



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 21. decembra 2016<sup>1</sup>

„Pritožba — Državne pomoči — Nacionalna dajatev na zračni promet — Uporaba različnih stopenj — Nižja stopnja za lete v namembne kraje, ki so od nacionalnega letališča oddaljeni največ 300 km — Prednost — Selektivnost — Presoja primera, v katerem lahko davčni ukrep omejuje svobodo opravljanja storitev — Zagotovitev vračila — Trošarina“

V združenih zadevah C-164/15 P in C-165/15 P,

zaradi dveh pritožb na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vloženih 9. aprila 2015,

**Evropska komisija**, ki jo zastopajo L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche in B. Stromsky, agenti, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

pritožnica,

druge stranke v postopku so

**Aer Lingus Ltd** s sedežem v Dublinu (Irska), ki jo zastopata K. Bacon in A. Robertson, QC, kot tudi D. Bailey, barrister, po pooblastilu A. Burnsida, solicitor,

tožeča stranka na prvi stopnji (C-164/15 P) in intervenientka na prvi stopnji (C-165/15 P),

**Ryanair Designated Activiy Company**, nekdanja Ryanair Ltd., s sedežem v Dublinu (Irska) ki jo zastopajo B. Kennelly, QC, I.-G. Metaxas-Maragkidis in E. Vahida, odvetnika,

tožeča stranka na prvi stopnji (C-165/15 P),

**Irska**, ki jo zastopajo E. Creedon, J. Quaney in A. Joyce, agenti, skupaj z E. Reganom, SC, in B. Dohertyjem, BL,

intervenientka na prvi stopnji (C-164/15 P in C-165/15 P),

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi L. Bay Larsen, predsednik senata, M. Vilaras (poročevalec), J. Malenovský, M. Safjan in D. Šváby, sodniki,

generalni pravobranilec: P. Mengozzi,

sodna tajnica: L. Hewlett, glavna administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 7. aprila 2016,

<sup>1</sup> — \* Jezik postopka: angleščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 5. julija 2016

izreka naslednjo

### Sodbo

- 1 Evropska komisija s pritožbama predlaga na eni strani, v zadevi C-164/15 P, razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 5. februarja 2015, Aer Lingus/Komisija (T-473/12, neobjavljena, v nadaljevanju: sodba Aer Lingus, EU:T:2015:78), in na drugi, v zadevi C-165/15 P, razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 5. februarja 2015, Ryanair/Komisija (T-500/12, neobjavljena, v nadaljevanju: sodba Ryanair, EU:T:2015:73) (v nadaljevanju skupaj: izpodbijani sodbi), s katerima je Splošno sodišče delno ugodilo tožbama, ki sta ju vložili družbi Aer Lingus Ltd in Ryanair Designated Activity Company, nekdanja Ryanair Ltd (v nadaljevanju: Ryanair), in člen 4 Sklepa Komisije z dne 25. julija 2012 o državni pomoči SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Različne stopnje takse, ki se na Irskem uporabljajo za letalska potovanja (2013/199/EU) (UL 2013, L 119, str. 30, v nadaljevanju: sporni sklep) razglasilo za ničen v delu, v katerem se s tem členom odreja, naj se zagotovi, da upravičenci vrnejo pomoč v višini v točki 70 obrazložitve navedenega sklepa določenega zneska 8 EUR na potnika.
- 2 Družbi Aer Lingus in Ryanair prav tako predlagata razveljavitev sodb Aer Lingus in Ryanair.

### Pravni okvir

*Uredba (ES) št. 659/1999*

- 3 Člen 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena [108 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 1, str. 339), naslovljen „Vračilo pomoči“, določa:

„1. Če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu ‚odločba o vračilu [zagotovitvi vračila]‘). Komisija ne zahteva [zagotovitve] vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava [Unije].

2. Pomoč, ki se vrne na podlagi odločbe o vračilu, vključuje obresti po primerni obrestni meri, ki jo določi Komisija. Obresti se plačajo od datuma, ko je bila nezakonita pomoč na razpolago upravičencu, do datuma vračila.

3. Brez poseganja v odločbo Sodišča [Evropske unije] na podlagi člena [278 PDEU] se vračilo izvede nemudoma in skladno s postopki, določenimi v nacionalni zakonodaji zadevne države članice, če omogočajo takojšnjo in učinkovito izvajanje odločbe Komisije. V ta namen in v primeru postopka pred državnimi sodišči zadevne države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, ki so jim na voljo v teh pravnih sistemih, vključno z začasnimi ukrepi, brez poseganja v pravo [Unije].“

*Uredba (ES) št. 1008/2008*

- 4 Člen 15(1) Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v [Uniji] (UL 2008, L 293, str. 3) določa:

„Letalski prevozniki [Unije] imajo pravico, da opravljajo prevoze v Skupnosti.“

- 5 Člen 23 te uredbe, naslovljen „Obveščanje in enaka obravnava“, v odstavku 1 določa:

„Letalske prevoznine in tarife, ki so na voljo javnosti, zajemajo pogoje, ki veljajo, kadar so ponujene ali objavljene v kakršni koli obliki, vključno na spletu, za zračni prevoz z letališč na ozemlju držav članic, za katere velja Pogodba. Končna cena letalske prevoznine in tarife je vedno navedena in označuje ceno, ki se plača, z vsemi davki, prispevki, dodatnimi dajatvami in pristojbinami, ki so neizogibni in predvidljivi v času objave. Poleg navedbe končne cene, je navedeno vsaj še naslednje:

- (a) letalska prevoznina ali tarifa;
- (b) davki;
- (c) letališke pristojbine, in
- (d) ostali prispevki, dodatne dajatve ali pristojbine, zlasti tiste, povezane z varnostjo ali gorivom,

če so bile postavke iz točk (b), (c) in (d) dodane letalskim prevozninam ali tarifam. Možnost doplačila se sporoči na jasn, pregleden in nedvoumen način ob začetku kupovanja vozovnic, kupec pa sam izbere možnost doplačila.“

#### *Direktiva 2014/104/EU*

- 6 V uvodnih izjavah 3 in 4 Direktive 2014/104/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. novembra 2014 o nekaterih pravilih, ki urejajo odškodninske tožbe po nacionalnem pravu za kršitve določb konkurenčnega prava držav članic in Evropske unije (UL 2014, L 349, str. 1) je navedeno:

„(3) [...] Za zagotovitev polne učinkovitosti členov 101 in 102 PDEU ter zlasti dejanskega učinka prepovedi iz navedenih členov je nujno, da lahko pred nacionalnimi sodišči vsakdo – bodisi posameznik, vključno s potrošniki in podjetji, bodisi javni organ – zahteva odškodnino za škodo, ki mu je bila povzročena s kršitvijo navedenih določb. [...]

(4) Pravica, ki izhaja iz prava Unije, do odškodnine za škodo, povzročeno s kršitvijo konkurenčnega prava Unije in nacionalnega konkurenčnega prava, zahteva, da ima vsaka država članica procesna pravila, ki zagotavljajo učinkovito uveljavljanje navedene pravice. [...]“

- 7 Člen 13 te direktive, naslovljen „Ugovor nadaljnega prenosa“, določa:

„Države članice zagotovijo, da lahko toženec v postopku v zvezi z odškodninsko tožbo kot ugovor zoper odškodninski zahtevek uveljavlja dejstvo, da je tožnik v celoti ali delno prenesel naprej povečane stroške, ki so posledica kršitve konkurenčnega prava. Dokazno breme glede nadaljnega prenosa povečanih stroškov nosi toženec, ki lahko upravičeno zahteva razkritje od tožnika ali tretjih oseb.“

#### **Dejansko stanje**

- 8 Dejansko stanje spora, kot izhaja iz točk od 1 do 13 izpodbijanih sodb, je mogoče povzeti, kot je navedeno v nadaljevanju.
- 9 Irska je 30. marca 2009 uvedla trošarino, imenovano „*Air Travel Tax*“ (dajatev na zračni promet, v nadaljevanju: DZP), ki se, razen ob nekaterih izjemah, ki ne vplivajo na ta postopek, obračuna neposredno pri letalskih prevoznikih za vsakega potnika, ki potuje na letalu, ki ima odhod z letališča na Irskem. Letalska prevoznika sta bila zavezanca za plačilo DZP in bi jo morala plačati, ne glede na njuno možnost, da znesek te dajatve preneseta na ceno vozovnice.

