



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 21 de diciembre de 2016¹

«Recurso de casación — Ayudas de Estado — Impuesto nacional sobre el transporte aéreo — Diferenciación entre las tarifas aplicables — Tarifa reducida aplicable a los vuelos cuyo destino esté situado a un máximo de 300 km del aeropuerto nacional — Ventaja — Carácter selectivo — Apreciación en el supuesto de que la medida fiscal pueda constituir una restricción a la libre prestación de servicios — Recuperación — Impuesto especial»

En los asuntos acumulados C-164/15 P y C-165/15 P,

que tienen por objeto dos recursos de casación interpuestos, con arreglo al artículo 56 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el 9 de abril de 2015,

Comisión Europea, representada por los Sres. L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche y B. Stromsky, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

y en el que las otras partes en el procedimiento son:

Aer Lingus Ltd, con domicilio social en Dublín (Irlanda), representada por la Sra. K. Bacon y el Sr. A. Robertson, QC, y por el Sr. D. Bailey, Barrister, designado por el Sr. A. Burnside, Solicitor,

parte demandante en primera instancia (C-164/15 P) y parte coadyuvante en primera instancia (C-165/15 P),

Ryanair Designated Activity Company, anteriormente Ryanair Ltd, con domicilio social en Dublín (Irlanda), representada por el Sr. B. Kennelly, QC, el Sr. G. Metaxas-Maragkidis, dikigoros, y M^e E. Vahida, avocat,

parte demandante en primera instancia (C-165/15 P),

Irlanda, representada por las Sras. E. Creedon y J. Quaney y por el Sr. A. Joyce, en calidad de agentes, asistidos por los Sres. E. Regan, SC, y B. Doherty, BL,

parte coadyuvante en primera instancia (C-164/15 P y C-165/15 P),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. M. Vilaras (Ponente), J. Malenovský, M. Safjan y D. Šváby, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;

¹ — Lengua de procedimiento: inglés.

Secretario: Sra. L. Hewlett, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de abril de 2016;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 5 de julio de 2016;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante sus recursos de casación, la Comisión Europea solicita la anulación, por una parte, en el asunto C-164/15 P, de la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea de 5 de febrero de 2015, *Aer Lingus/Comisión* (T-473/12, no publicada, en lo sucesivo, «sentencia Aer Lingus», EU:T:2015:78) y, por otra parte, en el asunto C-165/15 P, de la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea de 5 de febrero de 2015, *Ryanair/Comisión* (T-500/12, no publicada, en lo sucesivo, «sentencia Ryanair», EU:T:2015:73) (en lo sucesivo, conjuntamente, «sentencias recurridas»), mediante las que el Tribunal General estimó parcialmente los recursos interpuestos, respectivamente, por Aer Lingus Ltd y por Ryanair Designated Activity Company, anteriormente Ryanair Ltd (en lo sucesivo, «Ryanair»), y anuló el artículo 4 de la Decisión 2013/199/UE de la Comisión, de 25 de julio de 2012, relativa a la ayuda estatal SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Diferenciación en las tarifas del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros aplicada por Irlanda (DO 2013, L 119, p. 30) (en lo sucesivo, «Decisión controvertida»), en cuanto dicho artículo ordena la recuperación de la ayuda de los beneficiarios, por un importe que el considerando 70 de la Decisión fija en ocho euros.
- 2 En sus adhesiones a la casación, Aer Lingus y Ryanair solicitan asimismo, respectivamente, la anulación de la sentencia Aer Lingus y de la sentencia Ryanair.

Marco jurídico

Reglamento (CE) n.º 659/1999

- 3 El artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 TFUE (DO 1999, L 83, p. 1), que lleva por título «Recuperación de la ayuda», tiene el siguiente tenor:

«1. Cuando se adopten decisiones negativas en casos de ayuda ilegal, la Comisión decidirá que el Estado miembro interesado tome todas las medidas necesarias para obtener del beneficiario la recuperación de la ayuda (denominada en lo sucesivo “decisión de recuperación”). La Comisión no exigirá la recuperación de la ayuda si ello fuera contrario a un principio general del Derecho [de la Unión].

2. La ayuda recuperable con arreglo a la decisión de recuperación devengará intereses calculados a un tipo adecuado que fije la Comisión. Los intereses se devengarán desde la fecha en que la ayuda ilegal estuvo a disposición del beneficiario hasta la fecha de su recuperación.

3. Sin perjuicio de lo que el Tribunal de Justicia [de la Unión Europea] pueda disponer, de conformidad con el artículo [278 TFUE], la recuperación se efectuará sin dilación y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional del Estado miembro interesado, siempre que permitan la ejecución inmediata y efectiva de la decisión de la Comisión. Para ello y en caso de procedimiento ante los órganos jurisdiccionales nacionales, los Estados miembros de que se trate tomarán todas las medidas necesarias previstas en sus ordenamientos jurídicos nacionales, incluidas las medidas provisionales, sin perjuicio del Derecho [de la Unión].»

Reglamento (CE) n.º 1008/2008

- 4 El artículo 15, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en [la Unión] (DO 2008, L 293, p. 3), dispone:

«Las compañías aéreas [de la Unión] tendrán derecho a realizar servicios aéreos intracomunitarios.»

- 5 El artículo 23 de este Reglamento, titulado «Información y no discriminación», establece en su apartado 1 lo siguiente:

«Las tarifas y fletes aéreos ofrecidos o publicados bajo cualquier forma, incluso en Internet, para servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplique el Tratado disponibles para el público en general incluirán las condiciones aplicables. Se indicará en todo momento el precio final que deba pagarse, que incluirá la tarifa o flete aplicable así como todos los impuestos aplicables y los cánones, recargos y derechos que sean obligatorios y previsibles en el momento de su publicación. Además de la indicación del precio final, se precisará al menos lo siguiente:

- a) la tarifa o flete;
- b) los impuestos;
- c) las tasas de aeropuerto, y
- d) otros cánones, recargos o derechos, tales como los relacionados con la seguridad extrínseca o el combustible,

cuando se hayan añadido a la tarifa o flete los conceptos contemplados en las letras b), c) y d). Los suplementos opcionales de precio se comunicarán de una manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva, y su aceptación por el pasajero se realizará sobre una base de opción de inclusión.»

Directiva 2014/104/UE

- 6 Los considerandos 3 y 4 de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea (DO 2014, L 349, p. 1), disponen lo siguiente:

«(3) [...] La plena efectividad de los artículos 101 y 102 del TFUE, y en particular el efecto práctico de las prohibiciones en ellos establecidas, exigen que cualquier persona, ya se trate de un particular, incluidos los consumidores y las empresas, o de una autoridad pública, pueda reclamar ante los órganos jurisdiccionales nacionales el resarcimiento de los daños y perjuicios causados por una infracción de estas disposiciones. [...]

(4) El derecho, contemplado en el Derecho de la Unión, a resarcimiento por los daños y perjuicios derivados de infracciones del Derecho de la competencia de la Unión y nacional exige que todos los Estados miembros cuenten con normas de procedimiento que garanticen su ejercicio efectivo. [...]

- 7 El artículo 13 de esta Directiva, titulado «Defensa basada en la repercusión de sobrecostes», tiene el siguiente tenor:

«Los Estados miembros garantizarán que el demandado por daños y perjuicios pueda invocar como defensa en el proceso por daños y perjuicios el hecho de que el demandante hubiera repercutido la totalidad o una parte del sobrecoste resultante de la infracción del Derecho de la competencia. La carga de la prueba de que el sobrecoste se repercutió recaerá en el demandado, que podrá exigir, en una medida razonable, la exhibición de pruebas del demandante o de terceros.»

