



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 21ης Δεκεμβρίου 2016¹

[Κείμενο όπως διορθώθηκε με τη διάταξη της 16ης Φεβρουαρίου 2017]

«Αίτηση αναιρέσεως — Κρατικές ενισχύσεις — Εθνικός φόρος αεροπορικών μεταφορών — Εφαρμογή διαφορετικών συντελεστών — Μειωμένος συντελεστής για τις πτήσεις των οποίων ο προορισμός βρίσκεται σε απόσταση έως 300 χιλιομέτρων από τον εθνικό αερολιμένα — Πλεονέκτημα — Επιλεκτικός χαρακτήρας — Εκτίμηση στην περίπτωση που το φορολογικό μέτρο δύναται να συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών — Ανάκτηση — Ειδικός φόρος καταναλώσεως»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-164/15 P και C-165/15 P,

με αντικείμενο δύο αιτήσεις αναιρέσεως δυνάμει του άρθρου 56 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ασκηθείσες στις 9 Απριλίου 2015,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche και B. Stromsky, με τόπο επιδόσεων το Λουξεμβούργο,

αναιρεσείουσα,

όπου οι λοιποί διάδικοι είναι:

η **Aer Lingus Ltd**, με έδρα το Δουβλίνο (Ιρλανδία), εκπροσωπούμενη από την K. Bacon και τον A. Robertson, QC, καθώς και από τον D. Bailey, barrister, εξουσιοδοτημένο από τον A. Burnside, solicitor,

προσφεύγουσα πρωτοδίκως (C-164/15 P) και παρεμβαίνουσα πρωτοδίκως (C-165/15 P),

η **Ryanair Designated Activiy Company**, πρώην Ryanair Ltd, με έδρα το Δουβλίνο (Ιρλανδία) εκπροσωπούμενη από τους B. Kennelly, QC, I.-Γ. Μεταξά-Μαραγκίδη, δικηγόρο, και E. Vahida, avocat,

προσφεύγουσα πρωτοδίκως (C-165/15 P),

η **Ιρλανδία**, εκπροσωπούμενη από τις E. Creedon και J. Quaney καθώς και από τον A. Joyce, επικουρούμενους από τους E. Regan, SC, και B. Doherty, BL,

παρεμβαίνουσα πρωτοδίκως (C-164/15 P και C-165/15 P)

¹ — Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, πρόεδρο τμήματος, M. Βηλαρά (εισηγητή), J. Malenovský, M. Safjan και D. Šváby, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Απριλίου 2016,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, ο οποίος ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 5ης Ιουλίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με τις αιτήσεις αναίρεσεως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί την αναίρεση, αφενός, στην υπόθεση C-164/15 P, της αποφάσεως του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 5ης Φεβρουαρίου 2015, Aer Lingus κατά Επιτροπής (T-473/12, μη δημοσιευθείσα, στο εξής: απόφαση Aer Lingus, EU:T:2015:78), και, αφετέρου, στην υπόθεση C-165/15 P, της αποφάσεως του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 5ης Φεβρουαρίου 2015, Ryanair κατά Επιτροπής (T-500/12, μη δημοσιευθείσα, στο εξής: απόφαση Ryanair, EU:T:2015:73) (στο εξής, συλλήβδην: ανααιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις), με τις οποίες το Γενικό Δικαστήριο έκανε εν μέρει δεκτές τις προσφυγές που είχαν ασκήσει, αντιστοίχως, η Aer Lingus Ltd και η Ryanair Designated Activity Company, πρώην Ryanair Ltd (στο εξής: Ryanair) και ακύρωσε το άρθρο 4 της αποφάσεως 2013/199/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2012, σχετικά με την υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.29064 (11/C, πρώην 11/NN) – Εφαρμογή από την Ιρλανδία διαφοροποιημένων φορολογικών συντελεστών στους αεροπορικούς ναύλους (ΕΕ 2013, L 119, σ. 30, στο εξής: επίδικη απόφαση), καθόσον με το άρθρο αυτό διατάσσεται η ανάκτηση της ενισχύσεως από τους λήπτες, για ποσό καθοριζόμενο, στην αιτιολογική σκέψη 70 της ανωτέρω αποφάσεως, στα 8 ευρώ ανά επιβάτη.
- 2 Με τις ανταναιρέσεις τους, η Aer Lingus και η Ryanair ζητούν και αυτές την αναίρεση, αντιστοίχως, των αποφάσεων Aer Lingus και Ryanair.

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός (ΕΚ) 659/1999

- 3 Το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 108 ΣΛΕΕ (ΕΕ 1999, L 83, σ. 1), με τίτλο «Ανάκτηση της ενίσχυσης», προβλέπει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο (εφεξής αποκαλούμενη “απόφαση ανάκτησης”). Η Επιτροπή δεν απαιτεί ανάκτηση της ενίσχυσης εάν αυτό αντίκειται σε κάποια γενική αρχή του δικαίου [της Ένωσης].

2. Το ποσό που πρέπει να ανακτηθεί δυνάμει απόφασης ανάκτησης περιλαμβάνει και τους σχετικούς τόκους, υπολογιζόμενους με το δέον επιτόκιο που ορίζει η Επιτροπή. Οι τόκοι πρέπει να καταβληθούν από την ημερομηνία κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση ετέθη στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την ημερομηνία της ανάκτησής της.

3. Με την επιφύλαξη απόφασης του Δικαστηρίου [της Ευρωπαϊκής Ένωσης] κατ' εφαρμογή του άρθρου [278 ΣΛΕΕ], η ανάκτηση πραγματοποιείται αμελλητί και σύμφωνα με τις διαδικασίες της εθνικής νομοθεσίας του οικείου κράτους μέλους, εφόσον αυτές επιτρέπουν την άμεση και πραγματική εκτέλεση της απόφασης της Επιτροπής. Για τον σκοπό αυτό και σε περίπτωση κινήσεως διαδικασίας ενώπιον εθνικών δικαστηρίων, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα που διαθέτουν στα αντίστοιχα νομικά τους συστήματα, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών μέτρων, υπό την επιφύλαξη του δικαίου [της Ένωσης].»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008

- 4 Το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών γραμμών στην [Ένωση] (ΕΕ 2008, L 293, σ. 3), ορίζει τα εξής:

«Οι αερομεταφορείς [της Ένωσης] δικαιούνται να εκμεταλλεύονται ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.»

- 5 Το άρθρο 23 του κανονισμού αυτού, που φέρει τον τίτλο «Πληροφόρηση και μη διακριτική μεταχείριση», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Οι αεροπορικοί ναύλοι και τα κόμιστρα που διατίθενται στο ευρύ κοινό περιλαμβάνουν τους εφαρμοστέους όρους όταν προσφέρονται ή δημοσιεύονται σε οιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του διαδικτύου για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη. Το καταβλητέο τελικό αντίτιμο σημειώνεται πάντοτε και περιλαμβάνει τον ισχύοντα αεροπορικό ναύλο ή κόμιστρο καθώς και όλους τους εφαρμοστέους φόρους, επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις και τέλη που είναι αναπόφευκτα και προβλέψιμα κατά τη στιγμή της δημοσίευσης. Πέραν του τελικού αντιτίμου επισημαίνονται τουλάχιστον:

- α) ο αεροπορικός ναύλος ή το κόμιστρο,
- β) οι φόροι,
- γ) τα τέλη αερολιμένος και
- δ) λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, όπως αυτά που αφορούν την προστασία από έκνομες ενέργειες ή τα καύσιμα,

όταν τα σημεία στα οποία αναφέρονται τα στοιχεία β), γ) και δ) έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο ή το κόμιστρο. Οι προαιρετικές επιπρόσθετες τιμολογήσεις γνωστοποιούνται σαφώς, διαφανώς και δίχως ασάφειες στην αρχή οιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη γίνεται με ενεργητική συναίνεση.»

Η οδηγία 2014/104/ΕΕ

- 6 Οι αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4 της οδηγίας 2014/104/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με ορισμένους κανόνες που διέπουν τις αγωγές αποζημίωσης βάσει του εθνικού δικαίου για παραβιάσεις των διατάξεων της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 2014, L 349, σ. 1), αναφέρουν τα εξής:

«(3) [...] Η πλήρης αποτελεσματικότητα των άρθρων 101 και 102 [ΣΛΕΕ], ιδίως δε το πρακτικό αποτέλεσμα των απαγορεύσεων που προβλέπονται σε αυτά, προϋποθέτει ότι οιοσδήποτε –είτε πρόσωπο, περιλαμβανομένων καταναλωτών και επιχειρήσεων, είτε δημόσια αρχή– μπορεί να αξιώσει ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων αποζημίωση για ζημία την οποία υπέστη λόγω παράβασης των εν λόγω διατάξεων. [...]

(4) Το δικαίωμα αποζημίωσης στο δίκαιο της Ένωσης σχετικά με ζημίες από παραβάσεις του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου του ανταγωνισμού απαιτεί από κάθε κράτος μέλος να έχει θεσπίσει διαδικαστικούς κανόνες που διασφαλίζουν την αποτελεσματική άσκηση του εν λόγω δικαιώματος. [...]

- 7 Το άρθρο 13 της οδηγίας αυτής, που φέρει τον τίτλο «Ένσταση μετακύλισης», προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο εναγόμενος στο πλαίσιο αγωγής αποζημίωσης δύναται να επικαλεσθεί ως ένσταση για να αντικρούσει την αξίωση αποζημίωσης το γεγονός ότι ο ενάγων μετακύλισε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει την επιπλέον επιβάρυνση που του επιβλήθηκε από την παράβαση. Το βάρος αποδείξεως ότι η επιπλέον επιβάρυνση μετακυλίστηκε παραμένει στον εναγόμενο, ο οποίος μπορεί να ζητήσει ευλόγως κοινοποιήσεις από τον ενάγοντα ή από τρίτους.»

Ιστορικό της διαφοράς

- 8 Το ιστορικό της διαφοράς, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 1 έως 13 των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων, μπορεί να συνοψισθεί ως εξής:
- 9 Από τις 30 Μαρτίου 2009, η Ιρλανδία θέσπισε ειδικό φόρο καταναλώσεως, καλούμενο «Air Travel Tax» (φόρο αεροπορικών μεταφορών, στο εξής: ΦΑΜ), εισπραττόμενο απευθείας από τους αερομεταφορείς, για κάθε επιβάτη ο οποίος ταξιδεύει αεροπορικά με αναχώρηση από αερολιμένα ευρισκόμενο στην Ιρλανδία, με ορισμένες εξαιρέσεις οι οποίες εν προκειμένω στερούνται σημασίας. Υπεύθυνοι και υπόχρεοι προς καταβολή του ΦΑΜ ήταν οι αερομεταφορείς, με την επιφύλαξη της δυνατότητάς τους να μετακυλίσουν το ποσόν αυτού του φόρου στην τιμή του εισιτηρίου.
- 10 Κατά τη θέσπισή του, ο ΦΑΜ υπολογιζόταν βάσει της αποστάσεως μεταξύ των αερολιμένων αναχωρήσεως και αφίξεως και προβλέπονταν δύο διαφορετικοί συντελεστές για τις αεροπορικές εταιρίες, ήτοι δύο ευρώ ανά επιβάτη για πτήση με προορισμό ευρισκόμενο σε μέγιστη απόσταση 300 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου (Ιρλανδία) (στο εξής: μειωμένο συντελεστής ΦΑΜ) και 10 ευρώ ανά επιβάτη σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις (στο εξής: αυξημένος συντελεστής ΦΑΜ).
- 11 Στις 21 Ιουλίου 2009, η Ryanair υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή δύο χωριστές καταγγελίες σχετικά με τον ΦΑΜ, εκ των οποίων η πρώτη αφορούσε παράβαση των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων και η δεύτερη υποβλήθηκε δυνάμει του άρθρου 56 ΣΛΕΕ καθώς και του κανονισμού 1008/2008. Κατόπιν της δεύτερης εκ των ανωτέρω καταγγελιών, η Επιτροπή κίνησε διαδικασία έρευνας σχετικά με ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και, στις 18 Μαρτίου 2010, απέστειλε στις ιρλανδικές αρχές προειδοποιητική επιστολή. Εν συνεχεία, η Ιρλανδία

τροποποίησε, από 1ης Μαρτίου 2011, τον τρόπο υπολογισμού του ΦΑΜ, θεσπίζοντας ενιαίο συντελεστή τριών ευρώ ανά επιβάτη, εφαρμοστέο επί όλων των πτήσεων, ανεξαρτήτως της διανυόμενης αποστάσεως, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να περατώσει την έρευνά της.