- 10 DZP se je ob uvedbi izračunala na podlagi razdalje med letališčem odhoda in letališčem prihoda, pri čemer sta bili v breme letalskih prevoznikov določeni dve različni stopnji, namreč 2 EUR na potnika v primeru leta v namembni kraj, ki je bil od letališča v Dublinu (Irska) oddaljen največ 300 km (v nadaljevanju: nižja stopnja DZP), in 10 EUR na potnika v vseh drugih primerih (v nadaljevanju: višja stopnja DZP).
- 11 Družba Ryanair je 21. julija 2009 pri Komisiji vložila ločeni pritožbi v zvezi z DZP, prvo zaradi kršitve določb v zvezi z državnimi pomočmi in drugo na podlagi člena 56 PDEU in Uredbe št. 1008/2008. Komisija je po drugi pritožbi začela preiskavo v zvezi z morebitno kršitvijo določb glede svobode opravljanja storitev in 18. marca 2010 irskim organom poslala uradni opomin. Irska je nato 1. marca 2011 spremenila podrobna pravila izračuna DZP, tako da je uvedla enotno stopnjo 3 EUR na potnika, ki se uporabi za vse lete, ne glede na prepotovano razdaljo, s čimer je Komisija končala svojo preiskavo.
- 12 Komisija je 13. julija 2011 po prvi pritožbi družbe Ryanair začela formalni postopek preiskave na podlagi člena 108(2) PDEU v zvezi z nižjo stopnjo DZP. Na koncu tega postopka je Komisija sprejela sporni sklep.
- 13 V členu 1 tega sklepa je bilo ugotovljeno, da državna pomoč v obliki nižje stopnje dajatve na zračne prevoze, ki se je v obdobju med 30. marcem 2009 in 1. marcem 2011 uporabljala za vse lete z letali, s katerimi lahko potuje več kot 20 potnikov in ki jih ne uporablja država ali vojska ter letijo z letališča z več kot 10.000 potniki na leto do namembnih krajev v oddaljenosti največ 300 km od letališča v Dublinu, ki jo je Irska nezakonito uporabljala, saj je kršila člen 108(3) PDEU, ni združljiva z notranjim trgov.
- 14 V členu 4(1) spornega sklepa se Irski nalaga, naj zagotovi vračilo nezakonite pomoči. Iz točke 70 obrazložitve spornega sklepa je razvidno, da je vrednost pomoči, katere vrnitev je treba zagotoviti, enaka razliki med nižjo in višjo stopnjo DZP, torej 8 EUR na prepeljanega potnika. V isti točki obrazložitve sta družbi Aer Lingus in Ryanair identificirani med upravičenci do pomoči.

### **Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijani sodbi**

- 15 Družbi Aer Lingus in Ryanair sta 1. novembra 2012 (zadeva T-473/12) in 15. novembra 2012 (zadeva T-500/12) v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložili tožbi za razglasitev ničnosti spornega sklepa.
- 16 Družba Aer Lingus se je v zadevi T-473/12 v utemeljitev tožbe sklicevala na pet tožbenih razlogov, od katerih se je prvi nanašal na to, da je Komisija napačno uporabila pravo, ko je v spornem sklepu nižjo stopnjo DZP opredelila kot „državno pomoč“, drugi na kršitev načel pravne varnosti, učinkovitosti in dobrega upravljanja, ker je bilo s spornim sklepom odrejeno, da je treba zagotoviti vračilo pomoči, tretji na to, da je Komisija napačno uporabila pravo in storila očitno napako pri presoji, ker pri opredelitvi ukrepa kot pomoči in pri določitvi višine pomoči ni upoštevala prenosa DZP na potnike, četrti na to, da so bili z odredbo za zagotovitev vračila pomoči v spornem sklepu kršeni člen 14 Uredbe št. 659/1999 ter načeli sorazmernosti in enakega obravnavanja, in peti na kršitev obveznosti obrazložitve.
- 17 Družba Ryanair se je v zadevi T-500/12 v utemeljitev tožbe sklicevala na pet tožbenih razlogov, od katerih se je prvi nanašal na to, da je Komisija napačno uporabila pravo, ko je presodila, da je bila višja stopnja DZP „običajna“ oziroma „standardna zakonska“ stopnja, drugi na to, da je Komisija napačno uporabila pravo in storila očitne napake pri presoji v zvezi z oceno prednosti, dodeljene z DZP, tretji na to, da je Komisija napačno uporabila pravo in storila očitne napake pri presoji v zvezi z odločbo o zagotovitvi vračila, četrti na to, da ni bil sporočen sklep Komisije o vračilu, in peti na neobstoje obrazložitve spornega sklepa.

- 18 Splošno sodišče je na prvem mestu v izpodbijanih sodbah preučilo in zavrnilo peta tožbena razloga iz obeh tožb, ki sta se nanašala na kršitev obveznosti obrazložitve. Na ta dela izpodbijanih sodb se ne nanašata niti pritožbi niti nasprotni pritožbi.
- 19 Na drugem mestu je Splošno sodišče, kar zadeva natančneje tožbo Ryanair, v točkah od 42 do 56 sodbe Ryanair preučilo in zavrnilo četrti tožbeni razlog družbe Ryanair. Na ta del navedene sodbe pa se ne nanaša niti pritožba Komisije v zadevi C-165/15 P niti nasprotna pritožba družbe Ryanair v isti zadevi.
- 20 Splošno sodišče je na tretjem mestu preučilo in zavrnilo prva tožbena razloga družb Aer Lingus in Ryanair. Splošno sodišče je v bistvu ugotovilo, da Komisija s tem, da je višjo stopnjo DZP opredelila kot „referenčno stopnjo“ za ugotavljanje obstoja selektivne prednosti in da je sklenila, da je uporaba različnih stopenj v obravnavanem primeru pomenila državno pomoč v korist letalskim družbam, za leto katerih se je v zadevnem obdobju uporabila nižja stopnja DZP, ni napačno uporabila prava.
- 21 Splošno sodišče je na četrtem mestu preučilo tretji in četrti tožbeni razlog družbe Aer Lingus ter drugi in tretji tožbeni razlog družbe Ryanair, ki jim je delno ugodilo.
- 22 Splošno sodišče je v okviru te preučitve ugotovilo, da je Komisija storila „napako pri presoji in napačno uporabila pravo“, ko je določila znesek pomoči, za katerega je treba zagotoviti, da ga upravičenci, med katerimi sta družbi Aer Lingus in Ryanair, vrnejo, na 8 EUR na potnika, ki je bi uporabnik enega od letov, za katerega se je uporabila nižja stopnja DZP, torej na razliko med to stopnjo in višjo stopnjo DZP. Splošno sodišče je presodilo, da Komisija, ker se je lahko ekonomska korist zaradi uporabe znižane stopnje DZP, čeprav samo deloma, prenesla na potnike, ni mogla ugotoviti, da je bila korist zadevnih letalskih družb samodejno v vseh primerih 8 EUR na potnika.
- 23 Splošno sodišče je zato v točki 124 sodbe Aer Lingus ugotovilo, da je bilo treba, „[n]e da bi bilo treba odločiti o morebitnih kršitvah načel sorazmernosti in enakega obravnavanja, ki ju zatrjuje“ družba Aer Lingus, ugoditi tretjemu in četrtemu tožbenemu razlogu njene tožbe.
- 24 Prav tako je Splošno sodišče v točki 150 sodbe Ryanair presodilo, da je bilo treba ugoditi drugemu in tretjemu tožbenemu razlogu družbe Ryanair, „ne da bi bilo treba preučiti drugi del tretjega tožbenega razloga in dodatne trditve, ki jih je navedla“ družba Aer Lingus, ki je bila v tej zadevi intervenientka v podporo predlogom družbe Ryanair.
- 25 Splošno sodišče je zato v točki 1 izrekov izpodbijanih sodb člen 4 spornega sklepa razglasilo za ničen „v delu, v katerem [se s tem členom] odreja zagotovitev vračila pomoči od upravičencev v višini v točki 70 obrazložitve tega sklepa določenega zneska 8 EUR na potnika“. V točki 2 izrekov navedenih sodb je tožbi v preostalem zavrnilo.

### **Predlogi strank pred Sodiščem**

- 26 Komisija Sodišču predlaga, naj:
- točki 1 izrekov izpodbijanih sodb razveljavi;
  - tožbi pred Splošnim sodiščem zavrne v celoti ali, podredno, zadevo vrne v razsojanje Splošnemu sodišču;
  - nasprotni pritožbi zavrne in
  - tožečima strankama na prvi stopnji naloži plačilo stroškov ali, podredno, pridrži odločitev o stroških na obeh stopnjah.