Antecedentes del litigio

- 8 Los antecedentes del litigio, tal como se deducen de los apartados 1 a 13 de las sentencias recurridas, pueden resumirse según se indica a continuación.
- 9 Irlanda estableció, con efectos a partir del 30 de marzo de 2009, un impuesto especial denominado «Air Travel Tax» (Impuesto sobre el transporte aéreo; en lo sucesivo, «ITA») que se aplica por cada pasajero embarcado en un vuelo con salida desde un aeropuerto irlandés y se cobra directamente a las compañías aéreas, con algunas excepciones que carecen de relevancia a efectos del presente procedimiento. Las compañías aéreas tenían la responsabilidad del cobro y del ingreso del ITA, sin perjuicio de la posibilidad de repercutir su importe en el precio del billete.
- 10 Cuando se introdujo, el ITA se calculaba en función de la distancia entre el aeropuerto de salida y el de llegada y establecía dos tarifas diferentes a cargo de las compañías aéreas, una de dos euros por pasajero en el caso de los vuelos a un destino situado a un máximo de 300 km del aeropuerto de Dublín (Irlanda) (en lo sucesivo, «tarifa reducida del ITA») y otra de diez euros por pasajero en los demás casos (en lo sucesivo, «tarifa superior del ITA»).
- 11 El 21 de julio de 2009, Ryanair presentó a la Comisión dos denuncias distintas relativas al ITA, la primera por infracción de la normativa en materia de ayudas de Estado y la segunda basada en el artículo 56 TFUE y en el Reglamento n.º 1008/2008. Dando curso a la segunda de dichas denuncias, la Comisión abrió una investigación sobre la posible infracción de las disposiciones en materia de libre prestación de servicios y, el 18 de marzo de 2010, remitió un escrito de requerimiento a las autoridades irlandesas. En consecuencia, Irlanda modificó a partir del 1 de marzo de 2011 las reglas de cálculo del ITA e introdujo una tarifa única de tres euros por pasajero aplicable a todos los vuelos, con independencia de la distancia recorrida. A raíz de ello, la Comisión cerró la investigación.
- 12 En cuanto a la primera denuncia de Ryanair, la Comisión incoó, el 13 de julio de 2011, un procedimiento de investigación formal conforme al artículo 108 TFUE, apartado 2, que tenía por objeto la tarifa reducida del ITA. Al término de dicho procedimiento, la Comisión adoptó la Decisión controvertida.
- 13 El artículo 1 de dicha Decisión establece que la ayuda estatal en forma de tarifa reducida del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros aplicable a todos los vuelos realizados por aeronaves con una capacidad superior a 20 pasajeros y no utilizadas para vuelos oficiales o militares, cuyo origen sea un aeropuerto con un tráfico superior a los 10 000 pasajeros anuales y cuyo destino esté situado a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín, recaudada entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011, concedida por Irlanda infringiendo el artículo 108 TFUE, apartado 3, es incompatible con el mercado interior.

- 14 El artículo 4, apartado 1, de la Decisión controvertida ordena a Irlanda la recuperación de la ayuda ilegal. El considerando 70 de la Decisión precisa que el importe de la ayuda que se debe recuperar es el correspondiente a la diferencia entre la tarifa reducida del ITA y su tarifa superior, es decir, ocho euros por pasajero. Este mismo considerando identifica entre los beneficiarios de la ayuda a Aer Lingus y a Ryanair.

Procedimiento ante el Tribunal General y sentencias recurridas

- 15 Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal General, respectivamente, los días 1 de noviembre (asunto T-473/12) y 15 de noviembre de 2012 (asunto T-500/12), Aer Lingus y Ryanair interpusieron sendos recursos, que tenían por objeto la anulación de la Decisión controvertida.
- 16 En el asunto T-473/12, Aer Lingus invocó, en apoyo de su recurso, cinco motivos, basados, el primero de ellos, en que la Comisión incurrió en error de Derecho al calificar, en la Decisión controvertida, la tarifa reducida del ITA como «ayuda estatal»; el segundo, en la vulneración de los principios de seguridad jurídica, de efectividad y de buena administración, al haberse ordenado en la Decisión controvertida la recuperación de la ayuda; el tercero, en que la Comisión había incurrido en un error de Derecho y en un error manifiesto de apreciación, al no haber tenido en cuenta la repercusión del ITA sobre los pasajeros en la calificación como ayuda de la medida y en la cuantificación de la ventaja; el cuarto, en la infracción del artículo 14 del Reglamento n.º 659/1999 y en la vulneración de los principios de proporcionalidad y de igualdad de trato al haber ordenado la recuperación de las ayudas en la Decisión controvertida, y el quinto, en el incumplimiento de la obligación de motivación.
- 17 En el asunto T-500/12, Ryanair invocó en apoyo de su recurso cinco motivos, basados, el primero de ellos, en que la Decisión de la Comisión adolecía de un error de Derecho, al establecer que la tarifa superior del ITA era la tarifa «normal» o la tarifa «legítima estándar»; el segundo, en que la Comisión había incurrido en un error de Derecho y en errores manifiestos de apreciación al evaluar la ventaja resultante de la aplicación del ITA; el tercero, en que la Comisión había incurrido en un error de Derecho y en errores manifiestos de apreciación respecto a la decisión de recuperación; el cuarto, en la falta de notificación de la decisión de recuperación por parte de la Comisión y el quinto, en la falta de motivación de la Decisión controvertida.
- 18 En las sentencias recurridas, el Tribunal General, en primer lugar, examinó y desestimó el quinto motivo de los dos recursos, basado en ambos casos en el incumplimiento de la obligación de motivación. Este aspecto de las sentencias recurridas no es objeto ni de los recursos de casación ni de las adhesiones a la casación.
- 19 En segundo lugar, concretamente en relación con el recurso interpuesto por Ryanair, el Tribunal General examinó y desestimó, en los apartados 42 a 56 de la sentencia Ryanair, el cuarto motivo invocado por ésta. Tal aspecto de la sentencia tampoco es objeto del recurso de casación de la Comisión en el asunto C-165/15 P ni de la adhesión a la casación de Ryanair en el mismo asunto.
- 20 En tercer lugar, el Tribunal General examinó y desestimó el primer motivo de los recursos de Aer Lingus y de Ryanair. En esencia, el Tribunal General consideró que la Comisión no había cometido ningún error de Derecho al calificar la tarifa superior del ITA como «tarifa de referencia» a efectos de establecer la existencia de una ventaja selectiva y al concluir que la diferenciación entre las tarifas aplicables en el caso de autos constituía una ayuda estatal en favor de las compañías aéreas que operaban vuelos sujetos a la tarifa reducida del ITA durante el período en cuestión.
- 21 En cuarto lugar, el Tribunal General examinó los motivos tercero y cuarto del recurso de Aer Lingus y los motivos segundo y tercero del recurso de Ryanair, que estimó parcialmente.

- 22 En el marco de dicho examen, el Tribunal General consideró que la Comisión había incurrido en un «error de apreciación y en un error de Derecho», en cuanto fijó el importe de la ayuda que se debía recuperar de los beneficiarios, entre ellos Aer Lingus y Ryanair, en ocho euros por cada pasajero de los vuelos a los que se había aplicado la tarifa reducida del ITA. Según el Tribunal General, en la medida en que la ventaja económica resultante de la aplicación de la tarifa reducida del ITA podía haberse trasladado a los pasajeros, aunque solo fuera parcialmente, la Comisión no podía considerar que la ventaja de la que habían disfrutado las compañías aéreas afectadas ascendía automáticamente, en todos los casos, a ocho euros por pasajero.
- 23 Por consiguiente, en el apartado 124 de la sentencia Aer Lingus, el Tribunal General consideró que «sin que sea necesario pronunciarse acerca de la posible violación de los principios de proporcionalidad y de igualdad de trato invocada» por Aer Lingus, procedía estimar los motivos tercero y cuarto de su recurso.
- 24 Así también, en el apartado 150 de la sentencia Ryanair, el Tribunal General declaró que procedía estimar los motivos segundo y tercero invocados por Ryanair «sin que sea necesario examinar la segunda parte del tercer motivo y las alegaciones adicionales formuladas» por Aer Lingus, coadyuvante en dicho asunto en apoyo de las pretensiones de Ryanair.
- 25 En consecuencia, en el punto 1 del fallo de las sentencias recurridas, el Tribunal General anuló el artículo 4 de la Decisión controvertida, «en la medida en que [este artículo] ordena la recuperación de la ayuda de los beneficiarios, por un importe que se fija en ocho euros por pasajero en el considerando 70 de dicha Decisión». En el punto 2 del fallo de dichas sentencias desestimó los recursos en todo lo demás.

Pretensiones de las partes ante el Tribunal de Justicia

- 26 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:
- Anule el punto 1 del fallo de la sentencia recurrida.
 - Desestime los recursos interpuestos ante el Tribunal General en su totalidad o, con carácter subsidiario, devuelva los asuntos al Tribunal General.
 - Desestime las adhesiones a la casación.
 - Condene en costas a las demandantes en primera instancia o, con carácter subsidiario, reserve la decisión sobre las costas de las dos instancias.
- 27 Aer Lingus y Ryanair solicitan al Tribunal de Justicia que:
- Anule el punto 2 del fallo de las sentencias recurridas.
 - Anule la Decisión controvertida.
 - Desestime los recursos de casación.
 - Condene en costas a la Comisión.
- 28 Irlanda solicita al Tribunal de Justicia que:
- Estime los recursos de casación interpuestos por la Comisión y desestime los recursos interpuestos ante el Tribunal General.

— Desestime las adhesiones a la casación.