- 12 Κατόπιν της πρώτης καταγγελίας της Ryanair, η Επιτροπή κίνησε, στις 13 Ιουλίου 2011, επίσημη διαδικασία έρευνας δυνάμει του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, σχετικά με τον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ. Μετά το πέρας της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή εξέδωσε την επίδικη απόφαση.
- 13 Με το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής, διαπιστώνεται ότι η ενίσχυση υπό μορφή μειωμένου συντελεστή φόρου αεροπορικών μεταφορών ο οποίος εφαρμόζοταν σε όλες τις πτήσεις που εκτελούνταν από αεροσκάφη μεταφορικής ικανότητας άνω των 20 επιβατών και δεν χρησιμοποιούνταν για στρατιωτικούς ή κρατικούς σκοπούς και οι οποίες αναχωρούν από αερολιμένα στον οποίο διακινούνται περισσότεροι από 10 000 επιβάτες ετησίως με προορισμό μέγιστης αποστάσεως 300 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα του Δουβλίνου, κατά το διάστημα από 30 Μαρτίου 2009 έως 1η Μαρτίου 2011, την οποία εφάρμοσε παρανόμως η Ιρλανδία κατά παράβαση του άρθρου 108, παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, είναι ασύμβατη προς την εσωτερική αγορά.
- 14 Με το άρθρο 4, σημείο 1, της επίδικης αποφάσεως, η Ιρλανδία διατάσσεται να ανακτήσει την παράνομη ενίσχυση. Στην αιτιολογική σκέψη 70 της επίδικης αποφάσεως επισημαίνεται ότι το ύψος της προς ανάκτηση ενισχύσεως ισοδυναμεί με τη διαφορά μεταξύ του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ και του αυξημένου συντελεστή του, ήτοι ποσόν ύψους 8 ευρώ ανά μεταφερόμενο επιβάτη. Στην ίδια αιτιολογική σκέψη η Aer Lingus και η Ryanair κατονομάζονται, μεταξύ άλλων, ως δικαιούχοι της ενισχύσεως.

Η διαδικασία ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και οι αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις

- 15 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου την 1η Νοεμβρίου (υπόθεση T-473/12) και στις 15 Νοεμβρίου 2012 (υπόθεση T-500/12), η Aer Lingus και η Ryanair άσκησαν, αντιστοίχως, προσφυγή ακυρώσεως κατά της επίδικης αποφάσεως.
- 16 Στην υπόθεση T-473/12, η Aer Lingus προέβαλε, προς στήριξη της προσφυγής της, πέντε λόγους, εκ των οποίων ο πρώτος αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο στην οποία υπέπεσε η Επιτροπή καθόσον χαρακτήρισε, στην επίδικη απόφαση, τον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ ως «κρατική ενίσχυση», ο δεύτερος από παραβίαση των αρχών της ασφάλειας δικαίου, της αποτελεσματικότητας και της χρηστής διοικήσεως, λόγω του ότι με την επίδικη απόφαση διατάχθηκε η ανάκτηση της ενισχύσεως, ο τρίτος από πλάνη περί το δίκαιο και πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως εκ μέρους της Επιτροπής, δεδομένου ότι αυτή παρέλειψε να λάβει υπόψη, κατά τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως ενισχύσεως και κατά τον ποσοτικό προσδιορισμό του πλεονεκτήματος, τη μετακύλιση του ΦΑΜ στους επιβάτες, ο τέταρτος από παράβαση του άρθρου 14 του κανονισμού 659/1999, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της ίσης μεταχειρίσεως λόγω της εντολής ανακτήσεως στην επίδικη απόφαση και, ο πέμπτος, από παράβαση της υποχρέωσεως αιτιολογήσεως.
- 17 Στην υπόθεση T-500/12, η Ryanair προέβαλε, προς στήριξη της προσφυγής της, πέντε λόγους, εκ των οποίων ο πρώτος αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο από την οποία πάσχει η απόφαση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία ο αυξημένος συντελεστής του ΦΑΜ ήταν ο «κανονικός» ή ο «συνήθης νόμιμος» συντελεστής, ο δεύτερος από πλάνη περί το δίκαιο και πολλαπλή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως της Επιτροπής σχετικά με την αποτίμηση του πλεονεκτήματος που εξασφαλίζεται λόγω του ΦΑΜ, ο τρίτος από πλάνη περί το δίκαιο και πολλαπλή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως της Επιτροπής σχετικά με την απόφαση περί ανακτήσεως, ο τέταρτος από την παράλειψη κοινοποιήσεως της αποφάσεως της Επιτροπής περί ανακτήσεως και ο πέμπτος από μη αιτιολόγηση της επίδικης αποφάσεως.

- 18 Στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε και απέρριψε, καταρχάς, τους πέμπτους λόγους των δύο προσφυγών οι οποίοι αντλούνται από παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως. Τα εν λόγω τμήματα των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων δεν θίγονται ούτε από τις αιτήσεις αναίρεσης, ούτε από τις ανταναιρέσεις.
- 19 Δεύτερον, όσον αφορά ειδικότερα την προσφυγή της Ryanair, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε και απέρριψε, στις σκέψεις 42 έως 56 της αποφάσεως Ryanair τον τέταρτο λόγο που προέβαλε η Ryanair. Ούτε το εν λόγω τμήμα της προαναφερθείσας αποφάσεως θίγεται από την αίτηση αναίρεσης της Επιτροπής στην υπόθεση C-165/15 P ή από την αντανάιρεση της Ryanair στην ίδια υπόθεση.
- 20 Τρίτον, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε και απέρριψε τους πρώτους, λόγους των προσφυγών της Aer Lingus και της Ryanair. Κατ' ουσίαν, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή ουδόλως είχε υποπέσει σε πλάνη περί το δίκαιο χαρακτηρίζοντας τον αυξημένο συντελεστή του ΦΑΜ ως «συντελεστή αναφοράς» προκειμένου να αποδείξει στην ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος και καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι η εφαρμογή διαφορετικών συντελεστών εν προκειμένω συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιριών των οποίων οι πτήσεις υπάγονταν στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ κατά τη διάρκεια της εξετασθείσας περιόδου.
- 21 Τέταρτον, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε τον τρίτο και τέταρτο λόγο της προσφυγής της Aer Lingus και τον δεύτερο και τρίτο λόγο της προσφυγής της Ryanair, τους οποίους έκανε εν μέρει δεκτούς.
- 22 Στο πλαίσιο της εξετάσεως αυτής, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή είχε υποπέσει σε «πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο» καθόσον καθόρισε το ύψος της ενισχύσεως που οφείλουν να επιστρέψουν οι δικαιούχοι, μεταξύ των οποίων η Aer Lingus και η Ryanair, στα 8 ευρώ ανά επιβάτη πτήσεως υπαγόμενης στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ, ήτοι τη διαφορά μεταξύ του συντελεστή αυτού και του αυξημένου συντελεστή του ΦΑΜ. Κατά το Γενικό Δικαστήριο, καθόσον το οικονομικό πλεονέκτημα που προκύπτει από την εφαρμογή του εν λόγω μειωμένου συντελεστή μετακυλίσθηκε, έστω εν μέρει, στους επιβάτες, η Επιτροπή εσφαλμένως έκρινε ότι το πλεονέκτημα το οποίο αποκόμισαν οι αεροπορικές εταιρίες ανερχόταν αυτομάτως, σε όλες τις περιπτώσεις, στα 8 ευρώ ανά επιβάτη.
- 23 Στη σκέψη 124 της αποφάσεως Aer Lingus, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε, κατά συνέπεια, ότι «χωρίς να είναι αναγκαίο να κριθεί εάν υπάρχει, όπως προβάλλεται [από την Aer Lingus], παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της ίσης μεταχειρίσεως», έπρεπε να γίνουν δεκτοί ο τρίτος και ο τέταρτος λόγος της προσφυγής της.
- 24 Ομοίως, στη σκέψη 150 της αποφάσεως Ryanair, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι έπρεπε να γίνουν δεκτοί ο δεύτερος και ο τρίτος λόγος της προσφυγής της Ryanair, «χωρίς να είναι αναγκαίο να εξεταστεί το δεύτερο σκέλος του τρίτου λόγου και τα συμπληρωματικώς προβληθέντα επιχειρήματα» της Aer Lingus, η οποία στην εν λόγω υπόθεση ήταν παρεμβαίνουσα υπέρ της Ryanair.
- 25 Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε, με το σημείο 1 του διατακτικού των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων, το άρθρο 4 της επίδικης αποφάσεως, «καθόσον με [αυτό] διατάσσεται η ανάκτηση της ενισχύσεως από τους δικαιούχους, για ποσό καθοριζόμενο με την αιτιολογική σκέψη 70 της εν λόγω αποφάσεως στα 8 ευρώ ανά επιβάτη». Με το σημείο 2 του διατακτικού των εν λόγω αποφάσεων, απέρριψε, κατά τα λοιπά, τις προσφυγές.

Αιτήματα των διαδίκων ενώπιον του Δικαστηρίου

- 26 Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναίρεσει το σημείο 1 του διατακτικού των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων·

- να απορρίψει τις προσφυγές που ασκήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου στο σύνολό τους ή, επικουρικώς, να αναπέμψει την υπόθεση στο Γενικό Δικαστήριο·
 - να απορρίψει τις ανταναιρέσεις, και
 - να καταδικάσει τις προσφεύγουσες πρωτοδίκως στα δικαστικά έξοδα ή, επικουρικώς, να επιφυλαχθεί ως προς τα δικαστικά έξοδα αμφοτέρων των βαθμών.
- 27 Η Aer Lingus και η Ryanair ζητούν από το Δικαστήριο:
- να αναιρέσει το σημείο 2 του διατακτικού των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων·
 - να ακυρώσει την επίδικη απόφαση·
 - να απορρίψει τις αιτήσεις αναιρέσεως, και
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 28 Η Ιρλανδία ζητεί από το Δικαστήριο:
- να κάνει δεκτές τις αιτήσεις αναιρέσεως της Επιτροπής, να απορρίψει τις προσφυγές που ασκήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, και
 - να απορρίψει τις ανταναιρέσεις.