- 27 Družbi Aer Lingus in Ryanair Sodišču predlagata, naj:
- točki 2 izrekov izpodbijanih sodb razveljavi;
  - sporni sklep razglasi za ničen;
  - pritožbi zavrne in
  - Komisiji naloži plačilo stroškov.
- 28 Irska Sodišču predlaga, naj:
- pritožbama Komisije ugodi in tožbi pred Splošnim sodiščem zavrne ter
  - nasprotni pritožbi zavrne.

### **Predloga za ponovno odprtje ustnega postopka**

- 29 Družba Aer Lingus je 19. julija 2016 v sodnem tajništvu Sodišča vložila predlog, naj se v skladu s členom 83 Poslovnika Sodišča odredi ponovno odprtje ustnega postopka. Družba Aer Lingus se v utemeljitev svojega predloga sklicuje na nujnost, da poda stališče o sklepnih predlogih generalnega pravobranilca in zlasti o trditvah in sodni praksi, navedenih v točkah 79, 80, 83 in od 88 do 99 teh sklepnih predlogov. Družba Aer Lingus poleg tega meni, da bi morala, če bi Sodišče razveljavilo sodbo Aer Lingus in presodilo, da stanje postopka dovoljuje odločitev v zadevi, imeti možnost predstaviti svoja stališča o razlogih in trditvah, ki jih Splošno sodišče ni preučilo.
- 30 Družba Ryanair je v dopisu, vložnem 18. avgusta 2016 v sodnem tajništvu Sodišča, navedla, da podpira predlog družbe Aer Lingus za ponoven začetek ustnega postopka in da tudi ona v bistvu iz enakih razlogov, kot jih je navedla družba Aer Lingus, predlaga ponoven začetek ustnega postopka.
- 31 Najprej je treba ugotoviti, da Statut Sodišča Evropske unije in Poslovnik Sodišča strankam sicer ne dajeta možnosti, da predložijo stališča v odgovor na sklepne predloge generalnega pravobranilca (sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 30 in navedena sodna praksa).
- 32 V skladu s členom 252, drugi odstavek, PDEU je namreč dolžnost generalnega pravobranilca, da popolnoma nepristransko in neodvisno javno predstavi obrazložene sklepne predloge o zadevah, pri katerih je v skladu s Statutom Sodišča Evropske unije zahtevano njegovo sodelovanje. Sodišča ne zavezujejo niti predlogi generalnega pravobranilca niti obrazložitev, ki ga vodi do njih. Nestrinjanje stranke s sklepnimi predlogi generalnega pravobranilca, ne glede na vprašanja, ki jih preuči v njih, zato samo po sebi ne more biti razlog, ki bi upravičeval ponoven začetek ustnega postopka (sodba z dne 9. julija 2015, InnoLux/Komisija, C-231/14 P, EU:C:2015:451, točki 27 in 28 ter navedena sodna praksa).
- 33 Vendar lahko Sodišče v skladu s členom 83 Poslovnika po opredelitvi generalnega pravobranilca kadar koli odredi začetek ali ponoven začetek ustnega dela postopka, zlasti če meni, da zadeva ni dovolj pojasnjena, ali če stranka po koncu ustnega dela postopka navede novo dejstvo, ki je odločilno za odločitev Sodišča.
- 34 V tej zadevi ni tako. Sodišče je namreč po opredelitvi generalnega pravobranilca ugotovilo, da ima na voljo vse potrebne elemente za odločitev in da v obravnavani zadevi ne gre za novo dejstvo, ki je odločilno za odločitev Sodišča, ali trditev, o kateri se pred Sodiščem ni razpravljalo.

- 35 Kar zadeva natančneje predloga družb Aer Lingus in Ryanair, da bi lahko, če bi Sodišče razveljavilo izpodbijani sodbi in presodilo, da stanje postopka dovoljuje odločitev v zadevi, predložili stališča o razlogih in trditvah, ki jih Splošno sodišče ni preučilo, iz člena 168(1)(d) Poslovnika Sodišča v povezavi z njegovima členoma 173(1)(c) in 170(1) izhaja, da morajo stranke v pritožbenem postopku v pritožbi in odgovoru na pritožbo navesti vse upoštevne razloge in trditve, med drugim tudi kadar bi Sodišče na podlagi člena 61, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije obravnavalo zadevo v primeru ugoditve pritožbi. Stranke so zato imele možnost, da tako v pisnem kot ustnem postopku navedejo stališča o vseh vidikih zadeve, za katere so menile, da so upoštevni. Z nujnostjo, na katero sta se sklicevali družbi Aer Lingus in Ryanair, da navedeta stališča o razlogih in trditvah, ki jih Splošno sodišče ni preučilo, zato ni mogoče utemeljiti ponovnega začetka ustnega postopka.
- 36 Sodišče glede na zgoraj navedeno meni, da ni treba odrediti ponovnega začetka ustnega postopka.

### **Nasprotni pritožbi**

- 37 Vsaka od družb Aer Lingus in Ryanair v utemeljitev svojih nasprotnih pritožb, ki ju je treba preučiti najprej, ker se z njima izpodbija obstoj državne pomoči v obravnavanem primeru, navaja en pritožbeni razlog, ki se nanaša na to, da naj bi Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ko je zavrnilo prva tožbena razloga njunih ničnostnih tožb, s katerima sta izpodbijali opredelitev nižje stopnje DZP kot „državno pomoč“.
- 38 Oba pritožbena razloga se dalje delita na štiri dele, s katerimi družbi Aer Lingus in Ryanair izpodbijata zakonitost izbire Komisije, ki jo je potrdilo Splošno sodišče, pri presoji selektivnosti prednosti, ki izhaja iz obdavčenja nekaterih letov po nižji stopnji 2 EUR na potnika, da se višja stopnja DZP v višini 10 EUR na potnika šteje kot „običajna“ oziroma referenčna stopnja.

### *Uvodne ugotovitve*

- 39 Spomniti je treba, da vsaka pomoč, ki jo odobri država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, v skladu s členom 107(1) PDEU, razen če Pogodbi ne določata drugače, ni združljiva z notranjim trgovino, če prizadene trgovino med državami članicami.
- 40 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je pojem „pomoč“ splošnejši od pojma „subvencija“, ker zajema ne le aktivna ravnanja, kot so subvencije, ampak tudi državne ukrepe, ki v različnih oblikah zmanjšujejo stroške, ki običajno bremenijo proračun podjetja, in ki so zato, ne da bi bili subvencije v strogem smislu besede, enake narave in imajo enake učinke (sodba z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, EU:C:2011:732, točka 71 in navedena sodna praksa).
- 41 Iz tega izhaja, da ukrep, s katerim javni organi nekaterim podjetjem priznajo ugodnejšo davčno obravnavo, ki čeprav ne zajema prenosa državnih sredstev, upravičence postavlja v ugodnejši finančni položaj od položaja drugih davčnih zavezancev, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Prednosti, ki izvirajo iz splošnega ukrepa, ki se uporablja brez razlikovanja za vse gospodarske subjekte in ki zato ni selektiven, pa niso državne pomoči v smislu člena 107 PDEU (sodba z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, EU:C:2011:732, točki 72 in 73 ter navedena sodna praksa).
- 42 V obravnavanem primeru je treba poudariti, da je Komisija, kot je razvidno iz točk 54 in 55 sodbe Aer Lingus ter točk 79 in 80 sodbe Ryanair, v izpodbijanem sklepu menila, da mora za presojo selektivnosti DZP identificirati „referenčni sistem“ in ugotoviti, ali se z navedenim ukrepom odstopa od tega sistema. Komisija je, potem ko je ugotovila, da se nižja stopnja DZP v bistvu uporablja samo za nacionalne

namembne kraje in samo za približno od 10 % do 15 % vseh letov, za katere velja DZP, sklenila, da je treba višjo stopnjo DZP šteti za običajno stopnjo referenčnega sistema, medtem ko je nižja stopnja izjema.