Sobre las solicitudes de reapertura de la fase oral del procedimiento

- 29 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 19 de julio de 2016, Aer Lingus solicitó la reapertura de la fase oral del procedimiento, conforme al artículo 83 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia. En apoyo de su solicitud, Aer Lingus invoca la necesidad de formular observaciones sobre las conclusiones presentadas por el Abogado General y, en particular, sobre los argumentos y la jurisprudencia mencionados en sus puntos 79, 80, 83 y 88 a 99. Asimismo, Aer Lingus aduce que debería tener la oportunidad de formular observaciones sobre los motivos y las alegaciones que no fueron examinados ante el Tribunal General, para el supuesto de que el Tribunal de Justicia anulara la sentencia Aer Lingus y considerara que el estado del litigio permite que sea resuelto definitivamente.
- 30 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 18 de agosto de 2016, Ryanair indicó que apoya la solicitud de reapertura del procedimiento oral de Aer Lingus y solicita, a su vez, la reapertura del procedimiento oral, en esencia por los mismos motivos que los invocados por Aer Lingus.
- 31 Cabe recordar que ni el Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ni su Reglamento de Procedimiento prevén la posibilidad de que las partes formulen observaciones en respuesta a las conclusiones presentadas por el Abogado General (sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 30 y jurisprudencia citada).
- 32 En efecto, con arreglo al artículo 252 TFUE, párrafo segundo, la función del Abogado General consiste en presentar públicamente, con toda imparcialidad e independencia, conclusiones motivadas sobre los asuntos que, de conformidad con el Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, requieran su intervención. El Tribunal de Justicia no está vinculado por las conclusiones del Abogado General ni por la motivación que éste desarrolla para llegar a las mismas. Por consiguiente, el hecho de que una parte no esté de acuerdo con las conclusiones del Abogado General no puede constituir en sí mismo un motivo que justifique la reapertura de la fase oral, sin importar cuáles sean las cuestiones examinadas en dichas conclusiones (sentencia de 9 de julio de 2015, InnoLux/Comisión, C-231/14 P, EU:C:2015:451, apartados 27 y 28 y jurisprudencia citada).
- 33 No obstante, en virtud del artículo 83 de su Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Justicia podrá ordenar en todo momento, tras oír al Abogado General, la apertura o la reapertura de la fase oral del procedimiento, en particular si estima que la información de que dispone es insuficiente o cuando una parte haya invocado ante él, tras el cierre de esta fase, un hecho nuevo que pueda influir decisivamente en su resolución.
- 34 No sucede así en los presentes asuntos. En efecto, el Tribunal de Justicia considera, tras oír al Abogado General, que dispone de toda la información necesaria para pronunciarse y que no es necesario examinar los asuntos a la luz de un hecho nuevo que pueda influir decisivamente en su resolución o de un argumento que no fue debatido ante él.
- 35 En particular, en relación con las solicitudes de Aer Lingus y de Ryanair de poder formular observaciones sobre los motivos y las alegaciones no examinadas por el Tribunal General, en el supuesto de que el Tribunal de Justicia anulara las sentencias recurridas y estimara que el estado de los asuntos permite que sean resueltos definitivamente, de la lectura conjunta del artículo 168, apartado 1, letra d), el artículo 173, apartado 1, letra c), y el artículo 170, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, resulta que las partes en el recurso de casación deben exponer, tanto en el escrito de recurso como en el escrito de contestación, todos los motivos o alegaciones pertinentes, en particular considerando el supuesto de que el Tribunal de Justicia, en

aplicación del artículo 61, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, examine el asunto en caso de estimación del recurso de casación. Así, tanto en el procedimiento escrito como en la fase oral, las partes tuvieron la posibilidad de formular observaciones sobre todos los aspectos de los asuntos que estimasen pertinentes. Por consiguiente, la necesidad de presentar observaciones sobre los motivos y alegaciones no examinados por el Tribunal General invocada por Aer Lingus y Ryanair no justifica la apertura de la fase oral.

- 36 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, el Tribunal de Justicia estima que no procede ordenar la reapertura de la fase oral del procedimiento.

Sobre las adhesiones a la casación

- 37 En apoyo de sus respectivas adhesiones a la casación, que procede examinar en primer lugar, dado que rebaten la existencia misma de una ayuda de Estado en los presentes asuntos, Aer Lingus y Ryanair invocan, cada una de ellas, un motivo único, basado en que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al desestimar el motivo primero de sus respectivos recursos de anulación, en el que impugnaban la calificación de «ayuda de Estado» de la tarifa reducida del ITA.
- 38 Cada uno de estos motivos se subdivide en cuatro partes, en las que Aer Lingus y Ryanair impugnan la legalidad de la opción de la Comisión, aprobada por el Tribunal General, de considerar la tarifa superior del ITA, de diez euros por pasajero, la tarifa «normal» o de referencia, en el marco de su apreciación del carácter selectivo de la ventaja resultante de aplicar a determinados vuelos la tarifa reducida de dos euros por pasajero.

Consideraciones previas

- 39 Procede recordar que, conforme al artículo 107 TFUE, apartado 1, salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.
- 40 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el concepto de «ayuda» es más general que el de «subvención», ya que comprende no sólo las prestaciones positivas, como las propias subvenciones, sino también las intervenciones estatales que, bajo formas diversas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa y que, por ello, sin ser subvenciones, en el sentido estricto del término, son de la misma naturaleza y tienen efectos idénticos (sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Government of Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, EU:C:2011:732, apartado 71 y jurisprudencia citada).
- 41 De ello se deduce que una medida mediante la cual las autoridades públicas conceden a determinadas empresas un trato fiscal ventajoso que, aunque no implique una transferencia de fondos estatales coloque a los beneficiarios en una situación financiera más favorable que a los restantes contribuyentes, constituye una ayuda de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1. En cambio, las ventajas resultantes de una medida general aplicable sin distinción a todos los operadores económicos, que, por tanto, no es selectiva, no constituyen ayudas de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE (sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Government of Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, EU:C:2011:732, apartados 72 y 73 y jurisprudencia citada).

- 42 En los presentes asuntos, se ha de señalar que, como resulta de los apartados 54 y 55 de la sentencia Aer Lingus y de los apartados 79 y 80 de la sentencia Ryanair, en la Decisión controvertida, la Comisión estimó que, a fin de demostrar el carácter selectivo del ITA, debía identificar un «régimen de referencia» y determinar si dicha medida constituía una excepción al mismo. Al constatar que la tarifa reducida del ITA solamente se aplicaba, en esencia, a los destinos nacionales y a un porcentaje situado entre el diez y el quince por ciento de los vuelos sujetos al ITA, concluyó que la tarifa superior del ITA debía ser considerada la tarifa normal en el régimen de referencia, mientras que la tarifa inferior constituía una excepción.
- 43 En relación con estas consideraciones, Aer Lingus y Ryanair se limitaron a criticar ante el Tribunal General la elección de la tarifa superior de este impuesto como tarifa de referencia a fin de acreditar el carácter selectivo del ITA.
- 44 Pues bien, después de haber examinado y de desestimar las alegaciones formuladas a tal respecto por Aer Lingus y Ryanair, el Tribunal General concluyó, en los apartados 76 y 90 de las sentencias Aer Lingus y Ryanair, respectivamente, que la Comisión no había incurrido en modo alguno en error de Derecho al calificar la tarifa superior del ITA como «tarifa de referencia» y considerar, en consecuencia, que la aplicación de tarifas diferenciadas constituía, con arreglo al artículo 107 TFUE, apartado 1, una ayuda de Estado a las compañías aéreas que operaban vuelos sujetos a la tarifa reducida del ITA durante el período considerado en la Decisión controvertida.
- 45 Es tal apreciación del Tribunal General la que, según Aer Lingus y Ryanair, adolece de un error de Derecho por las razones expuestas en las diferentes partes de sus motivos únicos respectivos.
- 46 Éste es el contexto en el que procede analizar las diferentes partes de los motivos únicos de Ryanair y de Aer Lingus, que tienen por objeto demostrar que el razonamiento del Tribunal General adolece de un error de Derecho, por cuanto ratificó la adopción de la tarifa superior del ITA como tarifa de referencia y no tuvo en cuenta la posibilidad de su reembolso parcial a los operadores sujetos a la tarifa superior. Se examinará inicialmente la primera parte del motivo único de Ryanair; a continuación, la cuarta parte de dicho motivo y, en último lugar, todas las partes integrantes del motivo único de Aer Lingus y la segunda y la tercera partes del motivo único de Ryanair.