Επί των αιτημάτων επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας

- 29 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 19 Ιουλίου 2016, η Aer Lingus υπέβαλε αίτηση επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου. Προς στήριξη του αιτήματός της, η Aer Lingus προβάλλει ότι είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί επί των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα και, ιδίως, επί των επιχειρημάτων καθώς και της νομολογίας που παρατίθενται στα σημεία 79, 80, 83 και 88 έως 99 των εν λόγω προτάσεων. Εξάλλου, η Aer Lingus εκτιμά ότι θα έπρεπε να της δοθεί η δυνατότητα να διατυπώσει τις παρατηρήσεις της επί των λόγων και των επιχειρημάτων που δεν εξετάστηκαν από το Γενικό Δικαστήριο, στην περίπτωση που το Δικαστήριο αναιρέσει την απόφαση Aer Lingus και κρίνει ότι η υπόθεση είναι ώριμη προς εκδίκαση.
- 30 Με έγγραφο το οποίο κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 18 Αυγούστου 2016, η Ryanair δήλωσε ότι στηρίζει το αίτημα της Aer Lingus περί επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας και ότι ζητεί και η ίδια την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, κατ' ουσίαν για τους ίδιους λόγους με εκείνους που προέβαλε η Aer Lingus.
- 31 Πρέπει να υπομνησθεί ότι ο Οργανισμός του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο Κανονισμός Διαδικασίας του Δικαστηρίου δεν προβλέπουν τη δυνατότητα των διαδίκων να διατυπώνουν παρατηρήσεις σε απάντηση των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα (βλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 32 Πράγματι, κατά το άρθρο 252, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, αποστολή του γενικού εισαγγελέα είναι να διατυπώνει δημοσίως, με πλήρη αμεροληψία και ανεξαρτησία, αιτιολογημένες προτάσεις επί των υποθέσεων στις οποίες, σύμφωνα με τον Οργανισμό του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτείται η έκφραση της γνώμης του. Το Δικαστήριο δεν δεσμεύεται ούτε από τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα ούτε από την αιτιολογία βάσει της οποίας αυτός καταλήγει στις εν λόγω προτάσεις. Κατά συνέπεια, η διαφωνία οποιουδήποτε από τους διαδίκους με τις προτάσεις του γενικού

εισαγγελέα, όποια και αν είναι τα ζητήματα που εξετάζει ο γενικός εισαγγελέας σε αυτές, δεν συνιστά επαρκή λόγο για την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2015, InnoLux κατά Επιτροπής, C-231/14 P, EU:C:2015:451, σκέψεις 27 και 28, καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 33 Εντούτοις, το Δικαστήριο μπορεί οποτεδήποτε, δυνάμει του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας, αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, να διατάξει τη διεξαγωγή προφορικής διαδικασίας ή την επανάληψή της, ιδίως αν κρίνει ότι δεν έχει διαφωτιστεί επαρκώς, ή όταν ένας διάδικος, μετά τη λήξη της διαδικασίας αυτής, επικαλείται νέο πραγματικό περιστατικό δυνάμενο να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της αποφάσεως του Δικαστηρίου.
- 34 Εν προκειμένω δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση. Πράγματι, το Δικαστήριο, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, κρίνει ότι έχει στη διάθεσή του όλα τα αναγκαία στοιχεία για να αποφανθεί και ότι η εν λόγω υπόθεση δεν χρειάζεται να εξεταστεί υπό το πρίσμα νέου πραγματικού περιστατικού δυνάμενου να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της αποφάσεώς του ή υπό το πρίσμα επιχειρήματος επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση ενώπιόν του.
- 35 Ειδικότερα όσον αφορά τα αιτήματα της Aer Lingus και της Ryanair να τους δοθεί η δυνατότητα να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους επί των λόγων και των επιχειρημάτων που δεν εξετάστηκαν από το Γενικό Δικαστήριο, στην περίπτωση που το Δικαστήριο αναιρέσει τις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις και κρίνει πως η υπόθεση είναι ώριμη προς εκδίκαση, από τη συνδυασμένη εξέταση των άρθρων 168, παράγραφος 1, στοιχείο δ', 173, παράγραφος 1, στοιχείο γ' και 170, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι διάδικοι στην κατ' αναίρεση δίκη καλούνται, στο πλαίσιο της αιτήσεως αναιρέσεως καθώς και του υπομνήματος αντικρούσεως, να παρουσιάσουν κάθε κρίσιμο λόγο ή επιχειρήμα, ιδίως στην περίπτωση που το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 61, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπεισέλθει στην ουσία της υποθέσεως έχοντας κάνει δεκτή την αίτηση αναιρέσεως. Κατά συνέπεια, οι διάδικοι είχαν τη δυνατότητα να παρουσιάσουν, κατά τη διάρκεια τόσο της έγγραφης διαδικασίας όσο και της προφορικής, τις παρατηρήσεις τους ως προς κάθε πτυχή της υποθέσεως που θεωρούσαν κρίσιμη. Ως εκ τούτου, η αναγκαιότητα την οποία προέβλεπαν η Aer Lingus και η Ryanair περί διατυπώσεως των παρατηρήσεών τους επί των λόγων και των επιχειρημάτων που δεν εξέτασε το Γενικό Δικαστήριο δεν δύναται να δικαιολογήσει την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας.
- 36 Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, το Δικαστήριο εκτιμά ότι δεν συντρέχει λόγος να διαταχθεί η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας.

Επί των ανταναιρέσεων

- 37 Προς στήριξη των ανταναιρέσεών τους, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν πρώτες καθόσον αμφισβητούν την ίδια την ύπαρξη κρατικής ενισχύσεως στην προκειμένη περίπτωση, η Aer Lingus και η Ryanair προβάλλουν, αντιστοίχως, έναν και μοναδικό λόγο, αντλούμενο από πλάνη περί το δίκαιο στην οποία φέρεται να υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο, καθόσον απέρριψε τους πρώτους λόγους των προσφυγών ακυρώσεως, με τους οποίους αμφισβητούσαν τον χαρακτηρισμό του μειωμένου συντελεστή ΦΑΜ ως «κρατικής ενισχύσεως».
- 38 Καθένας εκ των λόγων αυτών υποδιαιρείται σε τέσσερα σκέλη με τα οποία η Aer Lingus και η Ryanair αμφισβητούν τον νόμιμο χαρακτήρα της επιλογής της Επιτροπής, η οποία επικυρώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο, να κρίνει τον αυξημένο συντελεστή του ΦΑΜ, ο οποίος ανέρχεται στα 10 ευρώ ανά επιβάτη, ως «κανονικό» συντελεστή ή συντελεστή αναφοράς, στο πλαίσιο της εκτιμήσεώς του επιλεκτικού χαρακτήρα του πλεονεκτήματος που απορρέει από την υπαγωγή ορισμένων πτήσεων στον μειωμένο συντελεστή των 2 ευρώ ανά επιβάτη.

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 39 Υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και εφόσον οι Συνθήκες δεν ορίζουν άλλως, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασύμβατες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο.
- 40 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η έννοια της «ενισχύσεως» είναι ευρύτερη από αυτήν της «επιδοτήσεως», διότι περιλαμβάνει όχι μόνον τις θετικές παροχές, όπως είναι οι επιδοτήσεις καθαυτές, αλλά και κρατικές παρεμβάσεις οι οποίες, υπό διάφορες μορφές, περιορίζουν τις επιβαρύνσεις που συνήθως βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχειρήσεως και οι οποίες, ως εκ τούτου, χωρίς να είναι επιδοτήσεις υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της φύσεως και επιφέρουν ταυτόσημα αποτελέσματα (βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψη 71 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 41 Εκ των προαναφερθέντων συνάγεται ότι μέτρο με το οποίο οι δημόσιες αρχές επιφυλάσσουν σε ορισμένες επιχειρήσεις ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση και το οποίο, μολονότι δεν συνεπάγεται μεταφορά κρατικών πόρων, περιάγει τους δικαιούχους σε ευνοϊκότερη οικονομική κατάσταση σε σχέση με τους λοιπούς φορολογουμένους, συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Αντιθέτως, τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από μέτρο γενικής ισχύος, το οποίο εφαρμόζεται αδιακρίτως σε όλους τους επιχειρηματίες, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 ΣΛΕΕ (απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψεις 72 και 73 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 42 Εν προκειμένω, πρέπει να επισημανθεί ότι, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 54 και 55 της αποφάσεως Aer Lingus, καθώς και από τις σκέψεις 79 και 80 της αποφάσεως Ryanair, η Επιτροπή έκρινε, στην επίδικη απόφαση, ότι, προκειμένου να αποδείξει τον επιλεκτικό χαρακτήρα του ΦΑΜ, έπρεπε να προσδιορίσει ένα «σύστημα αναφοράς» και να κρίνει εάν το ως άνω μέτρο συνιστούσε παρέκκλιση από το σύστημα αυτό. Έχοντας διαπιστώσει ότι ο μειωμένος συντελεστής του ΦΑΜ εφαρμοζόταν, κατ' ουσίαν, μόνο στους προορισμούς εντός της εθνικής επικράτειας και δη στο 10 έως 15 % του συνόλου των πτήσεων που υπάγονταν στον ΦΑΜ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αυξημένος συντελεστής του ΦΑΜ έπρεπε να κριθεί ως ο κανονικός συντελεστής του συστήματος αναφοράς, ενώ ο μειωμένος συντελεστής αποτελούσε εξαίρεση.
- 43 Όσον αφορά το ανωτέρω σκεπτικό, η Aer Lingus και η Ryanair περιορίστηκαν στο να επικρίνουν, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, τη χρήση του αυξημένου συντελεστή του ΦΑΜ ως συντελεστή αναφοράς προκειμένου να αποδειχθεί ο επιλεκτικός χαρακτήρας του συγκεκριμένου φόρου.
- 44 Εντούτοις, αφού εξέτασε και απέρριψε τα σχετικά επιχειρήματα της Aer Lingus και της Ryanair, το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα, στις σκέψεις, αντιστοίχως, 76 και 90 των αποφάσεων Aer Lingus και Ryanair ότι η Επιτροπή ουδόλως είχε υποπέσει σε πλάνη εκτιμήσεως χαρακτηρίζοντας τον αυξημένο συντελεστή του ΦΑΜ ως «συντελεστή αναφοράς» και, εν συνεχεία, κρίνοντας ότι η εφαρμογή διαφορετικών συντελεστών συνιστούσε κρατική ενίσχυση, υπό την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, υπέρ των αεροπορικών εταιριών των οποίων οι πτήσεις υπάγονταν στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ κατά τη διάρκεια της περιόδου που εξετάστηκε στην επίδικη απόφαση.
- 45 Αυτή ακριβώς η εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου αποτελεί, κατά την Aer Lingus και τη Ryanair, προϊόν πλάνης περί το δίκαιο για τους λόγους που εκτίθενται στο πλαίσιο των επί μέρους σκελών των μοναδικών λόγων που προβάλλουν οι δύο εταιρίες.

- 46 Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αναλυθούν τα επί μέρους σκέλη των μοναδικών λόγων που προβάλλουν η Ryanair και η Aer Lingus, τα οποία έχουν ως σκοπό να αποδείξουν ότι το σκεπτικό του Γενικού Δικαστηρίου αποτελεί προϊόν πλάνης περί το δίκαιο, καθόσον το Γενικό Δικαστήριο επικύρωσε τη χρήση του αυξημένου συντελεστή του ΦΑΜ ως συντελεστή αναφοράς και δεν έλαβε υπόψη την τυχόν επιστροφή τμήματος του επίμαχου φόρου στις επιχειρήσεις που υπόκεινται στον αυξημένο συντελεστή. Καταρχάς θα εξεταστεί το πρώτο τμήμα του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair, εν συνεχεία το τέταρτο σκέλος του ίδιου λόγου και, τέλος, από κοινού, όλα τα σκέλη του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Aer Lingus, καθώς και το δεύτερο και το τρίτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair.