- 43 Kar zadeva te ugotovitve, sta se družbi Aer Lingus in Ryanair pred Splošnim sodiščem omejili na grajanje tega, da je bila za presojo selektivnosti DZP kot referenčna stopnja uporabljena višja stopnja.
- 44 Splošno sodišče pa je, potem ko je preučilo in zavrnilo trditve, ki sta jih v zvezi s tem navedli družbi Aer Lingus in Ryanair, v točkah 76 in 90 sodb Aer Lingus in Ryanair, ugotovilo, da Komisija ni napačno uporabila prava, ko je višjo stopnjo DZP opredelila kot „referenčno stopnjo“ in zato štela, da uporaba različnih stopenj pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU v korist letalskim družbam, za lete katerih je v obdobju, na katero se je nanašal sporni sklep, veljala nižja stopnja DZP.
- 45 Po mnenju družb Aer Lingus in Ryanair je Splošno sodišče pri tej ugotovitvi napačno uporabilo pravo iz razlogov, ki so predstavljeni v okviru različnih delov njunih pritožbenih razlogov.
- 46 Ob upoštevanju teh okoliščin je treba preučiti različne dele pritožbenih razlogov družb Ryanair in Aer Lingus, s katerimi se želi dokazati, da je Splošno sodišče v obrazložitvi napačno uporabilo pravo, ko je potrdilo uporabo višje stopnje DZP kot referenčne stopnje in ni upoštevalo morebitnega povračila dela tega davka gospodarskim subjektom, za katere je veljala višja stopnja. Najprej bo preučen prvi del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair, nato četrti del istega pritožbenega razloga in nazadnje skupaj vsi deli edinega pritožbenega razloga družbe Aer Lingus ter drugi in tretji del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair.

#### *Prvi del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair*

##### Trditve strank

- 47 Družba Ryanair izpodbija to, da je Splošno sodišče v točkah od 74 do 76 sodbe Ryanair zavrnilo njeno trditev, da je za presojo, ali je DZP, ki se obračuna po nižji stopnji, državna pomoč, ustrezna referenčna stopnja 3 EUR, ki so jo irski organi določili marca 2011. Po mnenju družbe Ryanair to, da se ta stopnja 3 EUR ni uporabljala v obdobju, na katero se je nanašal sporni sklep, ni ovira za to, da bi se izbrala kot referenčna stopnja. Stopnja 10 EUR naj ne bi nikoli obstajala neodvisno od znižane stopnje in obe stopnji naj bi bili uvedeni in odpravljeni hkrati. Po mnenju družbe Ryanair zato v tej zadevi nikoli ni bilo „običajne“ ali „referenčne“ stopnje.
- 48 Komisija in irska vlada zatrjujeta, da je ta del edinega pritožbenega razloga brezpredmeten, ker družba Ryanair izpodbija le točko 74 sodbe Ryanair in ne graja obrazložitve, ki jo je Splošno sodišče navedlo v točkah 75 in 76 iste sodbe in ki zadostuje za utemeljitev zavrnitve trditve, ki jo je navedla pred Splošnim sodiščem. Podredno prerokata utemeljenost trditev družbe Ryanair.

##### Presoja Sodišča

- 49 V nasprotju s trditvami Komisije in irske vlade prvi del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair ni brezpredmeten. Družba Ryanair namreč v pritožbi navaja, da se ta del ne nanaša samo na točko 74 sodbe Ryanair, ampak tudi na točki 75 in 76 navedene sodbe. Poleg tega so te tri točke v bistvu del ene in iste obrazložitve, ki temelji na ugotovitvi, da se v obdobju, na katero se nanaša sporni sklep, stopnja 3 EUR ni uporabljala in da se zato ni mogla uporabiti kot referenčna stopnja.
- 50 Vendar pa trditev družbe Ryanair vsebinsko ni mogoče sprejeti.

- 51 Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da je v členu 107(1) PDEU določeno, da je treba pri presoji pogoja selektivnosti ugotoviti, ali je v okviru določene pravne ureditve nacionalni ukrep tak, da lahko daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“ v primerjavi z drugimi podjetji in proizvodnjo drugega blaga, ki bi bili glede na cilj, ki se dosega z zadevno ureditvijo, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju (sodba z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, EU:C:2011:732, točka 75 in navedena sodna praksa).
- 52 Kot generalni pravobranilec v bistvu poudarja v točki 41 sklepnih predlogov, pa take presoje ni mogoče opraviti z izvedbo primerjave med zneskom, ki bi ga morale plačati letalske družbe, ki so zavezane za plačilo nižje stopnje DZP, in hipotetičnim zneskom davka, izračunanim na podlagi stopnje, ki se, kot priznava družba Ryanair, v obdobju, na katero se nanaša izpodbijani sklep, ni uporabljala za noben let in za nobeno letalsko družbo. Kot je Splošno sodišče pravilno poudarilo v točki 75 sodbe Ryanair, določitev druge referenčne stopnje, kot je stopnja, ki se je dejansko uporabljala v zadevnem obdobju, ne bi omogočala upoštevanja vseh učinkov DZP.
- 53 Iz tega izhaja, da v točkah od 74 do 76 sodbe Ryanair ni bilo napačno uporabljeno pravo, kot to zatrjuje družba Ryanair, in da je treba prvi del njenega edinega pritožbenega razloga zavriniti.

#### *Četrty del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair*

##### Trditve strank

- 54 Družba Ryanair s četrtyim delom svojega edinega pritožbenega razloga zatrjuje, da je v nasprotju z ugotovitvijo Splošnega sodišča v točki 89 sodbe Ryanair to, da sta bili obe stopnji DZP uvedeni hkrati, pomembno za presojo, ali je nižja stopnja „državna pomoč“. Sočasna uvedba dveh stopenj naj ne bi bil „način izvedbe ukrepa“, kot je štelo Splošno sodišče. Irska naj namreč ne bi mogla nameravati uvesti enotne stopnje 10 EUR na potnika, saj se je pozneje odločila stopnji DZP nadomestiti z enotno stopnjo 3 EUR na potnika. Družba Ryanair dodaja, da to, da se je nižja stopnja DZP uporabila redkeje, ne zadostuje, da bi se izključilo upoštevanje te stopnje kot referenčne stopnje, saj je pogostnost obdavčljivih transakcij, za katere se uporabi določena davčna stopnja, le eden od več elementov, ki jih je treba upoštevati.
- 55 Komisija meni, da ta del ni utemeljen, irska vlada pa zatrjuje, da ni dopusten, ker ni dovolj obrazložen, in podredno, da ni utemeljen.

##### Presoja Sodišča

- 56 V nasprotju s trditvami irske vlade je družba Ryanair pravno zadostno predstavila razloge, na podlagi katerih meni, da je bilo v točki 89 sodbe Ryanair napačno uporabljeno pravo.
- 57 Vendar pa s temi razlogi ni mogoče izpodbiti utemeljenosti tega, da je Splošno sodišče zavrnilo trditve družbe Ryanair, tako da je treba tudi ta del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair zavriniti.
- 58 Kot je namreč Splošno sodišče v bistvu poudarilo v točki 89 sodbe Ryanair, bi, če bi se štelo, da se z nižjo stopnjo DZP podjetjem, za katera je veljala, ne bi dajala selektivna prednost samo zato, ker je bila uvedena hkrati s stopnjo 10 EUR na potnika, to pomenilo, da bi bilo to, ali je državni ukrep državna pomoč, odvisno od uporabljenega načina izvedbe. Kot pa izhaja iz ustaljene sodne prakse Sodišča, se s členom 107(1) PDEU ne določa razločevanje med državnimi ukrepi glede na načine izvedbe, ki jih uporabijo nacionalni organi (glej v tem smislu sodbo z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, EU:C:2011:732, točka 87 in navedena sodna praksa).

59 Četrty del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair je treba zato prav tako zavrniti.