Sobre la primera parte del motivo único de Ryanair

Alegaciones de las partes

- 47 Ryanair impugna que el Tribunal General desestimara, en los apartados 74 a 76 de la sentencia Ryanair, su alegación de que la tarifa de referencia adecuada a efectos de determinar si la aplicación de la tarifa reducida del ITA constituía una ayuda de Estado era la de tres euros, que había sido adoptada en marzo de 2011 por las autoridades irlandesas. Según Ryanair, el hecho de que esta tarifa de tres euros no fuera aplicable durante el período considerado en la Decisión controvertida no obsta para que sea considerada la tarifa de referencia. Aduce que la tarifa de diez euros nunca existió independientemente de la tarifa reducida y que las dos fueron introducidas y suprimidas simultáneamente. Por consiguiente, según Ryanair, en los presentes asuntos nunca ha existido una tarifa «normal» o «de referencia».
- 48 La Comisión y el Gobierno irlandés sostienen, con carácter principal, que la parte que nos ocupa del motivo único es inoperante, dado que Ryanair se limita a rebatir el apartado 74 de la sentencia Ryanair y no cuestiona la motivación desarrollada por el Tribunal General en los apartados 75 y 76 de la misma sentencia, suficiente, en sí misma, para justificar que se desestime la alegación que formula. Con carácter subsidiario, impugnan la fundamentación de las alegaciones de Ryanair.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 49 Contrariamente a lo defendido por la Comisión y el Gobierno irlandés, la primera parte del motivo único de Ryanair no es inoperante. En efecto, Ryanair indica en su recurso de casación que dicha parte tiene por objeto no sólo el apartado 74 de la sentencia Ryanair, sino también sus apartados 75 y 76. Además, estos tres apartados desarrollan, en esencia, un único e idéntico motivo, basado en la constatación de que, durante el período objeto de la Decisión controvertida, la tarifa de tres euros no era aplicable y, por tanto, no puede adoptarse como tarifa de referencia.
- 50 No obstante, la alegación de Ryanair no puede prosperar en cuanto al fondo.
- 51 Conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, a efectos de apreciar el criterio de selectividad, el artículo 107 TFUE, apartado 1, requiere que se determine si, en el marco de un régimen jurídico concreto, una medida nacional puede favorecer a «determinadas empresas o producciones» en relación con otras que se encuentren en una situación fáctica y jurídica comparable, habida cuenta del objetivo perseguido por el referido régimen (sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Government of Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, EU:C:2011:732, apartado 75 y jurisprudencia citada).
- 52 Pues bien, como el Abogado General señala, en esencia, en el punto 41 de sus conclusiones, tal apreciación no puede efectuarse comparando el importe que debían abonar las compañías aéreas sujetas a la tarifa reducida del ITA y un importe hipotético, calculado sobre la base de una tarifa que, como la propia Ryanair admite, no era aplicable a ningún vuelo ni a ninguna compañía aérea durante el período objeto de la Decisión controvertida. Como observó el Tribunal General en el apartado 75 de la sentencia Ryanair, la fijación de una tarifa de referencia distinta de la efectivamente aplicada durante el período en cuestión no permitiría apreciar íntegramente los efectos del ITA.
- 53 De ello se sigue que los apartados 74 a 76 de la sentencia Ryanair no adolecen del error de Derecho alegado por Ryanair y, en consecuencia, procede desestimar la primera parte de su motivo único.

Sobre la cuarta parte del motivo único de Ryanair

Alegaciones de las partes

- 54 Mediante la cuarta parte de su motivo único, Ryanair alega que, contrariamente a lo expuesto por el Tribunal General en el apartado 89 de la sentencia Ryanair, la circunstancia de que las dos tarifas del ITA se hubieran introducido simultáneamente era sin duda pertinente para apreciar el carácter de «ayuda de Estado» de la tarifa reducida. La introducción simultánea de las dos tarifas no era una cuestión de «técnica de intervención», tal como consideró el Tribunal General. Alega que, de hecho, Irlanda no podía considerar la aplicación de una tarifa única de diez euros por pasajero y por tal razón optó posteriormente por sustituir las dos tarifas del ITA por una tarifa única de tres euros por pasajero. Ryanair añade que el hecho de que la tarifa reducida del ITA se aplicara con menor frecuencia no es razón suficiente para excluir que se considerase tarifa de referencia, puesto que la frecuencia de las operaciones impondibles sujetas a una determinada tarifa impositiva es sólo uno de los elementos que deben tenerse en cuenta.
- 55 La Comisión estima que la presente parte es infundada, mientras que el Gobierno irlandés sostiene, con carácter principal, que es inadmisibles, por no estar suficientemente desarrollada y, con carácter subsidiario, que es infundada.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 56 Contrariamente a lo que sostiene el Gobierno irlandés, Ryanair expuso de modo suficiente en Derecho los motivos por los que considera que el apartado 89 de la sentencia Ryanair adolece de un error de Derecho.
- 57 No obstante, estos motivos no permiten cuestionar el fundamento de la desestimación por parte del Tribunal General de la alegación de Ryanair, por lo que esta parte del motivo único de Ryanair debe ser igualmente desestimada.
- 58 En efecto, como señaló el Tribunal General, esencialmente, en el apartado 89 de la sentencia Ryanair, considerar que la tarifa reducida del ITA no concedía a las empresas sujetas a ella una ventaja selectiva únicamente por el hecho de que se hubiera introducido al mismo tiempo que la tarifa de diez euros por pasajero, equivaldría a hacer que el carácter de ayuda de Estado de una intervención estatal dependiera de la técnica utilizada. Pues bien, como resulta de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el artículo 107 TFUE, apartado 1, no distingue entre las intervenciones estatales en función de las técnicas utilizadas por las autoridades nacionales (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Government of Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, EU:C:2011:732, apartado 87 y jurisprudencia citada).
- 59 Por consiguiente, la cuarta parte del motivo único de Ryanair también debe desestimarse.

Sobre el motivo único de Aer Lingus y sobre la segunda y la tercera parte del motivo único de Ryanair

Alegaciones de las partes

- 60 El motivo único de Aer Lingus se articula en cuatro partes. En la primera parte, Aer Lingus alega que el apartado 43 de la sentencia Aer Lingus adolece de un error de Derecho si debe entenderse en el sentido de que al examinar el carácter de ayuda de Estado de una determinada medida nunca se debe tener en cuenta la posible contravención de disposiciones del Derecho de la Unión diferentes de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE. Según Aer Lingus, el Tribunal de Justicia reconoció la pertinencia de esta cuestión en los apartados 31 y 32 de su sentencia de 27 de marzo de 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100) y en los apartados 14 a 16 de su sentencia de 10 de julio de 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Asimismo, aduce que de los apartados 23 y 24 de la sentencia de 27 de septiembre de 1988, Asteris y otros (106/87 a 120/87, EU:C:1988:457) y del apartado 60 de la sentencia de 1 de julio de 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Comisión (T-62/08, EU:T:2010:268) resulta que un pago efectuado por el Estado como reparación de un perjuicio causado por él no constituye una ayuda de Estado.
- 61 En este contexto, Aer Lingus recuerda que había sostenido ante el Tribunal General que la aplicación de la tarifa de diez euros por pasajero del ITA era ilegal, por ser contraria al artículo 56 TFUE y al Reglamento n.º 1008/2008, y que el ITA percibido con arreglo a dicha tarifa podía ser reembolsado a las compañías afectadas. Observa que tal ilegalidad impide que la tarifa reducida del ITA sea calificada como ayuda de Estado.
- 62 Mediante la segunda parte de su motivo único, Aer Lingus alega que el Tribunal General incurrió en un error de Derecho, por cuanto consideró, en el apartado 63 de la sentencia Aer Lingus, que la Comisión podía calificar la tarifa de diez euros por pasajero como tarifa impositiva «normal», cuando, sin embargo, era ilegal. En efecto, el apartado 58 de dicha sentencia, conforme al cual la alegación de Aer Lingus se basaba en una premisa errónea, es contradictorio e incurre en error, en la medida en que la Comisión únicamente había constatado en la Decisión controvertida que lo que constituía una restricción a la libre prestación de servicios era la existencia de tarifas diferenciadas del ITA y no la tarifa superior en cuanto tal.