Επί του πρώτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 47 Η Ryanair βάλλει κατά της απορρίψεως από το Γενικό Δικαστήριο, στις σκέψεις 74 έως 76 της αποφάσεως Ryanair, του επιχειρήματός της κατά το οποίο, για να κριθεί εάν ο επιβληθείς ΦΑΜ με μειωμένο συντελεστή συνιστούσε κρατική ενίσχυση, ο ενδεδειγμένος συντελεστής αναφοράς ήταν αυτός των 3 ευρώ, ο οποίος θεσπίστηκε τον Μάρτιο του 2011 από τις ιρλανδικές αρχές. Κατά την Ryanair, το γεγονός ότι ο ως άνω συντελεστής των 3 ευρώ δεν εφαρμοζόταν κατά την περίοδο που εξετάστηκε στην επίδικη απόφαση δεν αποκλείει την επιλογή του ως συντελεστή αναφοράς. Κατά την Ryanair, ο συντελεστής των 10 ευρώ δεν υπήρξε ποτέ ανεξαρτήτως του μειωμένου συντελεστή, και αμφότεροι οι συντελεστές θεσπίστηκαν και καταργήθηκαν ταυτοχρόνως. Κατά συνέπεια, κατά τη Ryanair, δεν υπήρξε ποτέ «κανονικός συντελεστής» ή «συντελεστής αναφοράς» στην υπό κρίση υπόθεση.
- 48 Η Επιτροπή και η Ιρλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι το υπό κρίση σκέλος του μοναδικού προβαλλομένου λόγου είναι αλυσιτελές, καθόσον η Ryanair περιορίζεται στο να αμφισβητήσει μόνον τη σκέψη 74 της αποφάσεως Ryanair και δεν βάλλει κατά του σκεπτικού του Γενικού Δικαστηρίου στις σκέψεις 75 και 76 της ίδιας αποφάσεως οι οποίες, αυτές καθεαυτές, επαρκούν για τη δικαιολόγηση της απορρίψεως του επιχειρήματός της που προβλήθηκε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Επικουρικώς, αμφισβητούν το βάσιμο των επιχειρημάτων της Ryanair.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 49 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή και η Ιρλανδική Κυβέρνηση, το πρώτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair δεν είναι αλυσιτελές. Συγκεκριμένα, η Ryanair επισημαίνει στην αίτηση αναιρέσεως ότι το σκέλος αυτό δεν αφορά μόνον τη σκέψη 74, αλλά και τις σκέψεις 75 και 76 της αποφάσεως Ryanair. Εξάλλου, στις τρεις αυτές σκέψεις αναπτύσσεται, κατ' ουσίαν, ένας και μόνος συλλογισμός, ο οποίος βασίζεται στη διαπίστωση ότι, κατά την περίοδο που εξετάστηκε στην επίδικη απόφαση, ο συντελεστής των 3 ευρώ δεν εφαρμοζόταν και, συνεπώς, δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως συντελεστής αναφοράς.
- 50 Εντούτοις, επί της ουσίας, η επιχειρηματολογία της Ryanair δεν μπορεί να ευδοκιμήσει.
- 51 Πράγματι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, όσον αφορά την εκτίμηση της προϋποθέσεως της επιλεκτικότητας, το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ επιβάλλει να εξακριβώνεται αν, στο πλαίσιο συγκεκριμένου νομικού καθεστώτος, ένα κρατικό μέτρο μπορεί να ευνοήσει «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής» έναντι άλλων που τελούν, υπό το πρίσμα του σκοπού που επιδιώκεται με το οικείο μέτρο, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση (βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψη 75 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 52 Όμως, όπως επισημαίνει, κατ' ουσίαν, και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 41 των προτάσεών του, τέτοια εκτίμηση δεν μπορεί να γίνει κατόπιν συγκρίσεως μεταξύ του ποσού το οποίο θα έπρεπε να καταβάλουν οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες υπόκεινται στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ και ενός υποθετικού ποσού φόρου, υπολογιζόμενου βάσει ορισμένου συντελεστή ο οποίος, όπως παραδέχεται και η ίδια η Ryanair, δεν εφαρμοζόταν σε καμία πτήση και σε καμία αεροπορική εταιρία κατά την διάρκεια της περιόδου που εξετάσθηκε στην επίδικη απόφαση. Όπως ορθώς επισημάνε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 75 της αποφάσεως Ryanair, ο καθορισμός συντελεστή αναφοράς διαφορετικού από εκείνον που πράγματι εφαρμόστηκε κατά την κρίσιμη περίοδο δεν θα καθιστούσε δυνατή την αποτίμηση όλων των συνεπειών του ΦΑΜ.
- 53 Ως εκ τούτου, οι σκέψεις 74 έως 76 της αποφάσεως Ryanair δεν αποτελούν προϊόν πλάνης περί το δίκαιο, όπως υποστηρίζει η Ryanair, και το πρώτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τετάρτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 54 Με το τέταρτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η Ryanair υποστηρίζει ότι, αντιθέτως προς τα κριθέντα από το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 89 της αποφάσεως Ryanair, το γεγονός ότι οι δύο συντελεστές του ΦΑΜ θεσπίστηκαν ταυτοχρόνως ήταν κρίσιμο για την εκτίμηση του κατά πόσον ο μειωμένος συντελεστής αποτελούσε «κρατική ενίσχυση». Η ταυτόχρονη θέσπιση των δύο συντελεστών δεν αποτελεί ζήτημα «τεχνικής παρεμβάσεως», όπως έκρινε το Γενικό Δικαστήριο. Συγκεκριμένα, η Ιρλανδία δεν μπορούσε να επιβάλει ενιαίο συντελεστή ύψους 10 ευρώ ανά επιβάτη και για τον λόγο αυτόν επέλεξε, μεταγενέστερα, να αντικαταστήσει τους δύο συντελεστές του ΦΑΜ με έναν ενιαίο, ύψους 3 ευρώ ανά επιβάτη. Η Ryanair προσθέτει ότι η λιγότερο συχνή εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ δεν επαρκεί για να αποκλείσει τον καθορισμό του εν λόγω συντελεστή ως συντελεστή αναφοράς, δεδομένου ότι η συχνότητα των φορολογητέων συναλλαγών οι οποίες υπάγονται σε συγκεκριμένο φορολογικό συντελεστή αποτελεί απλώς και μόνον ένα από τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη.
- 55 Η Επιτροπή εκτιμά ότι το υπό κρίση σκέλος είναι αβάσιμο, ενώ η Ιρλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζει, κυρίως, ότι είναι απαράδεκτο, διότι είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένο και, επικουρικός, ότι είναι αβάσιμο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 56 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Ιρλανδική Κυβέρνηση, η Ryanair εξέθεσε επαρκώς κατά νόμο τους λόγους για τους οποίους εκτιμά ότι η σκέψη 89 της αποφάσεως Ryanair αποτελεί προϊόν πλάνης περί το δίκαιο.
- 57 Γεγονός όμως παραμένει ότι οι λόγοι αυτοί δεν καθιστούν δυνατή την αμφισβήτηση του βασίμου της απορρίψεως, από το Γενικό Δικαστήριο, της επιχειρηματολογίας της Ryanair, με αποτέλεσμα το εν λόγω σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair να είναι επίσης απορριπτέο.
- 58 Πράγματι, όπως κατ' ουσίαν επισημάνε και το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 89 της αποφάσεως Ryanair, το να κριθεί ότι ο μειωμένος συντελεστής του ΦΑΜ δεν παρείχε στις επιχειρήσεις που υπάγονταν σε αυτόν επιλεκτικό πλεονέκτημα απλώς και μόνο για τον λόγο ότι ο συντελεστής αυτός θεσπίστηκε ταυτοχρόνως με τον συντελεστή των 10 ευρώ ανά επιβάτη, θα ισοδυναμούσε με το να εξαρτάται το εάν ορισμένη κρατική παρέμβαση συνιστά κρατική ενίσχυση από την χρησιμοποιούμενη τεχνική. Εντούτοις, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν διακρίνει μεταξύ των κρατικών παρεμβάσεων αναλόγως των τεχνικών που χρησιμοποιούνται από τις

εθνικές αρχές (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψη 87 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 59 Κατά συνέπεια, το τέταρτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair είναι επίσης απορριπτέο.

Επί του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Aer Lingus και επί του δεύτερου και τρίτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 60 Ο μοναδικός λόγος που προβάλλει η Aer Lingus υποδιαιρείται σε τέσσερα σκέλη. Στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους, η Aer Lingus υποστηρίζει ότι η σκέψη 43 της αποφάσεως Aer Lingus, εάν εκληφθεί υπό την έννοια ότι η εξέταση του εάν συγκεκριμένο μέτρο έχει τον χαρακτήρα κρατικής ενισχύσεως δεν πρέπει ποτέ να λαμβάνει υπόψη τυχόν αντίθεση του μέτρου αυτού προς άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης παρά μόνον προς τα άρθρα 107 και 198 ΣΛΕΕ, αποτελεί προϊόν πλάνης περί το δίκαιο. Κατά την Aer Lingus, η σημασία του ζητήματος αυτού έχει αναγνωριστεί από το Δικαστήριο στις σκέψεις 31 και 32 της αποφάσεως της 27ης Μαρτίου 1980, Denavit italiana (61/79, EU:C:1980:100) και στις σκέψεις 14 έως 16 της αποφάσεως της 10ης Ιουλίου 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Επιπροσθέτως, προκύπτει από τις σκέψεις 23 και 24 της αποφάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, Αστερίς κ.λπ. (106/87 έως 120/87, EU:C:1988:457), και από τη σκέψη 60 της αποφάσεως της 1ης Ιουλίου 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni κατά Επιτροπής (T-62/08, EU:T:2010:268), ότι πληρωμή στην οποία προβαίνει κράτος προς αποκατάσταση ζημίας που το ίδιο προκάλεσε δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.
- 61 Στο πλαίσιο αυτό, η Aer Lingus υπενθυμίζει ότι, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, είχε υποστηρίξει ότι η εισπραξη του ΦΑΜ με συντελεστή 10 ευρώ ανά επιβάτη ήταν παράνομη, διότι αντέβαινε στο άρθρο 56 ΣΛΕΕ και στον κανονισμό 1008/2008 και ότι ο εισπραχθείς με αυτόν τον συντελεστή ΦΑΜ μπορούσε να επιστραφεί στις ενδιαφερόμενες εταιρίες. Άρα, ο παράνομος αυτός χαρακτήρας εμποδίζει τον χαρακτηρισμό του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ ως κρατικής ενισχύσεως.
- 62 Με το δεύτερο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η Aer Lingus υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο, καθόσον έκρινε, στη σκέψη 63 της αποφάσεως Aer Lingus, ότι η Επιτροπή μπορούσε νομίμως να χαρακτηρίσει τον συντελεστή των 10 ευρώ ανά επιβάτη ως τον «κανονικό» φορολογικό συντελεστή, καίτοι ο τελευταίος ήταν παράνομος. Ειδικότερα, η σκέψη 58 της ίδιας αποφάσεως, κατά την επιχειρηματολογία της Aer Lingus, βασιζόταν σε εσφαλμένη προκείμενη, και είναι αντιφατική και πεπλανημένη, καθόσον η Επιτροπή είχε μόνο διαπιστώσει, στην επίδικη απόφαση, ότι περιορισμό στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών συνιστούσε η ύπαρξη διαφορετικών συντελεστών του ΦΑΜ και όχι αυτός καθ'αυτόν ο αυξημένος συντελεστής.
- 63 Στο πλαίσιο του τρίτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η Aer Lingus επικρίνει τη σκέψη 60 της αποφάσεως Aer Lingus, κατά την οποία, δεδομένου ότι είναι δυνατόν να θεραπευτεί φορολογική διάκριση, όπως αυτή που προκύπτει από την ύπαρξη δύο διαφορετικών συντελεστών ΦΑΜ, είτε αυξάνοντας τον μειωμένο συντελεστή στο επίπεδο του αυξημένου είτε, αντιθέτως, ελαττώνοντας τον ανώτερο συντελεστή στο επίπεδο του μειωμένου, ή ακόμα και θεσπίζοντας έναν νέο ενιαίο συντελεστή, είναι εσφαλμένος ο ισχυρισμός περί παράνομου χαρακτήρα του αυξημένου συντελεστή ΦΑΜ. Κατά την Aer Lingus, η σκέψη αυτή συγχέει το ζήτημα των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβεί το κράτος μέλος ώστε να θέσει τέρμα στη διάκριση για το μέλλον, προς εκείνο των ενεργειών στις οποίες οφείλει να προβεί ώστε να θεραπεύσει την «κατά το παρελθόν» έλλειψη νομιμότητας της υπάρξεως φορολογικών συντελεστών που εισήγαγαν διακριτική μεταχείριση.