*Edini pritožbeni razlog družbe Aer Lingus ter drugi in tretji del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair*

Trditve strank

- 60 Edini pritožbeni razlog družbe Aer Lingus se deli na štiri dele. Družba Aer Lingus s prvim delom zatrjuje, da je bilo v točki 43 sodbe Aer Lingus, če jo je treba razumeti tako, da se pri presoji, ali je neki ukrep državna pomoč, ne sme nikoli upoštevati, da je ta ukrep morda v nasprotju z drugimi določbami prava Unije, ki ne izhajajo iz členov 107 in 108 PDEU, napačno uporabljeno pravo. Po mnenju družbe Aer Lingus je Sodišče upoštevnost tega vprašanja priznalo v točkah 31 in 32 sodbe z dne 27. marca 1980, Denkavit italiana (61/79, EU:C:1980:100), in v točkah od 14 do 16 sodbe z dne 10. julija 1980, Ariete (811/79, EU:C:1980:195). Poleg tega naj bi izhajalo iz točk 23 in 24 sodbe z dne 27. septembra 1988, Asteris in drugi (od 106/87 do 120/87, EU:C:1988:457), in iz točke 60 sodbe z dne 1. julija 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Komisija (T-62/08, EU:T:2010:268), da plačilo države, opravljeno kot odškodnina za škodo, ki jo je povzročila, ni državna pomoč.
- 61 V tem okviru družba Aer Lingus opozarja, da je pred Splošnim sodiščem zatrjevala, da je obračunavanje DZP po stopnji 10 EUR na potnika nezakonito, ker je v nasprotju s členom 56 PDEU in Uredbo št. 1008/2008, in da je bilo mogoče, da bi se DZP, obračunana po tej stopnji, povrnila letalskim družbam. Zaradi te nezakonitosti pa naj se nižja stopnja DZP ne bi mogla opredeliti kot državna pomoč.
- 62 Družba Aer Lingus z drugim delom svojega edinega pritožbenega razloga zatrjuje, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ko je v točki 63 sodbe Aer Lingus ugotovilo, da je Komisija pravilno opredelila stopnjo 10 EUR na potnika kot „običajno“ stopnjo dajatve, čeprav je bila ta stopnja nezakonita. Točka 58 iste sodbe, v kateri je bilo ugotovljeno, da trditev družbe Aer Lingus temelji na zmotni predpostavki, naj bi bila protislovna in v njej naj bi bila storjena napaka, saj je Komisija v spornem sklepu ugotovila le, da obstoj različnih stopenj DZP pomeni omejitev prostega pretoka storitev, ne pa, da to pomeni višja stopnja sama zase.
- 63 Družba Aer Lingus s tretjim delom svojega edinega pritožbenega razloga graja točko 60 sodbe Aer Lingus, v kateri se, ker bi bilo mogoče davčno diskriminacijo, kot je ta, ki izhaja iz obstoja dveh različnih stopenj DZP, odpraviti tako, da bi se nižja stopnja povišala na raven višje, ali obratno, da bi se višja stopnja znižala na raven nižje, ali da bi se uvedla nova enotna stopnja, ne more trditi, da naj bi bila višja stopnja DZP nezakonita. Po mnenju družbe Aer Lingus se v tej točki vprašanje ukrepa, ki bi ga morala država članica sprejeti za prenehanje diskriminacije v prihodnosti, zamenjuje z vprašanjem ukrepa, ki bi ga morala sprejeti za odpravo „pretekle“ nezakonitosti diskriminatornih davčnih stopenj.
- 64 Nazadnje družba Aer Lingus s četrtim delom svojega edinega pritožbenega razloga graja točko 61 sobe Aer Lingus, v kateri je ugotovljeno, da „pravica do vračila [DZP, plačanega po stopnji 10 EUR na potnika], če se predpostavi, da je ugotovljena, ni samodejna in da je odvisna od vrste dejavnikov, kot so zastaralni roki, ki veljajo po nacionalnem pravu za vložitev take zahteve, in spoštovanje splošnih načel, kot je neobstoj neutemeljene obogatitve“. Družba Aer Lingus zatrjuje, da iz notranje nezakonitosti višje stopnje DZP ali različnih stopenj in tega, da je bilo Irski v bistvu naloženo, naj družbam, ki so plačale DZP po višji stopnji, povrne razliko med to stopnjo in nižjo stopnjo, izhaja, da višje stopnje ni mogoče šteti za „običajno“ stopnjo dajatve.

- 65 Družba Ryanair z drugim delom svojega edinega pritožbenega razloga zatrjuje, da stopnja DZP 10 EUR na potnika ne more biti „referenčna stopnja“ za presojo, ali je nižja stopnja DZP državna pomoč, saj je bila stopnja 10 EUR na potnika po analogiji s tem, kar je Sodišče presodilo v sodbi z dne 6. februarja 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72), v nasprotju s členom 56 PDEU in Uredbo št. 1008/2008. S štetjem višje stopnje za referenčno stopnjo naj bi se posegalo v skladnost prava Unije.
- 66 Družba Ryanair s tretjim delom svojega edinega pritožbenega razloga zatrjuje, da se je Splošno sodišče v točki 88 sodbe Ryanair napačno sklicevalo na „morebitne zahteve za povračilo“ DZP, plačane po višji stopnji. Po njenem mnenju je bilo obdavčenje z DZP po navedeni stopnji v nasprotju s pravom Unije, presežek plačane dajatve pa bi bilo treba povrniti zadevnim podjetjem.
- 67 Komisija in irska vlada izpodbijata trditve družb Aer Lingus in Ryanair ter menita, da jih je treba zavrni kot neutemeljene.

#### Presoja Sodišča

- 68 Najprej je treba v zvezi s prvim delom edinega pritožbenega razloga družbe Aer Lingus opozoriti, da so samo učinki zadevnega davčnega ukrepa pomembni za presojo, ali je ta ukrep državna pomoč, in zlasti za ugotovitev, ali ta ukrep privede do ugodnejše davčne obravnave upravičencev do tega ukrepa v razmerju do preostalih zavezancev (glej v tem smislu sodbo z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, EU:C:2011:732, točka 87 in navedena sodna praksa).
- 69 Tako okoliščina, da je davčni ukrep v nasprotju z drugimi določbami prava Unije, ki ne izhajajo iz členov 107 in 108 PDEU, ne omogoča izključitve tega, da bi se oprostitev, ki se s tem ukrepom prizna nekaterim zavezancem, opredelila kot državna pomoč, dokler ima zadevni ukrep učinke glede na preostale zavezance in ni bil niti odpravljen niti razglašen za nezakonit in s tem postal neveljaven (glej v tem smislu sodbo z dne 3. marca 2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, točka 38).
- 70 V bistvu gre za to, kar je Splošno sodišče poudarilo v točki 43 sodbe Aer Lingus, sicer pa tudi v točki 65 sodbe Ryanair. V nasprotju z navedbami družbe Aer Lingus v prvem delu njenega edinega pritožbenega razloga torej v točki 43 sodbe Aer Lingus ni bilo napačno uporabljeno pravo.
- 71 S sodno prakso, na katero se sklicuje družba Aer Lingus in ki je navedena v točki 60 te sodbe, ni mogoče izpodbiti te ugotovitve.
- 72 Iz te sodne prakse namreč izhaja le, da to, da se podjetju povrne znesek dajatve, ki mu je bila naložena v nasprotju s pravom Unije, oziroma odškodnine, ki jih morajo plačati nacionalni organi podjetjem kot nadomestilo za škodo, ki so jim jo povzročili, niso državne pomoči.
- 73 Državna pomoč, na katero se nanaša sporni sklep, pa ne izhaja iz povračila dajatve, ki je v nasprotju z drugimi določbami prava Unije, ki ne izhajajo iz členov 107 in 108 PDEU, in ki sta jo plačali družbi Aer Lingus in Ryanair, niti iz plačila odškodnine tema podjetjema. Ta sodna praksa je zato v obravnavanih zadevah brezpredmetna.
- 74 Prvi del edinega pritožbenega razloga družbe Aer Lingus je treba zato zavrni kot neutemeljen.
- 75 Dalje, v zvezi z drugim in četrtim delom edinega pritožbenega razloga družbe Aer Lingus ter drugim in tretjim delom edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair je treba ugotoviti, da temeljijo na predpostavki, da bi lahko to, da je DZP v celoti ali delno v nasprotju z drugimi določbami prava Unije, ki ne izhajajo iz členov 107 in 108 PDEU, vplivalo na presojo, ali je celotna oziroma delna oprostitev plačila te dajatve, do katere bi bili upravičeni nekateri gospodarski subjekti, državna pomoč

v smislu člena 107(1) PDEU, ker bi lahko s postopkom pred nacionalnimi sodišči privedlo zlasti do povračila celotne ali dela zadevne dajatve preostalim gospodarskim subjektom, ki ne bi bili upravičeni do zadevne oprostitve.