- 63 En la tercera parte de su motivo único, Aer Lingus critica el apartado 60 de la sentencia Aer Lingus, conforme al cual, habida cuenta de que sería posible poner remedio a una discriminación fiscal, como la derivada de la existencia de dos tarifas diferentes del ITA, incrementando la tarifa reducida hasta el nivel de la superior o, de forma inversa, disminuyendo la tarifa superior hasta el nivel de la reducida, o bien mediante el establecimiento de una nueva tarifa única, es erróneo pretender que la tarifa superior del ITA es ilegal. Según Aer Lingus, este apartado confunde la cuestión relativa a las medidas que corresponde adoptar al Estado para evitar que siga produciéndose una discriminación con las que debe adoptar a fin de poner remedio a la ilegalidad «histórica» de tarifas impositivas discriminatorias.
- 64 En último lugar, en la cuarta parte de su motivo único, Aer Lingus critica el apartado 61 de la sentencia Aer Lingus, según el cual «un [...] derecho al reembolso [de la tarifa de diez euros por pasajero del ITA], suponiendo que se establezca, no es automático y depende de una serie de factores, como los plazos de prescripción aplicables en el Derecho nacional para presentar tal solicitud y el respeto de principios generales como la inexistencia de enriquecimiento sin causa». Aer Lingus alega que la ilegalidad intrínseca de la tarifa superior del ITA, o de las tarifas diferenciadas, así como el hecho de que Irlanda estaba en principio obligada a reembolsar a las compañías que habían abonado la tarifa superior del ITA la diferencia entre ésta y la tarifa reducida, implicaba que la tarifa superior no pudiese ser considerada la tarifa impositiva «normal».
- 65 Mediante la segunda parte de su motivo único, Ryanair alega que la tarifa de diez euros por pasajero del ITA no podía constituir la «tarifa de referencia», a efectos de apreciar el carácter de ayuda de Estado de la tarifa reducida del ITA, en la medida en que, por analogía con lo declarado por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 6 de febrero de 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), la tarifa de diez euros por pasajero era contraria al artículo 56 TFUE y al Reglamento n.º 1008/2008. Considerar la tarifa superior como tarifa de referencia menoscabaría la coherencia del Derecho de la Unión.
- 66 En la tercera parte de su motivo único, Ryanair alega que el Tribunal General se refirió erróneamente, en el apartado 88 de la sentencia Ryanair, a «eventuales solicitudes de reembolso» del ITA abonado conforme a la tarifa superior. A su juicio, la sujeción a dicha tarifa del ITA era contraria al Derecho de la Unión y la cantidad abonada en exceso debía ser restituida a las empresas afectadas.
- 67 La Comisión y el Gobierno irlandés se oponen a la argumentación desarrollada por Aer Lingus y Ryanair y consideran que debe desestimarse por ser infundada.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 68 Comenzando por la primera parte del motivo único de Aer Lingus, ha de recordarse que los efectos de la medida fiscal en cuestión son el único factor relevante a fin de apreciar su eventual carácter de «ayuda de Estado» y, en particular, para determinar si dicha medida tiene como consecuencia que sus beneficiarios obtengan un trato fiscal más favorable con respecto a los demás contribuyentes (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Government of Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, EU:C:2011:732, apartado 87 y jurisprudencia citada).
- 69 Así pues, el hecho de que una medida fiscal sea contraria a disposiciones del Derecho de la Unión diferentes de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE no permite excluir de la calificación de «ayuda de Estado» la exención de dicha medida de la que se benefician determinados contribuyentes mientras la medida en cuestión produzca efectos frente a los demás contribuyentes y no haya sido derogada ni declarada ilegal y, en consecuencia, inaplicable (véase, en este sentido, la sentencia de 3 de marzo de 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, apartado 38).

- 70 Esto es lo que, en esencia, señaló el Tribunal General en el apartado 43 de la sentencia Aer Lingus y también en el apartado 65 de la sentencia Ryanair. Por tanto, contrariamente a lo que alega Aer Lingus en la primera parte de su motivo único, el apartado 43 de la sentencia Aer Lingus no adolece de error de Derecho alguno.
- 71 Tal consideración no es desvirtuada por la jurisprudencia que invoca Aer Lingus, citada en el apartado 60 de la presente sentencia.
- 72 En efecto, de esta jurisprudencia tan sólo resulta que no constituye una ayuda de Estado el reembolso a una empresa del importe de un impuesto a cuyo pago hubiera estado obligada y que contraviniera el Derecho de la Unión o la indemnización por daños y perjuicios que las autoridades nacionales estén condenadas a pagar a las empresas para reparar el perjuicio que les hubieran causado.
- 73 Pues bien, la ayuda de Estado objeto de la Decisión controvertida no tiene su origen ni en el reembolso de un impuesto contrario a disposiciones del Derecho de la Unión diferentes de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE y pagado por Aer Lingus y Ryanair ni en el abono de una indemnización por daños y perjuicios a estas dos empresas. Por tanto, esta jurisprudencia no es pertinente en los presentes asuntos.
- 74 De ello se sigue que la primera parte del motivo único de Aer Lingus debe ser desestimada.
- 75 A continuación, en lo que respecta a la segunda, la tercera y la cuarta partes del motivo único de Aer Lingus y a la segunda y la tercera parte del motivo único de Ryanair, procede constatar que se basan en la premisa de que el hecho de que el ITA contravenga total o parcialmente disposiciones del Derecho de la Unión diferentes de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE puede influir en la apreciación del carácter de ayuda de Estado, en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, de la exención total o parcial de dicho impuesto de la que se benefician determinados operadores, en la medida en que, en particular, dicha contravención podría dar lugar, mediante la incoación de un procedimiento ante los órganos jurisdiccionales nacionales, al reembolso de la totalidad o de una parte del impuesto de que se trata a los operadores que no se hubieran beneficiado de dicha exención.
- 76 Pues bien, no se discute que, cuando la Comisión efectuó su apreciación y adoptó la Decisión controvertida, la medida fiscal en cuestión producía efectos, en el sentido de que determinadas compañías aéreas pagaban la tarifa reducida del ITA, mientras que otras que, conforme a la apreciación de la Comisión, que no ha sido rebatida por Aer Lingus ni por Ryanair, se encontraban en una situación jurídica y fáctica comparable en lo que respecta a los objetivos de la medida fiscal en cuestión, pagaban la tarifa superior del mismo impuesto.
- 77 De las consideraciones expuestas en los apartados 68 y 69 de la presente sentencia resulta que la Comisión debía tener en cuenta estos efectos y no podía ignorarlos por la única razón de que las compañías aéreas sometidas a un trato fiscal menos favorable tuvieran la posibilidad de obtener el reembolso de las cuantías correspondientes al impuesto abonadas en exceso mediante la incoación de un procedimiento ante los órganos jurisdiccionales nacionales, en su caso sobre la base de disposiciones del Derecho de la Unión diferentes de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE.
- 78 En efecto, es importante destacar que no corresponde a la Comisión, sino a los órganos jurisdiccionales nacionales, pronunciarse con carácter definitivo sobre el eventual reembolso de un impuesto supuestamente ilegal conforme al Derecho del Estado miembro de que se trate o contrario a disposiciones del Derecho de la Unión diferentes de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE, en su caso, después de que tales órganos jurisdiccionales hayan obtenido del Tribunal de Justicia, a través de un procedimiento prejudicial, las precisiones necesarias sobre el alcance y la interpretación del Derecho de la Unión. El efecto útil del artículo 107 TFUE se vería sustancialmente mermado si la Comisión

estuviera obligada, antes de calificar una medida fiscal de «ayuda de Estado», en el sentido de este artículo, a esperar a que los órganos jurisdiccionales competentes se pronunciaran sobre un eventual reembolso de las cuantías del impuesto pagadas en exceso por determinados obligados tributarios.

- 79 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede desestimar por infundadas la segunda, la tercera y la cuarta partes del motivo único de Aer Lingus y la segunda y la tercera partes del motivo único de Ryanair y, en consecuencia, las adhesiones al recurso de casación en su totalidad.

Sobre los recursos de casación principales

- 80 En apoyo de cada uno de sus recursos de casación, la Comisión invoca, formulando alegaciones idénticas, un motivo único, basado en la infracción del artículo 108 TFUE, apartado 3, y del artículo 14 del Reglamento n.º 659/1999. Dicho motivo se dirige contra los apartados 88 a 127 de la sentencia Aer Lingus y contra los apartados 119 a 152 de la sentencia Ryanair.