- 64 Τέλος, στο πλαίσιο του τετάρτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η Aer Lingus βάλλει κατά της σκέψεως 61 της αποφάσεως Aer Lingus, κατά την οποία «ακόμα κι αν υποθεθεί ότι θεμελιώνεται [...] δικαίωμα επιστροφής [του ΦΑΜ που καταβλήθηκε με συντελεστή ύψους 10 ευρώ ανά επιβάτη], τούτο δεν είναι αυτόματο και εξαρτάται από σειρά παραγόντων όπως οι ισχύουσες αποσβεστικές προθεσμίες του εθνικού δικαίου εντός των οποίων πρέπει να υποβληθεί τέτοιο αίτημα και η τήρηση γενικών αρχών, όπως η έλλειψη αδικαιολόγητου πλουτισμού». Η Aer Lingus υποστηρίζει ότι ο εγγενής παράνομος χαρακτήρας του αυξημένου συντελεστή του ΦΑΜ, ή των διαφορετικών συντελεστών, καθώς και το γεγονός ότι η Ιρλανδία υποχρεούτο, καταρχήν, να επιστρέψει στις εταιρίες που κατέβαλαν τον ΦΑΜ με αυξημένο συντελεστή τη διαφορά μεταξύ αυτού και του μειωμένου συντελεστή, επαγόταν ότι ο αυξημένος συντελεστής δεν μπορούσε να εκληφθεί ως ο «κανονικός» φορολογικός συντελεστής.
- 65 Με το δεύτερο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η Ryanair υποστηρίζει ότι ο συντελεστής του ΦΑΜ των 10 ευρώ ανά επιβάτη δεν μπορούσε να συνιστά τον «συντελεστή αναφοράς» προκειμένου να κριθεί εάν ο μειωμένος συντελεστής του ΦΑΜ συνιστά κρατική ενίσχυση, καθόσον, κατ' αναλογίαν προς όσα έχει νομολογήσει το Δικαστήριο στην απόφασή του της 6ης Φεβρουαρίου 2003, Στυλιανάκης (C-92/01, EU:C:2003:72), ο συντελεστής των 10 ευρώ ανά επιβάτη αντέβαινε στο άρθρο 56 ΣΛΕΕ και στον κανονισμό 1008/2008. Το να εκλαμβάνεται ο αυξημένος συντελεστής ως συντελεστής αναφοράς υπονομεύει, κατά τη Ryanair, τη συνοχή του δικαίου της Ένωσης.
- 66 Στο πλαίσιο του τρίτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η Ryanair υποστηρίζει ότι εσφαλμένως το Γενικό Δικαστήριο αναφέρθηκε, στη σκέψη 88 της αποφάσεως Ryanair, σε «υποθετικές αιτήσεις επιστροφής» του καταβληθέντος ΦΑΜ με τον αυξημένο συντελεστή. Κατ' αυτήν, η επιβολή του ΦΑΜ με τον ως άνω συντελεστή αντέβαινε στο δίκαιο της Ένωσης και το υπερβάλλον του καταβληθέντος φόρου έπρεπε να επιστραφεί στις θιγόμενες επιχειρήσεις.
- 67 Η Επιτροπή και η Ιρλανδική Κυβέρνηση αμφισβητούν την επιχειρηματολογία της Aer Lingus και της Ryanair και θεωρούν ότι πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 68 Όσον αφορά, καταρχάς, το πρώτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Aer Lingus, πρέπει να υπομνησθεί ότι μόνον τα αποτελέσματα του επίμαχου φορολογικού μέτρου έχουν σημασία στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του τυχόν χαρακτήρα του ως «κρατικής ενισχύσεως» και, ιδίως, προκειμένου να κριθεί εάν το μέτρο αυτό οδηγεί σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των δικαιούχων του σε σχέση με τους λοιπούς υποκειμένους στον φόρο (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψη 87 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 69 Επομένως, το ότι ένα φορολογικό μέτρο είναι αντίθετο προς άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης εκτός των άρθρων 107 και 108 ΣΛΕΕ δεν δύναται να αποκλείσει τον χαρακτηρισμό της απαλλαγής από το εν λόγω μέτρο της οποίας τυγχάνουν ορισμένοι υποκείμενοι στον φόρο ως κρατικής ενισχύσεως, ενόσω το επίμαχο μέτρο παράγει αποτελέσματα έναντι των λοιπών υποκειμένων στον φόρο και ούτε έχει καταργηθεί ούτε έχει κριθεί παράνομο και, κατά συνέπεια, μη εφαρμοστέο (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 3ης Μαρτίου 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, σκέψη 38).
- 70 Αυτό, κατ' ουσίαν, επισήμανε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 43 της αποφάσεως Aer Lingus όπως, άλλωστε, και στη σκέψη 65 της αποφάσεως Ryanair. Επομένως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Aer Lingus στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους του μοναδικού λόγου που προβάλλει, η σκέψη 43 της αποφάσεως Aer Lingus δεν αποτελεί προϊόν πλάνης περί το δίκαιο.
- 71 Η εκτίμηση αυτή δεν κλονίζεται από τη νομολογία που επικαλείται η Aer Lingus και παρατίθεται στη σκέψη 60 της παρούσας αποφάσεως.

- 72 Πράγματι, από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι δεν συνιστά κρατική ενίσχυση η επιστροφή σε επιχείρηση του ποσού φόρου στον οποίο αυτή είχε υποβληθεί κατά παράβαση του δικαίου της Ένωσης ή η αποζημίωση την οποία οι εθνικές αρχές υποχρεώνονται να καταβάλουν στις επιχειρήσεις προς αποκατάσταση της βλάβης που τους προκάλεσαν.
- 73 Εντούτοις, η κρατική ενίσχυση την οποία αφορά η επίδικη απόφαση δεν αποτελεί ούτε επιστροφή φόρου αντίθετου προς τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, εκτός των άρθρων 107 και 108 ΣΛΕΕ, τον οποίο είχαν καταβάλει η Aer Lingus και η Ryanair, ούτε καταβολή αποζημίωσης στις δύο αυτές επιχειρήσεις. Κατά συνέπεια, η εν λόγω νομολογία δεν είναι κρίσιμη στις υπό κρίση υποθέσεις.
- 74 Επομένως, το πρώτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Aer Lingus πρέπει να απορριφθεί.
- 75 Περαιτέρω, όσον αφορά το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Aer Lingus, καθώς και το δεύτερο και το τρίτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair, διαπιστώνεται ότι αυτά βασίζονται στην προκείμενη κατά την οποία η πλήρης ή μερική αντίθεση του ΦΑΜ προς άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης εκτός από τα άρθρα 107 και 108 ΣΛΕΕ είναι ικανή να επηρεάσει την εκτίμηση του χαρακτήρα της πλήρους ή μερικής απαλλαγής από τον φόρο αυτόν, της οποίας τυγχάνουν ορισμένες επιχειρήσεις, ως κρατικής ενισχύσεως, υπό την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, καθόσον, μεταξύ άλλων, τέτοια αντίθεση θα μπορούσε να οδηγήσει, μετά το πέρας διαδικασίας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, στην επιστροφή του συνόλου ή μέρους του επίμαχου φόρου στις λοιπές επιχειρήσεις οι οποίες δεν έτυχαν της επίμαχης απαλλαγής.
- 76 Όμως είναι σαφές ότι, όταν η Επιτροπή προέβη στην εκτίμησή της και εξέδωσε την επίδικη απόφαση, το επίμαχο φορολογικό μέτρο παρήγε ακόμα αποτελέσματα, υπό την έννοια ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρίες κατέβαλλαν τον ΦΑΜ με μειωμένο συντελεστή, ενώ άλλες οι οποίες, κατά τη μη αμφισβητούμενη από την Aer Lingus ή από την Ryanair εκτίμηση της Επιτροπής, παρότι βρισκόνταν σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση υπό το πρίσμα των σκοπών του επίμαχου φορολογικού μέτρου, πλήρωναν τον ίδιο φόρο με τον αυξημένο συντελεστή.
- 77 Από τους συλλογισμούς των σκέψεων 68 και 69 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα αυτά και δεν μπορούσε να τα αγνοήσει, απλώς και μόνο για τον λόγο ότι οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες υπάγονταν σε λιγότερο ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση μπορούσαν ενδεχομένως να λάβουν επιστροφή του αχρεωστήτως καταβληθέντος φόρου τον οποίον είχαν καταβάλει, κατόπιν διαδικασίας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, ενδεχομένως βάσει διατάξεων του δικαίου της Ένωσης άλλων από τα άρθρα 107 και 108 ΣΛΕΕ.
- 78 Πράγματι, πρέπει να επισημανθεί ότι δεν εναπόκειται στην Επιτροπή αλλά στα εθνικά δικαστήρια να αποφαινόνται οριστικώς επί της ενδεχόμενης επιστροφής φόρου που φέρεται ως παράνομος υπό το πρίσμα του δικαίου του οικείου κράτους μέλους, ή αντίθετος προς τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης εκτός των άρθρων 107 και 108 ΣΛΕΕ, ενδεχομένως αφού τα εν λόγω δικαστήρια έχουν λάβει από το Δικαστήριο, κατόπιν αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, τις απαραίτητες διευκρινίσεις ως προς το περιεχόμενο και την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης. Η πρακτική αποτελεσματικότητα του άρθρου 107 ΣΛΕΕ θα υπονομευόταν ουσιωδώς εάν η Επιτροπή υποχρεούτο, πριν χαρακτηρίσει φορολογικό μέτρο ως «κρατική ενίσχυση», υπό την έννοια του άρθρου αυτού, να αναμείνει την απόφαση των αρμόδιων εθνικών δικαστηρίων όσον αφορά τυχόν επιστροφή του αχρεωστήτως καταβληθέντος φόρου ή του φόρου που κατέβαλλαν ορισμένοι υποκείμενοι στον φόρο.
- 79 Κατόπιν του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Aer Lingus, καθώς και το δεύτερο και το τρίτο σκέλος του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Ryanair και, συνεπώς, οι ανταναιρέσεις στο σύνολό τους.

Επί των αιτήσεων αναιρέσεως

- 80 Προς στήριξη εκάστης των αιτήσεων αναιρέσεως, η Επιτροπή προβάλλει, αναπτύσσοντας πανομοιότυπα επιχειρήματα, έναν και μοναδικό λόγο, αντλούμενο από παράβαση του άρθρου 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και του άρθρου 14 του κανονισμού 659/1999. Ο λόγος αυτός βάλλει κατά των σκέψεων 88 έως 127 της αποφάσεως Aer Lingus και κατά των σκέψεων 119 έως 152 της αποφάσεως Ryanair.