- 76 Ni pa sporno, da je zadevni davčni ukrep ob presoji Komisije in ob tem, ko je ta sprejela sporni sklep, učinkoval tako, da so nekatere letalske družbe plačevale DZP po nižji stopnji, medtem ko so druge, ki so bile v skladu s presojo Komisije, ki je družbi Aer Lingus in Ryanair nista izpodbijali, glede na cilje zadevnega davčnega ukrepa v primerljivem pravnem in dejanskem položaju, plačevale isto dajatev po višji stopnji.
- 77 Iz ugotovitev, navedenih v točkah 68 in 69 te sodbe, je razvidno, da je Komisija morala upoštevati te učinke in da jih ne bi mogla prezreti zgolj zato, ker bi lahko letalske družbe, za katere je veljala manj ugodna davčna obravnava, s postopkom pred nacionalnimi sodišči po potrebi na podlagi drugih določb prava Unije, ki ne izhajajo iz členov 107 in 108 PDEU, morda prejele preplačilo dajatve, ki so jo plačale.
- 78 Poudariti je treba namreč, da o morebitnem povračilu dajatve, ki je domnevno nezakonita glede na pravo zadevne države članice ali ki je v nasprotju z drugimi določbami prava Unije, ki ne izhajajo iz členov 107 in 108 PDEU, potem ko so po potrebi nacionalna sodišča od Sodišča v postopku predhodnega odločanja prejela potrebna pojasnila glede obsega in razlage prava Unije, dokončno ne odloča Komisija, ampak nacionalna sodišča. Polni učinek člena 107 PDEU bi bil bistveno zmanjšan, če bi morala Komisija, preden bi lahko opredelila davčni ukrep kot „državno pomoč“ v smislu tega člena, čakati na odločbo pristojnih sodišč v zvezi z morebitnim povračilom preplačila davka ali dajatve, ki so jo plačali nekateri zavezanci.
- 79 Glede na vse zgoraj navedeno je treba drugi in četrti del edinega pritožbenega razloga družbe Aer Lingus ter drugi in tretji del edinega pritožbenega razloga družbe Ryanair zavriniti kot neutemeljene in zato zavriniti tudi nasprotni pritožbi v celoti.

### **Glavni pritožbi**

- 80 Komisija v utemeljitev vsake od svojih pritožb navaja en pritožbeni razlog, ki se nanaša na kršitev člena 108(3) PDEU in člena 14 Uredbe št. 659/1999, pri čemer glede obeh navaja enake trditve. S tema pritožbenima razlogoma izpodbija točke od 88 do 127 sodbe Aer Lingus in točke od 119 do 152 sodbe Ryanair.

#### *Trditve strank*

- 81 Komisija Splošnemu sodišču očita, da je napačno uporabilo pravo in kršilo člen 108(3) PDEU in člen 14 Uredbe št. 659/1999, ker je s tem, da je presodilo, da bi morala upoštevati, do katere mere so letalske družbe upravičenke prednost, ki je izhajala iz uporabe DZP po nižji stopnji, prenesle na potnike, določila novo ekonomsko merilo za ugotavljanje zneskov državne pomoči, kot je ta v obravnavanem primeru, katerih vračilo je treba zagotoviti.
- 82 Družba Aer Lingus izpodbija trditve Komisije, ki naj bi izhajale iz napačnega razumevanja sodbe Aer Lingus. Opozarja, da je Splošno sodišče presodilo, da je DZP trošarina oziroma, povedano drugače, posredna dajatev, ki jo nosijo potniki, ki naj bi bili upravičenci do nižje stopnje DZP. Zadevnega davčnega ukrepa naj zato ne bi bilo mogoče primerjati z državno subvencijo ali ukrepom, ki omogoča podjetju, da zmanjša stroške. Družba Aer Lingus dodaja, da ji ni bilo dovoljeno, da bi potnikom, ki potujejo z leti, za katere velja nižja stopnja, zaračunala znesek, ki je višji od te stopnje, in da če bi morala vrniti 8 EUR na vozovnico, kot je zahtevala Komisija, ne bi mogla naknadno pridobiti tega zneska od potnikov, ki so zadevno vozovnico kupili po nižji stopnji.

- 83 Družba Ryanair zatrjuje, da je edini pritožbeni razlog Komisije brezpredmeten. Meni, da je Splošno sodišče v utemeljitev razglasitve ničnosti člena 4 spornega sklepa v točkah od 120 do 133, od 134 do 144 in od 145 do 149 sodbe Ryanair navedlo tri različne razloge. Pritožba Komisije naj bi se nanašala le na prvega od teh razlogov, ki se nanaša na obseg prenosa DZP na potnike, medtem ko naj Komisija preostalih dveh, ki se nanašata na, prvič, poseben položaj in konkurenčne omejitve zadevnega trga, in drugič, na neobstoj utemeljitve potrebe po zagotovitvi vračila razlike med višjo in nižjo stopnjo DZP za ponovno vzpostavitev prejšnjega stanja, ne bi izpodbijala.
- 84 Družba Ryanair podredno zatrjuje, da edini pritožbeni razlog Komisije ni utemeljen. Splošno sodišče naj bi se namreč omejilo na uporabo načela, da je bilo treba ugotoviti dejansko vrednost prednosti, pridobljene s pomočjo. Poleg tega naj bi Komisija pretirano poudarjala težave, povezane z ugotavljanjem natančnega zneska, če bi bilo treba sprejeti rešitev, ki jo zagovarja Splošno sodišče. Družba Ryanair nazadnje opozarja, da ne bi bilo logično, če se ne bi upoštevalo, da je upravičenec do pomoči pridobljeno prednost prenesel na stranke, medtem ko člen 13 Direktive 2014/104 kršitelju pravil o konkurenci omogoča, da se izogne temu, da bi kot odškodnino plačal povečane stroške, ki izhajajo iz kršitve, če so bili ti preneseni na stranke tožeče stranke.
- Presoja Sodišča*
- 85 Najprej je treba poudariti, da edini pritožbeni razlog Komisije v nasprotju s trditvami družbe Ryanair ni brezpredmeten.
- 86 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je treba sicer očitke, ki se nanašajo na dodatne razloge sodbe Splošnega sodišča, takoj zavrniti kot brezpredmetne, ker ne morejo povzročiti razveljavitve te sodbe (glej v tem smislu sodbo z dne 2. septembra 2010, Komisija/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, točka 75 in navedena sodna praksa).
- 87 Vendar v obravnavanem primeru v nasprotju s trditvami družbe Ryanair v točkah od 120 do 149 sodbe Ryanair niso navedeni trije različni razlogi, od katerih bi vsak zase zadostoval za utemeljitev razglasitve ničnosti člena 4 spornega sklepa. V teh točkah so pojasnjeni, kot so to tudi s podobnim besedilom v točkah od 104 do 123 sodbe Aer Lingus, različni vidiki iste obrazložitve, s katero Splošno sodišče utemeljuje svojo odločitev, navedeno v točki 123 sodbe Aer Lingus in točki 119 sodbe Ryanair, da je Komisija storila „napako pri presoji in napačno uporabila pravo“, ko je določila znesek, za katerega je treba zagotoviti, da ga letalske družbe vrnejo, na 8 EUR na potnika. Ti različni vidiki so med seboj povezani in družba Ryanair jih umetno in ob neupoštevanju njihove notranje povezanosti loči na tri domnevno različne razloge.
- 88 Poleg tega Komisija s svojimi trditvami izpodbija celotno obrazložitev Splošnega sodišča in ne samo njenega dela, kot to zatrjuje družba Ryanair.
- 89 Ob upoštevanju navedenega je treba v zvezi z vsebinsko preučitvijo edinega pritožbenega razloga Komisije najprej opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča namen obveznosti države članice, da z zagotovitvijo vračila ukine pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z enotnim trgovom, ponovna vzpostavitev stanja pred dodelitvijo pomoči (glej v tem smislu sodbo z dne 4. aprila 1995, Komisija/Italija, C-350/93, EU:C:1995:96, točka 21 in navedena sodna praksa).
- 90 Ta cilj je dosežen, ko upravičenci ali z drugimi besedami podjetja, ki so imela od pomoči dejansko korist, vrnejo zadevne pomoči, po potrebi skupaj z zamudnimi obrestmi. S tem vračilom namreč upravičenec izgubi prednost, ki jo je imel na trgu v primerjavi s svojimi konkurenti, in je ponovno vzpostavljeno stanje pred izplačilom pomoči (sodba z dne 29. aprila 2004, Nemčija/Komisija, C-277/00, EU:C:2004:238, točka 75 in navedena sodna praksa).

