, retroaktiv beskattning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 juni 1993, kommissionen/Grekland, C-183/91, EU:C:1993:233, punkt 17). Det rör sig om ett återkrav av den del av den ursprungliga skatten som inte betalades i enlighet med det rättsstridiga undantagandet. Ett sådant återkrav utgör inte heller någon sanktionsåtgärd (dom av den 17 juni 1999, Belgien/kommissionen, C-75/97, EU:C:1999:311, punkt 65).

115 När det gäller argumentet att de flygbolag som berörs av återkravet inte kan kräva tillbaka denna ytterligare skatt som de måste återbetala från sina kunder, erinrar domstolen endast om att det rättsstridiga stöd som fastställdes av kommissionen i det omtvistade beslutet bestod i att en lägre skattesats tillämpades, det vill säga att en partiell betalningsbefrielse medgavs beträffande en skatt som togs ut av själva flygbolagen, inte av deras kunder. Därmed innebar ett återkrav av detta stöd ofrånkomligen att skillnaden mellan de båda skattesatserna skulle återbetalas. Såsom följer av punkterna 99 och 100 ovan är detta även fallet om stödmottagarna inte hade någon nytta av den aktuella fördelen, antingen för att de inte lät denna fördel komma kunderna till del eller av något annat skäl.

116 Skyldigheten att kräva tillbaka detta stöd utgör inget åsidosättande av proportionalitetsprincipen eller principen om likabehandling. Det följer av domstolens fasta praxis att ett upphävande av ett rättsstridigt stöd genom återkrav är den logiska följden av fastställandet av dess olaglighet. Följaktligen kan återkrav av stödet, i syfte att återställa den tidigare situationen, i princip inte betraktas som en

oproportionerlig åtgärd i förhållande till målen med fördragets bestämmelser om statligt stöd (dom av den 11 mars 2010, CELF och ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, punkt 54, och dom av den 28 juli 2011, Diputación Foral de Vizcaya m.fl./kommissionen, C-471/09 P–C-473/09 P, ej publicerad, EU:C:2011:521, punkt 100).

117 Stödmottagarna, som är skyldiga att återställa stödet, befinner sig uppenbarligen inte heller i samma situation som de flygbolag som inte beviljades stödet och inte berörs av återkravet. Därmed kan det inte vara fråga om olika behandling av likadana situationer, i strid med principen om likabehandling.

118 Av vad som anförs ovan följer att den tredje och fjärde grunden för Aer Lingus talan vid tribunalen och den första delen av den tredje grunden för Ryanairs talan vid tribunalen måste underkännas.

Den andra grunden för Aer Lingus talan vid tribunalen och den andra delen av den tredje grunden för Ryanairs talan vid tribunalen

119 Aer Lingus och Ryanair har gjort gällande att de flygbolag som omfattades av den högre skattesatsen har rätt till återbetalning av överskjutande skatt, såväl av det skälet att inrättandet av två olika skattesatser utgör ett åsidosättande av friheten att tillhandahålla tjänster enligt artikel 56 FEUF som med tillämpning av rättspraxis enligt dom av den 7 september 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Ett återkrav som riktas till dem som omfattades av den lägre skattesatsen, avseende skillnaden mellan den skattesatsen och den högre skattesatsen, utgör följaktligen ett åsidosättande av artikel 14.1 i förordning nr 659/1999 och av rättssäkerhetsprincipen, effektivitetsprincipen och principen om god förvaltning. Ett sådant återkrav skulle dessutom leda till allvarliga snedvridningar av konkurrensen. Återkravet skulle nämligen medföra att de flygbolag som återkravet riktas till skulle försättas i en situation som var till deras nackdel, eftersom de då skulle ha betalat sammanlagt 10 euro per passagerare, samtidigt som de andra flygbolagen, som fått tillbaka 8 av de 10 euro per passagerare de ursprungligen betalade, endast skulle ha varit tvungna att betala en skatt på 2 euro per passagerare.

120 Domstolen framhåller att arten av den åtgärd som berörs av det omtvistade beslutet inte kan jämföras med den åtgärd som var aktuell i dom av den 7 september 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).

121 Flygskatten var nämligen en skatt med allmän räckvidd, och i det omtvistade beslutet drog kommissionen slutsatsen att den lägre skattesatsen motsvarade en partiell betalningsbefrielse som i sig utgjorde en stödåtgärd. Under sådana omständigheter kan en skattskyldig person inte undandra sig betalningsskyldighet eller erhålla återbetalning av erlagd skatt genom att göra gällande att en skattebefrielse som är riktad till andra företag utgör ett statligt stöd (dom av den 7 september 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, punkterna 30 och 32 och där angiven rättspraxis).

122 Efter detta klargörande erinrar domstolen om att kommissionen, så som följer av punkterna 78 och 79 ovan, under de omständigheter som är aktuella i förevarande mål inte kan avstå från att fastställa att det föreligger statligt stöd av det enda skälet att det finns en möjlighet att behöriga nationella domstolar beslutar att överskjutande flygskatt ska återbetalas till de flygbolag som inte omfattades av den lägre skattesatsen. I och med att kommissionen var skyldig att fastställa att det förelåg statligt stöd var den även skyldig att förordna om ett återkrav av detta stöd.