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 81 Η Επιτροπή προσάπτει στο Γενικό Δικαστήριο ότι υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και το άρθρο 14 του κανονισμού 659/1999, καθόσον, αποφαινόμενο ότι αυτή έπρεπε να είχε λάβει υπόψη τον βαθμό στον οποίο οι δικαιούχοι αεροπορικές εταιρίες είχαν μετακυλίσει στους επιβάτες το πλεονέκτημα που απέρρευε από την εφαρμογή του ΦΑΜ με μειωμένο συντελεστή, όρισε ένα νέο οικονομικό κριτήριο για τον προσδιορισμό των προς ανάκτηση ποσών κρατικής ενισχύσεως, όπως η επίμαχη εν προκειμένω.
- 82 Η Aer Lingus αμφισβητεί τα επιχειρήματα της Επιτροπής, τα οποία εκκινούν, κατ' αυτήν, από εσφαλμένη ερμηνεία της αποφάσεως Aer Lingus. Υπενθυμίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο ΦΑΜ είναι ειδικός φόρος καταναλώσεως, ήτοι έμμεσος φόρος, ο οποίος βαρύνει τους επιβάτες, οι οποίοι είναι και οι ωφελούμενοι από τον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ. Επομένως, το επίμαχο φορολογικό μέτρο δεν μπορεί να εξομοιωθεί προς κρατική επιδότηση ή προς μέτρο το οποίο καθιστά δυνατή την εξοικονόμηση πόρων για συγκεκριμένη επιχείρηση. Η Aer Lingus προσθέτει ότι δεν της επιτρεπόταν να εισπράξει από τους επιβάτες οι οποίοι ταξίδευαν με πτήσεις υποκείμενες στον μειωμένο συντελεστή ποσόν ανώτερο του συντελεστή αυτού και ότι, εάν υποχρεούτο να επιστρέψει τα 8 ευρώ ανά εισιτήριο, όπως απαιτεί η Επιτροπή, δεν θα της ήταν δυνατόν να ανακτήσει αναδρομικώς το ποσόν αυτό από τους επιβάτες οι οποίοι αγόρασαν το επίμαχο εισιτήριο με μειωμένο φορολογικό συντελεστή.
- 83 Η Ryanair υποστηρίζει ότι ο μοναδικός λόγος τον οποίο προβάλλει η Επιτροπή είναι αλυσιτελής. Κατ' αυτήν, για τη δικαιολόγηση της ακυρώσεως του άρθρου 4 της επίδικης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο παρέθεσε τρεις διακριτές αιτιολογίες, στις σκέψεις 120 έως 133, 134 έως 144 και 145 έως 149 αντιστοίχως της αποφάσεως Ryanair. Κατά τη Ryanair, η αίτηση αναιρέσεως της Επιτροπής αφορά μόνον την πρώτη εξ αυτών των αιτιολογιών, σχετικά με την έκταση της μετακυλίσεως του ΦΑΜ στους επιβάτες, ενώ οι άλλες δύο αιτιολογίες, οι οποίες αφορούν, αντιστοίχως, αφενός, την ιδιαίτερη κατάσταση καθώς και τους περιορισμούς του ανταγωνισμού στην επίμαχη αγορά και, αφετέρου, την έλλειψη δικαιολογήσεως της αναγκαιότητας ανακτήσεως της διαφοράς μεταξύ του αυξημένου και του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ προς επαναφορά στην προτέρα κατάσταση, δεν αμφισβητούνται από την Επιτροπή.
- 84 Επικουρικώς, η Ryanair υποστηρίζει ότι ο μοναδικός λόγος που προβάλλει η Επιτροπή στερείται ερείσματος. Κατ' αυτήν, το Γενικό Δικαστήριο υποχρεούτο να περιοριστεί στην εφαρμογή της αρχής κατά την οποία είναι αναγκαίος ο προσδιορισμός της πραγματικής αξίας του πλεονεκτήματος που αποκτήθηκε μέσω της ενισχύσεως. Επιπροσθέτως, η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή διογκώνει τη δυσχέρεια ακριβούς καθορισμού του ποσού αυτού στην περίπτωση που κριθεί ότι πρέπει να επικυρωθεί η λύση που προέκρινε το Γενικό Δικαστήριο. Τέλος, η Ryanair επισημαίνει ότι θα ήταν παράλογο να μη ληφθεί υπόψη η μετακύλιση τους πελάτες του πλεονεκτήματος που εξασφάλισε ο δικαιούχος μέσω της ενισχύσεως, μολοντί το άρθρο 13 της οδηγίας 2014/104 καθιστά δυνατή για τον διαπράξαντα παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού τη μη καταβολή, ως αποζημιώσεως, της πρόσθετης επιβαρύνσεως που προκύπτει από την παράβαση εάν αυτή έχει μετακυλιστεί στους πελάτες του ενάγοντος.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 85 Προκαταρκτικώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Ryanair, ο μοναδικός λόγος αναιρέσεως που προβάλλει η Επιτροπή δεν είναι αλυσιτελής.
- 86 Κατά πάγια, βεβαίως, νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο αναιρέσεως, οι αιτιάσεις οι οποίες βάζουν κατά των αιτιολογιών που παρατίθενται ως εκ περισσού σε απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου δεν μπορούν να προκαλέσουν την ανάρτηση της αποφάσεως αυτής (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 2ας Σεπτεμβρίου 2010, Επιτροπή κατά Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, σκέψη 75 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 87 Εντούτοις, στην προκειμένη περίπτωση, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Ryanair, στις σκέψεις 120 έως 149 της αποφάσεως Ryanair δεν παρατίθενται τρεις διαφορετικές αιτιολογίες κάθε μία εκ των οποίων θα επαρκούσε αφεαυτής για τη δικαιολόγηση της ακυρώσεως του άρθρου 4 της επίδικης αποφάσεως. Οι σκέψεις αυτές, όπως εξάλλου και οι σκέψεις 104 έως 123 της αποφάσεως Aer Lingus, διατυπωμένες κατά τρόπο απολύτως παρόμοιο, αναπτύσσουν διαφορετικές πτυχές του ίδιου σκεπτικού του Γενικού Δικαστηρίου το οποίο δικαιολογεί την απόφασή του, όπως αυτή διατυπώνεται στις σκέψεις 123 της αποφάσεως Aer Lingus και 119 της αποφάσεως Ryanair, κατά την οποία η Επιτροπή υπέπεσε σε «πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο» καθόσον καθόρισε το ύψος της ενισχύσεως που πρέπει να ανακτηθεί από αεροπορικές εταιρίες στο ποσόν των 8 ευρώ ανά επιβάτη. Οι διαφορετικές αυτές πτυχές συνδέονται μεταξύ τους και η Ryanair τεχνητώς και κατά παράβαση της εσωτερικής συνοχής τους τις διαχωρίζει σε τρεις, δήθεν διακριτές αιτιολογίες.
- 88 Επιπλέον, η επιχειρηματολογία της Επιτροπής αμφισβητεί ολόκληρο το σκεπτικό του Γενικού Δικαστηρίου και όχι μόνο τμήμα του, όπως εσφαλμένως υποστηρίζει η Ryanair.
- 89 Τούτου λεχθέντος, όσον αφορά την ανάλυση του μοναδικού λόγου που προβάλλει η Επιτροπή επί της ουσίας, πρέπει καταρχάς να υπομνησθεί ότι η υποχρέωση του οικείου κράτους μέλους να καταργήσει, δια ανακτήσεως, ενίσχυση την οποία η Επιτροπή κρίνει ως ασύμβατη προς την εσωτερική αγορά αποσκοπεί, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στην επαναφορά στην προτέρα της χορηγήσεως της ενισχύσεως κατάσταση (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 4ης Απριλίου 1995, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-350/93, EU:C:1995:96, σκέψη 21 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 90 Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται εφόσον οι επίμαχες ενισχύσεις, προσαυξημένες ενδεχομένως με τόκους υπερημερίας, επιστραφούν από τον δικαιούχο ή, με άλλα λόγια, από τις επιχειρήσεις οι οποίες πράγματι τις καρπώθηκαν. Με την επιστροφή αυτή ο δικαιούχος της ενισχύσεως χάνει πράγματι το πλεονέκτημα που αποκόμισε στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του και αποκαθίσταται η προτέρα κατάσταση (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-277/00, EU:C:2004:238, σκέψη 75 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 91 Επιπροσθέτως, η αποκατάσταση αυτή δεν συνεπάγεται διαφορετική ανασύσταση του παρελθόντος με βάση υποθετικά στοιχεία όπως οι συχνά σύνθετες επιλογές στις οποίες θα μπορούσαν να είχαν προβεί οι ενδιαφερόμενοι επιχειρηματίες, δεδομένου μάλιστα ότι οι πραγματοποιηθείσες με τη συμβολή της ενισχύσεως επιλογές ενδέχεται να αποδειχθούν μη αναστρέψιμες (απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, σκέψη 118).
- 92 Επομένως, όπως κατ' ουσίαν επισήμανε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 62 των προτάσεών του, η ανάκτηση της ενισχύσεως αυτής συνεπάγεται την επιστροφή του πλεονεκτήματος που αυτή εξασφάλισε στον δικαιούχο της και όχι την επιστροφή του τυχόν οικονομικού οφέλους που αυτός αποκόμισε από την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλεονεκτήματος. Τέτοιο όφελος μπορεί να μην ταυτίζεται προς το πλεονέκτημα στο οποίο συνίσταται η ως άνω ενίσχυση, ή ακόμα και να αποδειχθεί ανύπαρκτο, χωρίς το γεγονός αυτό να δύναται να δικαιολογήσει τη μη ανάκτηση της ενισχύσεως αυτής καθαυτήν, ή την ανάκτηση ποσού διαφορετικού από εκείνο που συνιστά το πλεονέκτημα που εξασφαλίστηκε μέσω της επίμαχης παράνομης ενισχύσεως.

- 93 Ιδίως όσον αφορά παράνομη ενίσχυση χορηγηθείσα υπό τη μορφή φορολογικού πλεονεκτήματος, προκύπτει επίσης από τη νομολογία του Δικαστηρίου ότι η ανάκτηση της ενισχύσεως συνεπάγεται την υπαγωγή των συναλλαγών που όντως πραγματοποιήθηκαν από τους δικαιούχους της επίμαχης ενισχύσεως στη φορολογική μεταχείριση της οποίας θα ετύγχαναν ελλείψει της παράνομης ενισχύσεως (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, σκέψη 119).
- 94 Εν προκειμένω, το φορολογικό πλεονέκτημα το οποίο εξασφαλίστηκε μέσω του ΦΑΜ συνίστατο, κατά την επίδικη απόφαση, στην εφαρμογή διαφορετικών φορολογικών συντελεστών κατά τη διάρκεια της εξετασθείσας περιόδου, κατάσταση η οποία είχε ως συνέπεια οι αεροπορικές εταιρίες στην Ιρλανδία οι οποίες όφειλαν να καταβάλλουν φόρο ύψους 2 ευρώ να απολαύουν πλεονεκτήματος έναντι των λοιπών εταιριών, οι οποίες όφειλαν να καταβάλλουν ποσόν ύψους 10 ευρώ ανά επιβάτη κατά την ίδια περίοδο. Όμως η Aer Lingus και η Ryanair δεν κατάφεραν να αποδείξουν ότι η επίδικη απόφαση, καθόσον διαπιστώνει την ύπαρξη κρατικής ενισχύσεως υπό την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει παράνομο χαρακτήρα.
- 95 Υπό τις συνθήκες αυτές, κατόπιν της συλλογιστικής που αναπτύχθηκε στις σκέψεις 89 έως 93 της παρούσας αποφάσεως, διαπιστώνεται ότι η επιστροφή του πλεονεκτήματος που εξασφαλίστηκε μέσω της ενισχύσεως, όπως προσδιορίστηκε με την επίδικη απόφαση, καθιστούσε αναγκαία την ανάκτηση, εκ μέρους των ιρλανδικών φορολογικών αρχών, από τους δικαιούχους του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ, της διαφοράς μεταξύ του ποσού του ΦΑΜ το οποίο, ελλείψει της παράνομης ενισχύσεως, θα έπρεπε να είχε καταβληθεί για κάθε μία από τις επίμαχες πτήσεις, ήτοι το ποσόν του ΦΑΜ με αυξημένο συντελεστή, και του ποσού του ΦΑΜ που τελικώς καταβλήθηκε, ήτοι του ποσού που υπολογίστηκε βάσει του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ.
- 96 Ως εκ τούτου, διαπιστώνεται ότι, εν προκειμένω, για την ανάκτηση της ενισχύσεως απαιτείτο η ανάκτηση ποσού ύψους 8 ευρώ ανά επιβάτη των επίμαχων πτήσεων, όπως διευκρίνισε η Επιτροπή στο άρθρο 4 της επίδικης αποφάσεως.
- 97 Η συλλογιστική των σκέψεων 104 έως 123 της αποφάσεως Aer Lingus και 120 έως 149 της αποφάσεως Ryanair δεν μπορεί να δικαιολογήσει, αντιθέτως προς όσα έκρινε το Γενικό Δικαστήριο, αντίθετο συμπέρασμα.
- 98 Πράγματι, στο μέτρο που, σύμφωνα με την εφαρμοστέα ιρλανδική νομοθεσία, οι αεροπορικές εταιρίες ήταν απευθείας υπόχρεες προς καταβολή του ΦΑΜ, στερείται σημασίας το γεγονός ότι, υπό τις περιστάσεις των υπό κρίση υποθέσεων, ο φόρος αυτός χαρακτηρίστηκε, στην ιρλανδική νομοθεσία, ως «ειδικός φόρος καταναλώσεως». Για τον ίδιο λόγο στερείται σημασίας και το εάν, από τεχνικής απόψεως, ο ΦΑΜ πρέπει να χαρακτηριστεί ως άμεσος ή έμμεσος φόρος.
- 99 Το ίδιο ισχύει, όσον αφορά το ζήτημα της ανακήσεως της ενισχύσεως, και για την έννοια της «οικονομικής μετακύλισης» που αναφέρεται, αντιστοίχως, στις σκέψεις 91 της αποφάσεως Aer Lingus και 123 της αποφάσεως Ryanair. Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι, όσον αφορά τις πτήσεις οι οποίες υπάγονταν στον μειωμένο συντελεστή των 2 ευρώ ανά επιβάτη, προκειμένου να εκτιμηθεί η «οικονομική μετακύλιση», έπρεπε να καθοριστεί σε ποιόν βαθμό οι αεροπορικές εταιρίες πράγματι αποκόμισαν οικονομικό πλεονέκτημα ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του ως άνω μειωμένου συντελεστή.
- 100 Όμως, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 92 και 93 της παρούσας αποφάσεως, η ανάκτηση της ενισχύσεως αυτής συνεπάγεται την επιστροφή του πλεονεκτήματος που αυτή εξασφάλισε στον δικαιούχο της και όχι την επιστροφή του τυχόν οικονομικού οφέλους που αυτός αποκόμισε από την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλεονεκτήματος. Επομένως, παρέλκει η εξέταση του εάν και σε ποιό βαθμό οι εταιρίες αυτές πράγματι έκαναν χρήση του οικονομικού πλεονεκτήματος που απορρέει από την εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή.