- 91 Poleg tega zagotovitev vračila nezakonite pomoči, da bi se ponovno vzpostavilo prejšnje stanje, ne pomeni drugačne rekonstrukcije preteklosti glede na hipotetične elemente, kot so pogosto številne odločitve, ki bi jih zadevni gospodarski subjekti lahko sprejeli, in to toliko bolj, ker bi se lahko odločitve, ki so bile dejansko sprejete zaradi koristi od pomoči, izkazale za nepopravljive (sodba z dne 15. decembra 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, točka 118).
- 92 Iz tega izhaja, kot generalni pravobranilec v bistvu poudarja v točki 62 sklepnih predlogov, da zagotovitev vračila te pomoči zajema povračilo prednosti, ki jo je z njo dobil upravičenec, in ne povračila morebitne ekonomske koristi, ki jo je ta pridobil z izkoriščanjem te prednosti. Taka korist morda ni enaka prednosti, ki pomeni navedeno pomoč, ali celo ne obstaja, ta okoliščina pa ne more upravičiti, da se ne bi zagotovilo vračilo te pomoči ali drugega zneska iste pomoči, ki pomeni prednost, omogočeno z zadevno nezakonito pomočjo.
- 93 Kar natančneje zadeva nezakonito pomoč, dodeljeno kot davčno ugodnost, prav tako iz sodne prakse Sodišča izhaja, da zagotovitev vračila pomoči zajema to, da se za transakcije, ki jih je upravičenec do zadevne pomoči dejansko izvedel, uporabi davčna obravnava, ki bi se zanje uporabila, če nezakonite pomoči ne bi bilo (glej v tem smislu sodbo z dne 15. decembra 2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, točka 119).
- 94 V obravnavanem primeru je bila v skladu s spornim sklepom davčna ugodnost, dodeljena z DZP v tem, da sta se v zadevnem obdobju uporabljali različni stopnji dajatve, ki naj bi omogočili letalskim družbam na Irskem, ki so morale plačati stopnjo dajatve 2 EUR, prednost v razmerju do preostali družb, ki so morale v istem obdobju plačati znesek 10 EUR na potnika. Družbama Aer Lingus in Ryanair pa ni uspelo dokazati, da bi bil navedeni sklep v delu, v katerem je bil ugotovljen obstoj državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, nezakonit.
- 95 V teh okoliščinah je treba ob upoštevanju preudarkov iz točk od 89 do 93 te sodbe ugotoviti, da je bilo za vračilo pomoči, kot je bila ugotovljena s spornim sklepom, potrebno, da irski davčni organi zagotovijo, da upravičenci do nižje stopnje DZP vrnejo razliko med zneskom DZP, ki bi ga bilo treba plačati za vsak zadevni let, če ne bi bilo nezakonite pomoči, torej med zneskom DZP po višji stopnji, in zneskom DZP, ki je bil dejansko plačan, to je zneskom, izračunanim na podlagi nižje stopnje DZP.
- 96 Zato je treba v obravnavanem primeru ugotoviti, da se je z vračilom pomoči zahtevala zagotovitev vračila zneska 8 EUR na potnika za vsak zadevni let, kot ga je Komisija natančno določila v členu 4 spornega sklepa.
- 97 S preudarki, navedenimi v točkah od 104 do 123 sodbe Aer Lingus in v točkah od 120 do 149 sodbe Ryanair, v nasprotju z ugotovitvami Splošnega sodišča ni mogoče utemeljiti drugačnega sklepa.
- 98 Ker so bile letalske družbe v skladu z irsko zakonodajo, ki se je uporabila, neposredne zavezanke za plačilo DZP, namreč ni pomembno, da je bila v okoliščinah obravnavanih zadev ta dajatev v irski zakonodaji opredeljena kot „trošarina“. Iz istega razloga je vprašanje, ali je treba DZP z vidika načina izvedbe opredeliti kot neposredno ali posredno dajatev, brezpredmetno.
- 99 Prav tako je glede vprašanja zagotovitve vračila pomoči brezpredmeten pojem „ekonomske posledice“, naveden v točki 91 sodbe Aer Lingus in v točki 123 sodbe Ryanair. Splošno sodišče je v zvezi s tem navedlo, da je treba pri letih, za katere velja nižja stopnja 2 EUR na potnika, za presojo „ekonomskih posledic“ ugotoviti, do katere mere so zadevne letalske družbe dejansko ohranile ekonomsko prednost, ki izhaja iz uporabe te nižje stopnje.
- 100 Kot pa je razvidno iz točk 92 in 93 te sodbe, zagotovitev vračila pomoči zajema povračilo prednosti, ki jo je z njo dobil upravičenec, in ne povračila ekonomske koristi, ki jo je ta morda pridobil z izkoriščanjem te prednosti. Tako ni treba preučiti, ali in do katere mere so te družbe dejansko koristile ekonomsko prednost, ki izhaja iz uporabe nižje stopnje.

- 101 Iz preudarkov Splošnega sodišča, navedenih v točkah od 92 do 105 sodbe Aer Lingus in v točkah od 124 do 136 sodbe Ryanair, je razvidna enaka zamenjava prednosti, dodeljene z učinkom nižje stopnje DZP, s koristjo, ki so jo lahko ali ki bi jo lahko imeli upravičenci od te prednosti.
- 102 V nasprotju s tem, kar je Splošno sodišče ugotovilo v točki 105 sodbe Aer Lingus in točki 136 sodbe Ryanair, namreč prednost, kot jo je Komisija ugotovila v spornem sklepu, ni v tem, da so lahko letalske družbe, za katere je veljala ta stopnja, „ponudile konkurenčnejše cene“. Bila je preprosto v tem, da so morale te družbe plačati manjši znesek DZP od zneska, ki bi ga morale plačati, če bi za njihove lete veljala višja stopnja DZP. Vprašanje, ali jim je ta prednost omogočila ponudbo konkurenčnejše cene vozovnic, ali pa so to prednost izkoristile kako drugače, se nanaša na presojo morebitne koristi, ki so jo lahko pridobile z izkoriščanjem dodeljene prednosti, pri čemer taka presoja ne vpliva na zagotovitev vračila pomoči.
- 103 Splošno sodišče je tudi v točki 110 sodbe Aer Lingus in v točki 141 sodbe Ryanair napačno ugotovilo, da so bile okoliščine zadev, v katerih je odločalo, drugačne od okoliščin v zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 15. decembra 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), ker letalske družbe, upravičenke do nižje stopnje DZP, „niso mogle izbrati drugačne transakcije kot tiste, ki je pridobila pomoč“.
- 104 Kot je namreč Splošno sodišče v bistvu priznalo v točki 111 sodbe Aer Lingus in v točki 142 sodbe Ryanair, navedenim družbam nič ni preprečevalo, da bi vozovnicam za lete, za katere je veljala nižja stopnja DZP, ceno brez davkov povišale za 8 EUR. To, da so lahko v skladu s členom 23(1) Uredbe št. 1008/2008 ceni vozovnice brez davka dodale le 2 EUR, ki ustrezata DZP, obračunani po nižji stopnji, ne bi moglo privedi do drugačne ugotovitve, ker bi se lahko znesek, ki ustreza razliki med stopnjama DZP, torej 8 EUR, pred tem vključil v ceno vozovnice brez davka.
- 105 Navedenih preudarkov ni mogoče izpodbiti s trditvami družbe Ryanair, ki se nanašajo na člen 13 Direktive 2014/104. Kot izhaja iz sodne prakse Sodišča, navedene v točkah 89 in 90 te sodbe, je namen zagotovitve vračila nezakonite pomoči drugačen od namena, ki se dosega z Direktivo 2014/104. Natančneje, namen te direktive, kot je razviden iz njenih uvodnih izjav 3 in 4, je zagotoviti, da lahko vsaka oseba, ki meni, da je žrtev kršitve pravil o konkurenci, določenih s členom 101 in 102 PDEU, učinkovito uveljavi pravico do odškodnine za škodo, za katero meni, da jo je utrpela. Namen zagotovitve vračila pomoči pa ni odškodnina za katero koli posamično škodo, ampak da se na zadevnem trgu ponovno vzpostavi stanje, kot je bilo pred dodelitvijo navedene pomoči.
- 106 Iz vsega navedenega izhaja, da je Splošno sodišče s tem, da je v točki 123 sodbe Aer Lingus in v točki 119 sodbe Ryanair presodilo, da je Komisija storila „napako pri presoji in napačno uporabila pravo“, ko je določila znesek pomoči, za katerega je treba zagotoviti, da ga upravičenci do nižje stopnje DZP vrnejo, na 8 EUR na potnika na letih, za katere velja ta stopnja, v svoji sodbi napačno uporabila pravo.
- 107 Pritožbama Komisije je zato treba ugoditi in razveljaviti točki 1 izrekov sodb Aer Lingus in Ryanair.

### **Tožba pred Splošnim sodiščem**

- 108 V skladu s členom 61, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije lahko to v primeru razveljavitve odločitve Splošnega sodišča samo dokončno odloči o zadevi, če stanje postopka to dovoljuje. Tako je v obravnavani zadevi.