123 Under sådana omständigheter ankommer det på den berörda medlemsstaten, i det nu aktuella fallet Irland, att med alla lämpliga medel och i enlighet med sin nationella lagstiftning och med unionsrätten, se till att eventuella nationella åtgärder som får till effekt att en skatt återbetalas till vissa företag inte i strid med bestämmelserna i EUF-fördraget leder till ett nytt stöd som gynnar de företag som berörs av denna återbetalning.

124 Av vad som anförs ovan följer att den andra grunden för Aer Lingus talan vid tribunalen och den andra delen av den tredje grunden för Ryanairs talan vid tribunalen måste underkännas.

Den andra grunden för Ryanairs talan

125 Genom den andra grunden för talan vid tribunalen gjorde Ryanair gällande att kommissionen borde ha tagit hänsyn till flygskattens proportionerliga inverkan på de olika konkurrerande företagen vid bedömningen av den fördel som flygskatten medförde. Vissa bolag, bland annat Aer Arann, omfattades av den lägre skattesatsen för en mycket större andel av sina flygningar, och flygskattens verkningar, med avseende på den högre skattesatsen, var betydligt mindre för flygningar i affärsklass och långflygningar, som huvudsakligen erbjöds av Aer Lingus.

126 Aer Lingus, i egenskap av intervenient i mål T-500/12, ställde sig inte bakom Ryanairs yrkanden avseende denna grund. Aer Lingus anser emellertid att den relativa betydelsen av den fördel som olika mottagare hade kunde ha betydelse för bestämningen av storleken på det belopp som skulle återkrävas. I den mån en intervention inte får ha något annat föremål än att helt eller delvis stödja ett av parternas yrkanden, kan Aer Lingus resonemang på denna punkt emellertid inte tas upp till prövning.

127 Ryanairs resonemang kan inte nå framgång. Den omständigheten att vissa stödmottagare kan ha en proportionellt större nytta av den fördel som stödet utgör jämfört med andra mottagare av samma stödåtgärd hindrar inte att kommissionen kvalificerar den aktuella åtgärden som statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden eller att kommissionen beslutar om återkrav av den fördel som detta stöd inneburit.

128 Av detta följer att det saknas stöd för den andra grunden för Ryanairs talan vid tribunalen och att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

129 Då den första och den femte grunden för Aer Lingus talan vid tribunalen och den första, fjärde och femte grunden för Ryanairs talan vid tribunalen underkändes av tribunalen, och då de grunder som anförts av Aer Lingus och Ryanair i respektive anslutningsöverklagande mot de domskäl i de överklagade domarna som utgjorde stöd för detta beslut om underkännande inte har vunnit framgång har punkt 2 i domslutet i de överklagade domarna därmed blivit slutgiltig. Av samtliga överväganden ovan följer att de andra grunder som Aer Lingus och Ryanair anfört avseende en ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet även måste underkännas, varför deras respektive talan om ogiltigförklaring måste ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

130 Enligt artikel 184.2 i rättegångsreglerna ska domstolen, när överklagandet bifalls och domstolen själv slutligt avgör saken, besluta om rättegångskostnaderna.

131 Enligt artikel 138.1 i samma rättegångsregler, som är tillämplig i mål om överklagande med stöd av artikel 184.1 i dessa regler, ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats.

132 Aer Lingus och Ryanair har tappat målet såvitt gäller såväl anslutningsöverklagandena som respektive talan vid tribunalen och kommissionen har yrkat att de ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. De ska därför bära sina rättegångskostnader och förpliktas att ersätta de kostnader som uppkommit för kommissionen såväl vid tribunalen som i förfarandet vid domstolen.

133 Irland ska bära sina rättegångskostnader i enlighet med artikel 140.1 jämförd med artikel 184.1 i rättegångsreglerna. De medlemsstater som intervenerat i målet ska bära sina egna rättegångskostnader. Härav följer att Irland ska bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

1) De domar som meddelades av Europeiska unionens tribunal den 5 februari 2015, Aer Lingus/kommissionen (T-473/12, ej publicerad, EU:T:2015:78), och den 5 februari 2015, Ryanair/kommissionen (T-500/12, ej publicerad, EU:T:2015:73), upphävs i den del de ogiltigförklarar artikel 4 i kommissionens beslut 2013/199/EU av den 25 juli 2012 om stödärende SA.29064 (11/C, f.d. 11/NN) – Differentierade skattesatser som Irland har tillämpat på luftfartsområdet, i den del det i artikeln förordnas att stödet ska återkrävas från stödmottagarna med ett belopp som i skäl 70 i nämnda beslut fastställs till 8 euro per passagerare.

2) Anslutningsöverklagandena ogillas.

3) Talan om ogiltigförklaring av beslut 2013/199 som väckts av Aer Lingus Ltd respektive av Ryanair Designated Activity Company ogillas.

4) Aer Lingus Ltd och Ryanair Designated Activity Company ska bära sina rättegångskostnader och ersätta de kostnader som uppkommit för Europeiska kommission såväl vid Europeiska unionens tribunal som i förfarandet vid Europeiska unionens domstol.

5) Irland ska bära sina rättegångskostnader.

Underskrifter