- 101 Η συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου η οποία εκτέθηκε στις σκέψεις 92 έως 105 της αποφάσεως Aer Lingus και στις σκέψεις 124 έως 136 της αποφάσεως Ryanair καταδεικνύει την ίδια σύγχυση μεταξύ του πλεονεκτήματος που εξασφαλίστηκε μέσω του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ και του οφέλους που οι αποδέκτες της ενισχύσεως μπόρεσαν ή θα μπορούσαν να αντλήσουν από το πλεονέκτημα αυτό.
- 102 Πράγματι, αντιθέτως προς όσα έκρινε το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 105 της αποφάσεως Aer Lingus και 136 της αποφάσεως Ryanair, το πλεονέκτημα, όπως αυτό προσδιορίστηκε από την Επιτροπή στην επίδικη απόφαση, δεν συνίστατο στο γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρίες που υπάγονταν στον εν λόγω συντελεστή «προσέφεραν πιο ανταγωνιστικές τιμές». Συνίστατο, απλούστατα, στο γεγονός ότι οι ίδιες αυτές εταιρίες έπρεπε να καταβάλουν ποσό ΦΑΜ κατώτερο από εκείνο που θα έπρεπε να καταβάλουν εάν οι πτήσεις τους υπάγονταν στον αυξημένο συντελεστή του ΦΑΜ. Το εάν το εν λόγω πλεονέκτημα τους έδωσε τη δυνατότητα να προσφέρουν ανταγωνιστικότερες τιμές εισιτηρίων ή το εάν εκμεταλλεύτηκαν το πλεονέκτημα αυτό με άλλον τρόπο, αφορά την αξιολόγηση τυχόν οφέλους που αποκόμισαν από την εκμετάλλευση του χορηγηθέντος πλεονεκτήματος, και τέτοια αξιολόγηση στερείται σημασίας όσον αφορά την ανάκτηση της ενισχύσεως.
- 103 Επίσης, είναι εσφαλμένη η εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου, στις σκέψεις 110 της αποφάσεως Aer Lingus και 141 της αποφάσεως Ryanair αντιστοίχως, ότι οι περιστάσεις των υποθέσεων που έκρινε ήταν διαφορετικές από εκείνες της υποθέσεως επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), καθόσον οι αεροπορικές εταιρίες που έτυχαν του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ «δεν είχαν τη δυνατότητα να προβούν σε άλλου είδους πράξη παρά μόνον σε εκείνη τη συνεπαγόμενη ενίσχυση».
- 104 Στην πραγματικότητα, όπως το Γενικό Δικαστήριο κατ' ουσίαν αναγνώρισε στις σκέψεις 111 της αποφάσεως Aer Lingus και 142 της αποφάσεως Ryanair, τίποτα δεν εμπόδιζε τις οικείες αεροπορικές εταιρίες να αυξήσουν την τιμή άνευ φόρου των εισιτηρίων των πτήσεων που υπάγονται στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ κατά 8 ευρώ. Το γεγονός ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, μπορούσαν να προσθέσουν, στην τιμή άνευ φόρου του εισιτηρίου, μόνο το ποσόν των 2 ευρώ το οποίο αντιστοιχούσε στον ΦΑΜ υπολογιζόμενο με μειωμένο συντελεστή, δεν μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικό συμπέρασμα, καθόσον το ποσόν το οποίο αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των δύο συντελεστών του ΦΑΜ, ανερχόμενο στα 8 ευρώ, θα μπορούσε να είχε προηγουμένως συμπεριληφθεί στην τιμή άνευ φόρου του εισιτηρίου.
- 105 Το σκεπτικό που προεκτέθηκε δεν αντικρούεται από το επιχείρημα της Ryanair, το οποίο αντλείται από το άρθρο 13 της οδηγίας 2014/104. Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία παρατέθηκε στις σκέψεις 89 και 90 της παρούσας αποφάσεως, η ανάκτηση παράνομης ενισχύσεως έχει διαφορετικό σκοπό από εκείνον της οδηγίας 2014/104. Ειδικότερα, η εν λόγω οδηγία έχει ως σκοπό, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4, να διασφαλίσει την αποτελεσματική άσκηση, από κάθε πρόσωπο το οποίο εκτιμά ότι υπήρξε θύμα παραβάσεως των κανόνων του ανταγωνισμού των άρθρων 101 ΣΛΕΕ και 102 ΣΛΕΕ, του δικαιώματός του να αξιώσει αποζημίωση για την ζημία την οποία θεωρεί ότι υπέστη. Αντιθέτως, η ανάκτηση της ενισχύσεως δεν έχει ως σκοπό την αποζημίωση τυχόν ατομικής ζημίας, αλλά την αποκατάσταση, στην οικεία αγορά, της προτέρας της χορηγήσεως της επίμαχης ενισχύσεως καταστάσεως.
- 106 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι, καθόσον έκρινε, στις σκέψεις 123 της αποφάσεως Aer Lingus και 119 της αποφάσεως Ryanair, ότι η Επιτροπή είχε υποπέσει σε «πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο» καθορίζοντας το ύψος της προς ανάκτηση ενισχύσεως από τους λήπτες του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ στα 8 ευρώ ανά επιβάτη των πτήσεων που υπάγονταν στον συντελεστή αυτόν, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο.
- 107 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνουν δεκτές οι αιτήσεις αναιρέσεως της Επιτροπής και να αναιρεθεί το σημείο 1 των αντίστοιχων διατακτικών των αποφάσεως Aer Lingus και Ryanair.

Επί της προσφυγής ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου

- 108 Σύμφωνα με το άρθρο 61, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση αναιρέσεως της αποφάσεως του Γενικού Δικαστηρίου, το Δικαστήριο μπορεί να αποφανθεί το ίδιο οριστικά επί της διαφοράς, εφόσον είναι ώριμη προς εκδίκαση. Τούτο ισχύει εν προκειμένω.
- 109 Δεδομένου ότι οι αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις πρέπει να αναιρεθούν μόνον όσον αφορά το σημείο 1 των αντίστοιχων διατακτικών τους και όχι όσον αφορά το σημείο 2, η εν λόγω ανáιρεση δεν αφορά την απόρριψη από το Γενικό Δικαστήριο του πρώτου και του πέμπτου λόγου της προσφυγής της Aer Lingus καθώς και του πρώτου, του τέταρτου και του πέμπτου λόγου της προσφυγής της Ryanair. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστούν ο δεύτερος, ο τρίτος και ο τέταρτος λόγος της προσφυγής της Aer Lingus ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, καθώς και ο δεύτερος και ο τρίτος λόγος της προσφυγής της Ryanair ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

Επί του τρίτου και του τέταρτου λόγου της προσφυγής της Aer Lingus ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, καθώς και επί του πρώτου σκέλους του τρίτου λόγου της προσφυγής της Ryanair ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

- 110 Η Aer Lingus και η Ryanair προβάλλουν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθώς και πλάνη εκτιμήσεως καθόσον καθόρισε το ποσόν της προς ανάκτηση ενισχύσεως στα 8 ευρώ ανά επιβάτη, για κάθε μία από τις πτήσεις οι οποίες υπάγονταν στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ.
- 111 Τα επιχειρήματα αυτά πρέπει να απορριφθούν για τους λόγους που εκτέθηκαν στις σκέψεις 85 έως 106 της παρούσας αποφάσεως.
- 112 Η Aer Lingus και η Ryanair υποστηρίζουν επίσης ότι, καθόσον οι αεροπορικές εταιρίες δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να ανακτήσουν από κάθε επιβάτη των πτήσεων οι οποίες υπάγονται στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ τα 8 ευρώ που πρέπει να επιστρέψουν, η υποχρέωση καταβολής του ποσού αυτού, την οποία επιβάλλει το άρθρο 4 της επίδικης αποφάσεως, ισοδυναμεί με την επιβολή πρόσθετου φόρου ή κυρώσεως, κατά παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της ίσης μεταχειρίσεως και κατά παραβίαση της νομολογίας του Δικαστηρίου κατά την οποία η ανάκτηση της ενισχύσεως δεν μπορεί να εκληφθεί ως κύρωση.
- 113 Τα επιχειρήματα αυτά πρέπει επίσης να απορριφθούν.
- 114 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 83 των προτάσεών του, η ανάκτηση ποσού ίσου προς τη διαφορά μεταξύ του φόρου που θα οφειλόταν ελλείψει της κρατικής ενισχύσεως και του μικρότερου ποσού που καταβλήθηκε κατ' εφαρμογήν αυτού του μέτρου δεν συνιστά νέο, αναδρομικώς επιβαλλόμενο φόρο (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 10ης Ιουνίου 1993, Επιτροπή κατά Ελλάδος, C-183/91, EU:C:1993:233, σκέψη 17). Πρόκειται για ανάκτηση του τμήματος του αρχικού φόρου το οποίο δεν καταβλήθηκε κατ' εφαρμογήν της παράνομης απαλλαγής. Τέτοια ανάκτηση δεν συνιστά επίσης κύρωση (απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, EU:C:1999:311, σκέψη 65).
- 115 Ομοίως, όσον αφορά το επιχείρημα κατά το οποίο οι αεροπορικές εταιρίες από τις οποίες πρέπει να γίνει η ανάκτηση δεν είναι σε θέση να ανακτήσουν, από τους πελάτες τους, τον συμπληρωματικό φόρο τον οποίο οφείλουν να επιστρέψουν, αρκεί να υπομνησθεί ότι, καθόσον η παράνομη ενίσχυση η οποία προσδιορίστηκε από την Επιτροπή στην επίδικη απόφαση συνίστατο στην εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή του ΦΑΜ, ήτοι στη μερική απαλλαγή από φόρο ο οποίος βάρυνε όχι τους πελάτες των εν λόγω αεροπορικών εταιριών αλλά τις ίδιες, η ανάκτηση της ενισχύσεως αυτής κατ' ανάγκην συνεπαγόταν την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ των δύο ισχυόντων συντελεστών. Όπως προκύπτει από τις σκέψεις 99 και 100 της παρούσας αποφάσεως, το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση

που οι δικαιούχοι της ενισχύσεως αυτής δεν άντλησαν κανένα όφελος από το επίμαχο πλεονέκτημα, είτε γιατί μετακύλισαν το όφελος του πλεονεκτήματος αυτού στους επιβάτες τους, είτε για οποιονδήποτε άλλον λόγο.

- 116 Τέλος, η υποχρέωση ανακτήσεως της ως άνω ενισχύσεως δεν παραβιάζει ούτε την αρχή της αναλογικότητας, ούτε την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως. Αφενός, κατά πάγια νομολογία, η κατάργηση παράνομης ενισχύσεως μέσω της ανακτήσεώς της αποτελεί τη λογική συνέπεια της διαπιστώσεως του παράνομου χαρακτήρα της, οπότε η ανάκτηση της ενισχύσεως αυτής, με σκοπό την αποκατάσταση της προτέρας καταστάσεως, δεν μπορεί, καταρχήν, να θεωρηθεί μέτρο δυσανάλογο προς τους σκοπούς των διατάξεων της ΣΛΕΕ στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων (αποφάσεις της 11ης Μαρτίου 2010, CELF και ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, σκέψη 54, καθώς και της 28ης Ιουλίου 2011, Diputación Foral de Vizcaya κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-471/09 P έως C-473/09 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2011:521, σκέψη 100).
- 117 Αφετέρου, οι λήπτες της ενισχύσεως, οι οποίοι υποχρεούνται να την επιστρέψουν, προδήλως δεν τελούν στην ίδια κατάσταση με τις αεροπορικές εταιρίες οι οποίες δεν έτυχαν της ενισχύσεως και τις οποίες δεν αφορά η ανάκτηση, οπότε δεν τίθεται ζήτημα διαφορετικής μεταχειρίσεως ανάλογων καταστάσεων, κατά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως.
- 118 Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι ο τρίτος και ο τέταρτος λόγος της προσφυγής της Aer Lingus ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, καθώς και το πρώτο σκέλος του τρίτου λόγου της προσφυγής της Ryanair ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου πρέπει να απορριφθούν.