Alegaciones de las partes

- 81 La Comisión reprocha al Tribunal General que incurriera en un error de Derecho y en la infracción del artículo 108 TFUE, apartado 3, y del artículo 14 del Reglamento n.º 659/1999 por cuanto, al estimar que debería haber tenido en cuenta la medida en que las compañías aéreas beneficiarias habían trasladado a los pasajeros la ventaja resultante de la aplicación de la tarifa reducida del ITA, definió un nuevo criterio económico para determinar los importes de una ayuda de Estado como la controvertida en los presentes asuntos que se deben restituir.
- 82 Aer Lingus rebate las alegaciones de la Comisión, que, a su juicio, se basan en una lectura errónea de la sentencia Aer Lingus. Recuerda que el Tribunal General estimó que el ITA es un impuesto especial, en otros términos, un impuesto indirecto que grava a los pasajeros, quienes, según señala, son los beneficiarios de la tarifa reducida del ITA. Aduce que, en consecuencia, la medida fiscal en cuestión no puede asimilarse a una subvención estatal o a una medida que permita a una empresa ahorrar costes. Aer Lingus añade que no tenía derecho a percibir de los pasajeros de vuelos sujetos a la tarifa reducida un importe superior al correspondiente a esta tarifa y que, si tuviera que restituir los ocho euros por billete exigidos por la Comisión, no le sería posible recuperar retroactivamente ese importe de los pasajeros que adquirieron billetes sujetos a dicha tarifa.
- 83 Ryanair alega, con carácter principal, que el motivo único invocado por la Comisión es inoperante. A su juicio, para justificar la anulación del artículo 4 de la Decisión controvertida, el Tribunal General expuso tres motivos diferentes, respectivamente, en los apartados 120 a 133, 134 a 144 y 145 a 149 de la sentencia Ryanair. El recurso de casación de la Comisión únicamente tiene por objeto el primero de dichos motivos, referido al alcance de la repercusión del ITA sobre los pasajeros, mientras que los otros dos motivos, que versan, respectivamente, por una parte, sobre la situación específica y la presión competitiva del mercado en cuestión y, por otra parte, sobre la falta de justificación de la necesidad de recuperar la diferencia entre las tarifas superior e inferior del ITA para restablecer la situación anterior, no son impugnados por la Comisión.
- 84 Con carácter subsidiario, Ryanair aduce que el motivo único de la Comisión carece de fundamento. Alega que el Tribunal General se limitó a aplicar el principio conforme al cual procede determinar el valor real de la ventaja obtenida mediante la ayuda. Asimismo, sostiene que la Comisión magnifica las dificultades inherentes a la fijación exacta de dicho importe en caso de que se aplicara la solución propugnada por el Tribunal General. En último lugar, Ryanair señala que carecería de sentido no tener en cuenta si se trasladó a los clientes la ventaja obtenida por el beneficiario de la ayuda,

mientras que el artículo 13 de la Directiva 2014/104 permite que el autor de una infracción de las normas sobre competencia eluda el pago, en concepto de daños y perjuicios, del sobre coste resultante de la infracción cuando éste se haya repercutido sobre los clientes del demandante.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 85 Con carácter previo, cabe señalar que, contrariamente a lo alegado por Ryanair, el motivo único de la Comisión no es inoperante.
- 86 Es cierto que, según jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia, en el marco de un recurso de casación, las alegaciones dirigidas contra los fundamentos jurídicos innecesarios de una resolución del Tribunal General deben rechazarse desde un principio, puesto que no pueden dar lugar a su anulación (véase, en este sentido, la sentencia de 2 de septiembre de 2010, Comisión/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, apartado 75 y jurisprudencia citada).
- 87 No obstante, en los presentes asuntos, contrariamente a lo alegado por Ryanair, en los apartados 120 a 149 de la sentencia Ryanair no se exponen tres motivos distintos, de los que cada uno sea suficiente en sí mismo para justificar la anulación del artículo 4 de la Decisión controvertida. Estos apartados, al igual que los apartados 104 a 123 de la sentencia Aer Lingus, redactados en términos muy similares, desarrollan diferentes aspectos del mismo razonamiento del Tribunal General mediante el que justifica su decisión, enunciada en los apartados 123 de la sentencia Aer Lingus y 119 de la sentencia Ryanair, conforme a la cual la Comisión incurrió en «un error de apreciación y en un error de Derecho» al fijar el importe de la ayuda que debía recuperarse de las compañías aéreas en ocho euros por pasajero. Estos diferentes aspectos están relacionados entre sí y Ryanair los divide artificialmente, en menoscabo de su coherencia interna, en tres motivos pretendidamente distintos.
- 88 Asimismo, la alegación formulada por la Comisión cuestiona la totalidad del razonamiento del Tribunal General y no tan sólo una parte del mismo, como sostiene erróneamente Ryanair.
- 89 Hecha esta precisión, en lo referente al análisis del motivo único de la Comisión en cuanto al fondo, ante todo, procede recordar que la obligación del Estado miembro afectado de suprimir, mediante su recuperación, un ayuda que la Comisión considera incompatible con el mercado único, tiene por objeto, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, restablecer la situación anterior a la concesión de la ayuda (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de abril de 1995, Comisión/Italia, C-350/93, EU:C:1995:96, apartado 21 y jurisprudencia citada).
- 90 Dicho objetivo se logra una vez que las ayudas de que se trata, más, en su caso, los intereses de demora han sido devueltas por el beneficiario o, en otros términos, por las empresas que las han disfrutado efectivamente. A través de esta devolución, el beneficiario pierde, en efecto, la ventaja de que había disfrutado en el mercado respecto a sus competidores y queda restablecida la situación anterior a la concesión de la ayuda (sentencia de 29 de abril de 2004, Alemania/Comisión, C-277/00, EU:C:2004:238, apartado 75 y jurisprudencia citada).
- 91 Por otra parte, la recuperación de una ayuda ilegal a fin del restablecimiento de la situación anterior no implica una reconstrucción distinta del pasado en función de factores hipotéticos tales como las alternativas, a menudo múltiples, por las que podrían haber optado los operadores interesados, habida cuenta de que las decisiones efectivamente ejecutadas para beneficiarse de la ayuda pueden resultar irreversibles (sentencia de 15 de diciembre de 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, apartado 118).
- 92 De ello se sigue, como señaló el Abogado General, en esencia, en el punto 62 de sus conclusiones, que la recuperación de esta ayuda implica la restitución de la ventaja derivada de su concesión para el beneficiario, y no la restitución del eventual beneficio económico obtenido por éste de la utilización

de dicha ventaja. La circunstancia de que tal beneficio no sea idéntico a la ventaja constitutiva de la ayuda, o incluso de que no exista, no puede justificar que la ayuda no se recupere o que se recupere un importe distinto del correspondiente a la ventaja concedida por la ayuda ilegal en cuestión.

- 93 En particular, en el caso de una ayuda ilegal concedida en forma de ventaja fiscal, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta asimismo que la recuperación de la ayuda implica la sumisión de las operaciones efectivamente realizadas por los beneficiarios de la ayuda en cuestión al trato fiscal que se habría aplicado de no haber existido la ayuda ilegal (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de diciembre de 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, apartado 119).
- 94 En los presentes asuntos, la ventaja fiscal conferida por el ITA consistía, conforme a la Decisión controvertida, en la aplicación de tarifas impositivas diferentes durante el período en cuestión, que dieron lugar a que las compañías aéreas sujetas en Irlanda a la tarifa de dos euros del impuesto disfrutaran de una ventaja en relación con las compañías que debieron abonar un importe de diez euros por pasajero durante el mismo período. Pues bien, Aer Lingus y Ryanair no han logrado demostrar que dicha Decisión, por cuanto constata la existencia de una ayuda de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, adolezca de ilegalidad.
- 95 Por consiguiente, habida cuenta de lo expuesto en los apartados 89 a 93 de la presente sentencia, procede señalar que la restitución de la ventaja conferida por la medida de ayuda, tal como la identifica la Decisión controvertida, exigía que las autoridades tributarias irlandesas recuperaran de los beneficiarios de la tarifa reducida del ITA la diferencia entre el importe del ITA que de no haber existido la ayuda ilegal se debería haber abonado por cada uno de los vuelos en cuestión, a saber, el correspondiente a la tarifa superior del ITA y el importe efectivamente abonado, es decir, el calculado con arreglo a la tarifa reducida del ITA.
- 96 Así pues, se ha de constatar que, en los presentes asuntos, la restitución de la ayuda exigía la recuperación del importe de ocho euros por pasajero de cada uno de los vuelos afectados, como precisó la Comisión en el artículo 4 de la Decisión controvertida.
- 97 Las consideraciones expuestas en los apartados 104 a 123 de la sentencia Aer Lingus y 120 a 149 de la sentencia Ryanair no permiten adoptar, contrariamente a lo sostenido por el Tribunal General, una conclusión diferente.
- 98 En efecto, en la medida en que, conforme a la legislación irlandesa aplicable, las compañías aéreas estaban directamente obligadas al pago del ITA, dadas las circunstancias de los presentes asuntos es irrelevante que este impuesto fuera calificado por la legislación irlandesa de especial. Por la misma razón, carece de relevancia la cuestión de si, desde el punto de vista técnico, el ITA debe calificarse de impuesto directo o indirecto.
- 99 Es también irrelevante, en lo que atañe a la recuperación de la ayuda, el concepto de «repercusión económica» evocado, respectivamente, en los apartados 91 de la sentencia Aer Lingus y 123 de la sentencia Ryanair. El Tribunal General indicó que, al tratarse de vuelos sujetos a la tarifa reducida de dos euros por pasajero, a fin de apreciar la «repercusión económica» se debía determinar la medida en la que las compañías aéreas afectadas disfrutaron realmente de la ventaja económica resultante de la aplicación de dicha tarifa reducida.
- 100 Pues bien, como resulta de los apartados 92 y 93 de la presente sentencia, la recuperación de la ayuda implica la restitución de la ventaja conferida por ésta al beneficiario y no la restitución del eventual beneficio económico que éste pueda haber obtenido de la utilización de dicha ventaja. Por tanto, no procede examinar si tales compañías utilizaron efectivamente la ventaja económica resultante de la aplicación de la tarifa reducida ni en qué medida lo hicieron.