Επί του δεύτερου λόγου της προσφυγής της Aer Lingus ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, καθώς και επί του δεύτερου σκέλους του τρίτου λόγου της προσφυγής της Ryanair ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου

- 119 Η Aer Lingus και η Ryanair υποστηρίζουν ότι οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες υπάγονται στον αυξημένο συντελεστή του ΦΑΜ έχουν δικαίωμα να τους επιστραφεί ο αχρεωστήτως καταβληθείς φόρος, τόσο για τον λόγο ότι η επιβολή δύο διαφορετικών συντελεστών αντίκειται στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 56 ΣΛΕΕ, όσο και κατ' εφαρμογήν της νομολογίας, και συγκεκριμένα της αποφάσεως της 7ης Σεπτεμβρίου 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Κατά συνέπεια, η ανάκτηση από όσους υπήχθησαν στον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ της διαφοράς μεταξύ του εν λόγω συντελεστή και του αυξημένου συντελεστή συνιστά, κατά τις δύο ως άνω εταιρίες, παράβαση του άρθρου 14, παράγραφος 1, του κανονισμού 659/1999, καθώς και παραβίαση των αρχών της ασφάλειας δικαίου, της αποτελεσματικότητας και της χρηστής διοικήσεως. Επιπροσθέτως, τέτοια ανάκτηση θα προκαλούσε σοβαρές στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό. Ειδικότερα, κατόπιν της ανακτήσεως αυτής, θα υπήρχαν αεροπορικές εταιρίες στις οποίες επιβλήθηκε το μέτρο της επιστροφής και οι οποίες θα περιέρχονταν σε ζημιολόγο κατάσταση, καθόσον θα είχαν εν τοιαύτη περιπτώσει καταβάλει συνολικό ποσόν φόρου ύψους 10 ευρώ ανά επιβάτη, ενώ οι λοιπές αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες έλαβαν την επιστροφή 8 ευρώ από τα αρχικώς καταβληθέντα 10 ευρώ ανά επιβάτη, θα επιβαρύνονταν μόνο με φόρο ύψους 2 ευρώ ανά επιβάτη.
- 120 Συναφώς, επισημαίνεται ότι η φύση του εξετασθέντος μέτρου στην επίδικη απόφαση ουδόλως είναι ανάλογη προς εκείνη του μέτρου που εξετάσθηκε στην απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).
- 121 Πράγματι, ο ΦΑΜ αποτελούσε φόρο γενικής ισχύος και, στην επίδικη απόφαση η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο μειωμένος συντελεστής του ΦΑΜ ισοδυναμούσε προς μερική απαλλαγή η οποία, αυτή καθαυτήν, συνιστούσε μέτρο ενισχύσεως. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι υποκείμενοι στον επίμαχο φόρο δεν μπορούν να προβάλουν τον ισχυρισμό ότι η απαλλαγή της οποίας απολαύουν

άλλες επιχειρήσεις συνιστά κρατική ενίσχυση, ώστε να απαλλαγούν από τον εν λόγω φόρο ή να επιτύχουν την επιστροφή του (απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2006, *Laboratoires Boiron*, C-526/04, EU:C:2006:528, σκέψεις 30 και 32 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 122 [Όπως διορθώθηκε με τη διάταξη της 16ης Φεβρουαρίου 2017] Τούτου δοθέντος, σημειώνεται ότι, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 78 και 79 της παρούσας αποφάσεως, υπό συνθήκες όπως αυτές των υπό κρίση υποθέσεων, η Επιτροπή δεν μπορεί να μην διαπιστώσει την ύπαρξη κρατικής ενισχύσεως για τον λόγο και μόνο ότι υπάρχει πιθανότητα τα αρμόδια εθνικά δικαστήρια να διατάξουν την επιστροφή του αχρεωστήτως καταβληθέντος ΦΑΜ στις αεροπορικές εταιρίες που δεν έτυχαν του μειωμένου συντελεστή του φόρου. Καθόσον υποχρεούτο να διαπιστώσει την ύπαρξη κρατικής ενισχύσεως, η Επιτροπή υποχρεούτο επίσης να διατάξει την ανάκτηση της εν λόγω ενισχύσεως.
- 123 Υπό τις συνθήκες αυτές, επαφίεται στο οικείο κράτος μέλος, εν προκειμένω την Ιρλανδία, να διασφαλίσει, με κάθε πρόσφορο και σύμφωνο προς την εσωτερική της νομοθεσία καθώς και προς το δίκαιο της Ένωσης μέσο, ότι τυχόν εθνικά μέτρα τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα την επιστροφή φόρου σε ορισμένες επιχειρήσεις δεν οδηγούν σε νέα ενίσχυση, ασύμβατη προς τις διατάξεις της ΣΛΕΕ, υπέρ των εταιριών που απολαμβάνουν αυτής της επιστροφής.
- 124 Κατόπιν των προεκτεθέντων, ο δεύτερος λόγος της προσφυγής της *Aer Lingus* ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, καθώς και το δεύτερο σκέλος του τρίτου λόγου της προσφυγής της *Ryanair* ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου πρέπει να απορριφθούν.

Επί του δεύτερου λόγου της προσφυγής της Ryanair

- 125 Στο πλαίσιο του δεύτερου λόγου της προσφυγής του ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, η *Ryanair* προβάλλει ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε λάβει υπόψη την αναλογική επίπτωση του ΦΑΜ στις διάφορες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις κατά την αξιολόγηση του πλεονεκτήματος που παρέχεται μέσω του ΦΑΜ, καθόσον, αφενός, ορισμένες εταιρίες, ιδίως η *Aer Arann*, επωφελήθηκαν από τον μειωμένο συντελεστή του ΦΑΜ για πολύ μεγαλύτερο ποσοστό των πτήσεων τους και, αφετέρου, η επίπτωση του ΦΑΜ, υπολογιζόμενου με τον αυξημένο συντελεστή, ήταν πολύ λιγότερο σημαντική για τις πτήσεις διακεκριμένης θέσεως και τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, που προσφέρονται κυρίως από την *Aer Lingus*.
- 126 Η *Aer Lingus*, ως παρεμβαίνουσα στην υπόθεση T-500/12, δεν υποστηρίζει το αίτημα της *Ryanair* όσον αφορά τον συγκεκριμένο λόγο, αλλά θεωρεί ότι η σχετική σημασία του πλεονεκτήματος που παρέχεται στους διάφορους δικαιούχους θα μπορούσε να είναι σημαντική παράμετρος για τον καθορισμό του ποσού της προς ανάκτηση ενισχύσεως. Εντούτοις, καθόσον η παρέμβαση μπορεί να έχει ως αντικείμενο μόνο την υποστήριξη, εν όλω ή εν μέρει, των αιτημάτων ενός εκ των διαδίκων, η επιχειρηματολογία της *Aer Lingus* επ' αυτού είναι απαράδεκτη.
- 127 Όσον αφορά την επιχειρηματολογία της *Ryanair*, διαπιστώνεται ότι αυτή δεν μπορεί να ευδοκιμήσει. Το γεγονός ότι ορισμένοι δικαιούχοι του μέτρου ενισχύσεως δύνανται να αντλήσουν από το πλεονέκτημα που συνιστά αυτή η ενίσχυση κέρδος αναλογικώς μεγαλύτερο από εκείνο το οποίο αντλούν οι λοιποί δικαιούχοι του ίδιου μέτρου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να χαρακτηρίσει το επίμαχο μέτρο ως κρατική ενίσχυση ασύμβατη προς την εσωτερική αγορά, ούτε να διατάξει την ανάκτηση του πλεονεκτήματος που απορρέει από την εφαρμογή της εν λόγω ενισχύσεως.
- 128 Ως εκ τούτου, ο δεύτερος λόγος της προσφυγής της *Ryanair* ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου είναι αβάσιμος και απορριπτός.
- 129 Δεδομένου, αφενός, ότι ο πρώτος και ο πέμπτος λόγος της προσφυγής της *Aer Lingus* ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, καθώς και ο πρώτος, ο τέταρτος και ο πέμπτος λόγος της προσφυγής της *Ryanair* ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου απορρίφθηκαν από αυτό χωρίς να γίνουν δεκτοί οι λόγοι

που προέβαλαν η Aer Lingus και η Ryanair, στο πλαίσιο των αντίστοιχων ανταναιρέσεών τους, κατά του σκεπτικού των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων με τις οποίες επικυρώθηκε η απόφαση περί απορρίψεως, το σημείο 2 του διατακτικού των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων κατέστη απρόσβλητο και, αφετέρου, ότι από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι οι λοιποί λόγοι που προέβαλαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου η Aer Lingus και η Ryanair πρέπει επίσης να απορριφθούν, οι αντίστοιχες προσφυγές τους ακυρώσεως πρέπει να απορριφθούν στο σύνολό τους.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 130 Κατά το άρθρο 184, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, όταν η αίτηση αναιρέσεως γίνεται δεκτή και το Δικαστήριο κρίνει το ίδιο οριστικά τη διαφορά, αυτό αποφαινεται επί των εξόδων.
- 131 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, το οποίο εφαρμόζεται στην αναιρετική δίκη δυνάμει του άρθρου 184, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.
- 132 Δεδομένου ότι η Aer Lingus και η Ryanair ηττήθηκαν τόσο ως προς τις ανταναιρέσεις τους, όσο και ως προς τις προσφυγές τους ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και υπήρξε σχετικό αίτημα της Επιτροπής, πρέπει να καταδικαστούν να φέρουν, πέραν των δικών τους δικαστικών εξόδων, τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή τόσο ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, όσο και στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου.
- 133 Σύμφωνα με το άρθρο 140, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, το οποίο έχει εφαρμογή στην αναιρετική δίκη δυνάμει του άρθρου 184, παράγραφος 1, αυτού, τα παρεμβαίνοντα κράτη μέλη φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους. Επομένως, η Ιρλανδία φέρει τα δικαστικά έξοδά της.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) **Αναιρεί τις αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 5ης Φεβρουαρίου 2015, Aer Lingus κατά Επιτροπής (T-473/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:78), και Ryanair κατά Επιτροπής (T-500/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:73), καθόσον με αυτές ακυρώθηκε το άρθρο 4 της αποφάσεως 2013/199/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2012, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.29064 (11/C, πρώην 11/NN) – Εφαρμογή από την Ιρλανδία διαφοροποιημένων φορολογικών συντελεστών στους αεροπορικούς ναύλους, στο μέτρο που με αυτό διατάσσεται η ανάκτηση της ενισχύσεως από τους δικαιούχους, για ποσό καθοριζόμενο, στην αιτιολογική σκέψη 70 της εν λόγω αποφάσεως, στα 8 ευρώ ανά επιβάτη.**
- 2) **Απορρίπτει τις ανταναιρέσεις.**
- 3) **Απορρίπτει τις προσφυγές ακυρώσεως της Aer Lingus Ltd και της Ryanair Designated Activity Company κατά της αποφάσεως 2013/199.**
- 4) **Η Aer Lingus Ltd και η Ryanair Designated Activity Company καταδικάζονται να φέρουν, πέραν των δικών τους δικαστικών εξόδων, τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τόσο ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, όσο και στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**
- 5) **Η Ιρλανδία φέρει τα δικαστικά έξοδά της.**

(υπογραφές)