- 101 Las consideraciones del Tribunal General expuestas en los apartados 92 a 105 de la sentencia Aer Lingus y 124 a 136 de la sentencia Ryanair ponen de manifiesto la misma confusión entre la ventaja conferida por la tarifa reducida del ITA y el beneficio que los destinatarios de la ayuda podían o habrían podido obtener de dicha ventaja.
- 102 En efecto, contrariamente a las consideraciones expuestas por el Tribunal General, respectivamente, en el apartado 105 de la sentencia Aer Lingus y en el apartado 136 de la sentencia Ryanair, la ventaja, tal como la identifica la Comisión en la Decisión controvertida, no consistía en el hecho de que las compañías aéreas sujetas a dicha tarifa pudieran «ofrecer precios más competitivos», sino que consistía, simplemente, en el hecho de que el importe del ITA que esas mismas compañías debían abonar era inferior al que deberían haber abonado si sus vuelos hubieran estado sujetos a la tarifa superior del ITA. La cuestión de si dicha ventaja les permitió ofrecer sus billetes a precios más competitivos, o si explotaron esta ventaja de manera diferente, concierne a la evaluación del beneficio que podrían haber obtenido de la utilización de la ventaja concedida, evaluación que carece de pertinencia a efectos de la recuperación de la ayuda.
- 103 Asimismo, el Tribunal General incurrió en error al estimar, respectivamente, en el apartado 110 de la sentencia Aer Lingus y en el apartado 141 de la sentencia Ryanair, que las circunstancias de los asuntos sometidos a su conocimiento eran distintas de las del asunto que dio lugar a la sentencia de 15 de diciembre de 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), en cuanto las compañías aéreas beneficiarias de la tarifa reducida del ITA «no habrían podido optar por una operación diferente de la que llevaba aparejada la ayuda».
- 104 En efecto, como el Tribunal General reconoció, esencialmente, en el apartado 111 de la sentencia Aer Lingus y en el apartado 142 de la sentencia Ryanair, nada impedía que dichas compañías aumentaran el precio libre de impuestos de los billetes de los vuelos sujetos a la tarifa reducida del ITA en un importe de ocho euros. El hecho de que, con arreglo al artículo 23, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008, sólo pudiera añadir al precio del billete libre de impuestos el importe de dos euros correspondiente a la tarifa reducida del ITA, no permite alcanzar una conclusión diferente, por cuanto el importe correspondiente a la diferencia entre las dos tarifas del ITA, de ocho euros, podría haberse incluido con carácter previo en el precio libre de impuestos del billete.
- 105 Las consideraciones precedentes no son desvirtuadas por la alegación de Ryanair, basada en el artículo 13 de la Directiva 2014/104. Como se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia citada en los apartados 89 y 90 de la presente sentencia, la recuperación de una ayuda ilegal tiene una finalidad diferente de la perseguida por la Directiva 2014/104. En particular, esta Directiva tiene por objeto, conforme a sus considerandos 3 y 4, garantizar a toda persona que se considere víctima de una infracción de las normas sobre la competencia previstas en los artículos 101 TFUE y 102 TFUE el ejercicio efectivo del derecho a solicitar la reparación del perjuicio que estime haber sufrido. Por el contrario, la recuperación de la ayuda no tiene por objeto la reparación de un perjuicio individual, sino el restablecimiento de la situación existente con anterioridad a la concesión de dicha ayuda en el mercado en cuestión.
- 106 De las consideraciones expuestas resulta que al declarar, respectivamente, en el apartado 123 de la sentencia Aer Lingus y en el apartado 119 de la sentencia Ryanair, que la Comisión había incurrido en «un error de apreciación y en un error de Derecho» al fijar el importe de la ayuda que debía recuperarse de los beneficiarios de la tarifa reducida del ITA en ocho euros por cada pasajero de los vuelos sujetos a dicha tarifa, el Tribunal General incurrió en un error de Derecho en su sentencia.
- 107 Por consiguiente, procede estimar los recursos interpuestos por la Comisión y anular el punto 1 de los respectivos fallos de las sentencias Aer Lingus y Ryanair.

Sobre el recurso ante el Tribunal General

- 108 De conformidad con el artículo 61, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en caso de anulación de la sentencia del Tribunal General, aquél puede resolver él mismo definitivamente el litigio, cuando su estado así lo permita. Así sucede en estos asuntos.
- 109 Procede anular únicamente el punto 1 de los respectivos fallos de las sentencias recurridas y no su punto 2, por lo que la anulación no afecta a la desestimación, por parte del Tribunal General, de los motivos primero y quinto del recurso de Aer Lingus y de los motivos primero, cuarto y quinto del recurso de Ryanair. En consecuencia, sólo se han de examinar los motivos segundo, tercero y cuarto del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Aer Lingus y los motivos segundo y tercero del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair.

Sobre los motivos tercero y cuarto del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Aer Lingus y sobre la primera parte del tercer motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair

- 110 Aer Lingus y Ryanair alegan, en esencia, que la Comisión incurrió en un error de apreciación y en un error de Derecho al fijar el importe de la ayuda que debía recuperarse en ocho euros por pasajero para cada uno de los vuelos sujetos a la tarifa reducida del ITA.
- 111 Tales alegaciones deben desestimarse por las razones expuestas en los apartados 85 a 106 de la presente sentencia.
- 112 Aer Lingus y Ryanair sostienen igualmente que, en la medida en que las compañías aéreas ya no tienen la posibilidad de recuperar de cada uno de los pasajeros de los vuelos sujetos a la tarifa reducida del ITA los ocho euros que deben reembolsar, la obligación de abonar este importe, establecida por el artículo 4 de la Decisión controvertida, equivale al establecimiento de un impuesto adicional o de una sanción, que constituye una vulneración de los principios de proporcionalidad y de igualdad de trato y se separa de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia conforme a la cual la restitución de la ayuda no puede considerarse una sanción.
- 113 Estas alegaciones también deben rechazarse.
- 114 Como señaló el Abogado General en el punto 83 de sus conclusiones, la recuperación de un importe igual a la diferencia entre la tarifa que debería haberse aplicado si no hubiera existido una medida de ayuda ilegal y el importe inferior abonado por la aplicación de dicha medida no constituye un nuevo impuesto, exigido con carácter retroactivo (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de junio de 1993, Comisión/Grecia, C-183/91, EU:C:1993:233, apartado 17). Se trata de la recuperación de la parte del impuesto inicial que no se abonó como consecuencia de la aplicación de una exención ilegal, recuperación que tampoco constituye una sanción (sentencia de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, C-75/97, EU:C:1999:311, apartado 65).
- 115 Del mismo modo, respecto a la alegación de que las compañías aéreas afectadas por la recuperación no pueden recuperar de sus propios clientes el importe complementario del impuesto que deben reembolsar, baste recordar que habida cuenta de que la ayuda ilegal identificada por la Comisión en la Decisión controvertida consistía en la aplicación de la tarifa reducida del ITA, es decir, en la exención parcial de un impuesto que gravaba, no a los clientes de estas compañías aéreas, sino a las propias compañías, la recuperación de la ayuda implicaba necesariamente la restitución de la diferencia entre las dos tarifas aplicables. Tal como resulta de los apartados 99 y 100 de la presente sentencia, también es así en el supuesto de que los beneficiarios de dicha ayuda no hayan obtenido ningún beneficio de la ventaja en cuestión, bien porque trasladaron dicha ventaja a sus clientes, bien por cualquier otra razón.

- 116 En último lugar, la obligación de recuperar dicha ayuda no vulnera ni el principio de proporcionalidad ni el principio de igualdad de trato. Por una parte, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que la supresión de una ayuda ilegal mediante su recuperación es la consecuencia lógica de la declaración de su ilegalidad, de modo que la recuperación de tal ayuda, con objeto de restablecer la situación anterior, no puede considerarse, en principio, una medida desproporcionada con respecto a los objetivos de las disposiciones del Tratado FUE en materia de ayudas estatales (sentencias de 11 de marzo de 2010, CELF y Ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, apartado 54, y de 28 de julio de 2011, Diputación Foral de Vizcaya y otros/Comisión, C-471/09 P a C-473/09 P, no publicada, EU:C:2011:521, apartado 100).
- 117 Por otra parte, es manifiesto que los beneficiarios de la ayuda, obligados a restituirla, no se encuentran en la misma situación que las compañías aéreas que no se beneficiaron de ella y no se ven afectadas por la recuperación, por lo que en modo alguno se suscita la cuestión de un trato diferente de situaciones análogas que incurra en una vulneración del principio de igualdad de trato.
- 118 De las consideraciones anteriores resulta que los motivos tercero y cuarto del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Aer Lingus y la primera parte del tercer motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair deben ser desestimados.

Sobre el segundo motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Aer Lingus y sobre la segunda parte del tercer motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair

- 119 Aer Lingus y Ryanair alegan que las compañías aéreas sujetas a la tarifa superior del ITA tienen derecho a obtener el reembolso del importe del impuesto abonado en exceso, tanto porque el establecimiento de dos tarifas diferentes constituye una violación de la libre prestación de servicios consagrada en el artículo 56 TFUE, como en aplicación de la jurisprudencia emanada de la sentencia de 7 de septiembre de 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Sostienen que la recuperación por parte de los beneficiarios de la tarifa reducida del ITA de la diferencia entre esta tarifa y la tarifa superior constituye una infracción del artículo 14, apartado 1, del Reglamento n.º 659/1999 y una vulneración de los principios de seguridad jurídica, de efectividad y de buena administración. A su juicio, tal recuperación también provocaría graves distorsiones de la competencia. Consideran que, de hecho, si se impusiera tal medida de recuperación, serían las compañías aéreas destinatarias de la misma las que resultarían perjudicadas, en cuanto deberían abonar un importe total de diez euros por pasajero, mientras que las demás compañías aéreas, que habrían obtenido la devolución de ocho euros sobre los diez euros por pasajero inicialmente abonados, únicamente deberían abonar dos euros por pasajero en concepto del impuesto.
- 120 A este respecto, procede señalar que la naturaleza de la medida objeto de la Decisión controvertida no presenta ninguna analogía con la contemplada en la sentencia de 7 de septiembre de 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).
- 121 En efecto, el ITA era un impuesto de alcance general y, en la Decisión controvertida, la Comisión concluyó que su tarifa reducida equivalía a una exención parcial que constituía en sí misma una medida de ayuda. En tales circunstancias, los deudores de dicha tarifa no pueden invocar que la exención de que disfrutaban otras empresas constituye una ayuda de Estado para eludir el pago de dicho tributo u obtener el reembolso de éste (sentencia de 7 de septiembre de 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, apartados 30 y 32 y jurisprudencia citada).
- 122 Hecha esta precisión, cabe recordar que, tal como resulta de los apartados 78 y 79 de la presente sentencia, en circunstancias como las de los presentes asuntos, la Comisión no puede dejar de constatar la existencia de una ayuda de Estado por la única razón de que exista una posibilidad de que los órganos jurisdiccionales nacionales competentes ordenen el reembolso del importe recaudado

en exceso del ITA a las compañías aéreas que no se beneficiaron de la tarifa reducida de dicho impuesto. Puesto que la Comisión estaba obligada a constatar la existencia de una ayuda de Estado, también lo estaba a ordenar su recuperación.

- 123 En tales circunstancias, corresponde al Estado miembro afectado, que en este caso es Irlanda, comprobar, por cualquier medio adecuado y conforme a su legislación interna y al Derecho de la Unión, que las eventuales medidas nacionales que tengan como efecto el reembolso de un impuesto a determinadas empresas no den lugar a una nueva ayuda, incompatible con las disposiciones del Tratado FUE, en favor de las empresas beneficiarias de dicho reembolso.
- 124 De las consideraciones anteriores resulta que el segundo motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Aer Lingus y la segunda parte del tercer motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair deben ser desestimados.

Sobre el segundo motivo del recurso de Ryanair

- 125 En el segundo motivo de su recurso ante el Tribunal General, Ryanair alega que la Comisión debió haber tenido en cuenta la incidencia del ITA sobre las distintas empresas competidoras al evaluar la ventaja conferida por éste, en la medida en que, por una parte, determinadas compañías, en particular Aer Arann, se beneficiaron de la tarifa reducida del ITA en un porcentaje mucho mayor de sus vuelos y, por otra parte, la incidencia del ITA, calculado con arreglo a la tarifa superior, era mucho menor en el caso de los vuelos en clase preferente y de los vuelos de larga distancia, operados fundamentalmente por Aer Lingus.
- 126 Aer Lingus, en su condición de coadyuvante en el asunto T-500/12, no apoya las pretensiones de Ryanair fundadas en este motivo, sino que considera que la magnitud de la ventaja conferida a los diferentes beneficiarios podría ser pertinente para determinar el importe de la ayuda que debe recuperarse. Ahora bien, en la medida en que la intervención no puede tener otro fin que apoyar, total o parcialmente, las pretensiones de una de las partes, no puede admitirse la alegación formulada por Aer Lingus sobre este punto.
- 127 En cuanto atañe a la alegación de Ryanair, no puede prosperar. El hecho de que determinados beneficiarios de una medida de ayuda puedan obtener de la ventaja constitutiva de esa ayuda un beneficio proporcionalmente mayor que el obtenido por los demás beneficiarios de la misma medida no obsta ni para que la Comisión califique la medida en cuestión de ayuda de Estado incompatible con el mercado único ni para que ordene la recuperación de la ventaja resultante de la aplicación de la ayuda.
- 128 De ello se sigue que el segundo motivo del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair carece de fundamento y debe desestimarse.
- 129 Habida cuenta, por una parte, de que los motivos primero y quinto del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Aer Lingus y los motivos primero, cuarto y quinto del recurso interpuesto ante el Tribunal General por Ryanair fueron desestimados por el Tribunal General y de que no prosperaron los motivos invocados por Aer Lingus y Ryanair, en el marco de sus respectivas adhesiones a la casación, contra la motivación de la decisión desestimatoria de las sentencias recurridas, el punto 2 del fallo de las sentencias recurridas ha adquirido firmeza y, por otra parte, que de las consideraciones anteriores resulta que los demás motivos invocados ante el Tribunal General por Aer Lingus y Ryanair dirigidos a la anulación de la Decisión controvertida también se han de anular, sus respectivos recursos de anulación deben ser desestimados en su totalidad.

Costas

- 130 A tenor del artículo 184, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, cuando el recurso de casación sea fundado y el Tribunal de Justicia resuelva definitivamente el litigio, dicho Tribunal decidirá sobre las costas.
- 131 Con arreglo al artículo 138, apartado 1, de este Reglamento, aplicable al procedimiento de casación en virtud de su artículo 184, apartado 1, del mismo Reglamento, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.
- 132 Al haber visto desestimadas las pretensiones de Aer Lingus y Ryanair, tanto las formuladas en sus adhesiones a la casación como las formuladas en los recursos interpuestos ante el Tribunal General, y al haberlo solicitado así la Comisión, procede condenarlas a cargar, además de con sus propias costas, con las de la Comisión tanto ante el Tribunal General como en el procedimiento ante el Tribunal de Justicia.
- 133 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 140, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, aplicable al procedimiento de casación en virtud de su artículo 184, apartado 1, los Estados miembros que intervengan como coadyuvantes en el litigio cargarán con sus propias costas. En consecuencia, Irlanda cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) decide:

- 1) Anular las sentencias del Tribunal General de la Unión Europea de 5 de febrero de 2015, Aer Lingus/Comisión (T-473/12, no publicada, EU:T:2015:78), y de 5 de febrero de 2015, Ryanair/Comisión (T-500/12, no publicada, EU:T:2015:73), en la medida en que anulan el artículo 4 de la Decisión 2013/199/UE de la Comisión, de 25 de julio de 2012, relativa a la ayuda estatal SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Diferenciación en las tarifas del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros aplicada por Irlanda, por cuanto dicho artículo ordena la recuperación de la ayuda de los beneficiarios por un importe que el considerando 70 de dicha Decisión fija en ocho euros por pasajero.
- 2) Desestimar las adhesiones a la casación.
- 3) Desestimar los recursos de anulación interpuestos por Aer Lingus Ltd y por Ryanair Designated Activity Company contra la Decisión 2013/199.
- 4) Condenar a Aer Lingus Ltd y a Ryanair Designated Activity Company a cargar, además de con sus propias costas, con las de la Comisión Europea, tanto ante el Tribunal General de la Unión Europea como en el procedimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
- 5) Irlanda cargará con sus propias costas.

Firmas