109 Ker je treba izpodbijani sodbi razveljaviti le glede točk 1 izrekov, ne pa tudi glede točk 2 izrekov, se ta razveljavitev ne nanaša na to, da je Splošno sodišče zavrnilo prvi in peti tožbeni razlog družbe Aer Lingus ter prvi, četrti in peti tožbeni razlog družbe Ryanair. Zato je treba preučiti le drugi, tretji in četrti tožbeni razlog družbe Aer Lingus pred Splošnim sodiščem ter drugi in tretji tožbeni razlog družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem.

*Tretji in četrti tožbeni razlog družbe Aer Lingus pred Splošnim sodiščem ter prvi del tretjega tožbenega razloga družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem*

110 Družbi Aer Lingus in Ryanair v bistvu zatrjujeta, da je Komisija napačno uporabila pravo in storila napako pri presoji, ko je določila znesek pomoči, za katerega je treba zagotoviti vračilo, na 8 EUR na potnika na vsakem letu, za katerega je veljala nižja stopnja DZP.

111 Te trditve je treba zavrniti iz razlogov, navedenih v točkah od 85 do 106 te sodbe.

112 Družbi Aer Lingus in Ryanair zatrjujeta tudi, da ker letalske družbe od vsakega od potnikov na letih, za katere je veljala nižja stopnja DZP, ne morejo več pridobiti 8 EUR, ki jih morajo vrniti, obveznost plačila tega zneska, naložena s členom 4 spornega sklepa, pomeni naložitev dodatne dajatve ali sankcije, ki je v nasprotju z načeli sorazmernosti in enakega obravnavanja ter sodno prakso Sodišča, v skladu s katero vračila pomoči ni mogoče šteti za sankcijo.

113 Tudi te trditve je treba zavrniti.

114 Kot je generalni pravobranilec poudaril v točki 83 sklepnih predlogov, zagotovitev vračila zneska, ki je enak razliki med dajatvijo, ki bi jo bilo treba plačati, če ne bi bilo ukrepa nezakonite pomoči, in nižjim zneskom, plačanim ob uporabi tega ukrepa, ni nova dajatev, ki bi bila uvedena z retroaktivnim učinkom (glej v tem smislu sodbo z dne 10. junija 1993, Komisija/Grčija, C-183/91, EU:C:1993:233, točka 17). Gre za zagotovitev vračila dela prvotne dajatve, ki ni bil plačan zaradi uporabe nezakonite oprostitve. Taka zagotovitev vračila tudi ni sankcija (sodba z dne 17. junija 1999, Belgija/Komisija, C-75/97, EU:C:1999:311, točka 65).

115 Prav tako v zvezi s trditvijo, da letalske družbe, na katere se nanaša zagotovitev vračila, od lastnih strank ne morejo pridobiti preostanka dajatve, ki jo morajo vrniti, zadostuje opozoriti, da je, ker je bila nezakonita pomoč, ki jo je Komisija ugotovila v spornem sklepu, v uporabi nižje stopnje DZP, torej v delni oprostitvi dajatve, za plačilo katere niso bile zavezane stranke teh letalskih družb, temveč te letalske družbe, zagotovitev vračila te pomoči nujno zajemala vračilo razlike med uporabljenima stopnjama. Kot je razvidno iz točk 99 in 100 te sodbe, to velja tudi v primeru, da upravičenci do te pomoči od zadevne prednosti niso imeli nobene koristi, bodisi ker so koriščenje prednosti omogočili njihovim strankam bodisi iz katerega koli drugega razloga.

116 Nazadnje, z obveznostjo zagotovitve vračila navedene pomoči se ne krši niti načelo sorazmernosti niti načelo enakega obravnavanja. Na eni strani iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhaja, da je odprava nezakonite pomoči z zagotovitvijo vračila logična posledica ugotovitve njene nezakonitosti, tako da zagotovitev vračila te pomoči zaradi ponovne vzpostavitve prejšnjega stanja načeloma ni mogoče obravnavati kot ukrep, ki ni sorazmeren s cilji določb o državni pomoči iz Pogodbe DEU (sodbi z dne 11. marca 2010, CELF in ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, točka 54, in z dne 28. julija 2011, Diputación Foral de Vizcaya in drugi/Komisija, od C-471/09 P do C-473/09 P, neobjavljena, EU:C:2011:521, točka 100).

117 Na drugi strani upravičenci do pomoči, ki jo morajo vrniti, očitno niso v enakem položaju kot letalske družbe, ki niso bile upravičene do pomoči in na katere se zagotovitev vračila ne nanaša, tako da se ne more postavljati vprašanje različnega obravnavanja podobnih položajev, ki bi bilo v nasprotju z načelom enakega obravnavanja.

- 118 Iz navedenega izhaja, da je treba tretji in četrti tožbeni razlog družbe Aer Lingus pred Splošnim sodiščem ter prvi del tretjega tožbenega razloga družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem zavrnuti.

*Drugi tožbeni razlog družbe Aer Lingus pred Splošnim sodiščem in drugi del tretjega tožbenega razloga družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem*

- 119 Družbi Aer Lingus in Ryanair zatrjujeta, da imajo letalske družbe, zavezane k plačilu višje stopnje DZP, pravico do vračila preplačila obračunane dajatve, tako zato, ker uvedba dveh različnih stopenj pomeni kršitev prostega pretoka storitev, določene v členu 56 PDEU, kot tudi ob uporabi sodne prakse, ki izhaja iz sodbe z dne 7. septembra 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Zagotovitev, da upravičenci do nižje stopnje DZP vrnejo razliko med to stopnjo in višjo stopnjo, naj bi zato pomenila kršitev člena 14(1) Uredbe št. 659/1999 in načel pravne varnosti, učinkovitosti in dobrega upravljanja. Poleg tega naj bi taka zagotovitev vračila povzročila resna izkrivljanja konkurence. Po tej zagotovitvi vračila naj bi bile namreč letalske družbe, na katere se je nanašal ta ukrep zagotovitve vračila, postavljene v slabši položaj, ker bi torej plačale celotni znesek 10 EUR na potnika, medtem ko bi morale preostale letalske družbe, ki jim je bilo od prvotno plačanih 10 EUR na potnika vrnjenih 8 EUR, nositi le dajatev v višini 2 EUR na potnika.
- 120 V zvezi s tem je treba poudariti, da narava ukrepa, na katerega se nanaša sporni sklep, ni v ničemer podobna naravi ukrepa, na katerega se nanaša sodba z dne 7. septembra 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528).
- 121 DZP je bil namreč splošna dajatev in Komisija je v spornem sklepu ugotovila, da nižja stopnja DZP pomeni delno oprostitvev, ki pomeni ukrep pomoči. V teh okoliščinah se zavezanci za plačilo zadevne dajatve, da bi se izognili njenemu plačilu ali da bi jo dobili povrnjeno, ne morejo sklicevati na to, da oprostitvev, do katere so upravičena druga podjetja, pomeni državno pomoč (sodba z dne 7. septembra 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, točki 30 in 32 ter navedena sodna praksa).
- 122 Ob upoštevanju navedenega je treba opozoriti, da kot je razvidno iz točk 78 in 79 te sodbe, v okoliščinah, kot so v obravnavanem primeru, Komisija ne bi mogla izpustiti ugotovitve obstoja državne pomoči samo zato, ker naj bi obstajala možnost, da bi pristojna nacionalna sodišča dosodila vračilo preplačila DZP letalskim družbam, ki niso bile upravičene do nižje stopnje DZP. Ker je Komisija morala ugotoviti obstoj državne pomoči, je prav tako morala naložiti zagotovitev vračila te pomoči.
- 123 V teh okoliščinah mora zadevna državna članica, v obravnavanem primeru Irska, z vsemi ustreznimi ukrepi v skladu z nacionalno zakonodajo in pravom Unije zagotoviti, da se z morebitnimi nacionalnimi ukrepi, ki bi povzročili, da bi se nekaterim podjetjem povrnila dajatev, ne ustvari nova pomoč, ki ni združljiva z določbami Pogodbe DEU, v korist podjetjem, ki bi bila upravičena do tega vračila.
- 124 Iz navedenega izhaja, da je treba drugi tožbeni razlog družbe Aer Lingus pred Splošnim sodiščem in drugi del tretjega tožbenega razloga družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem zavrnuti.

*Drugi tožbeni razlog družbe Ryanair*

- 125 Družba Ryanair v drugem delu svoje tožbe pred Splošnim sodiščem zatrjuje, da bi morala Komisija pri ugotavljanju prednosti, dodeljene z DZP, upoštevati sorazmerni vpliv DZP na različna konkurenčna podjetja, ker so nekatere družbe, zlasti družba Aer Arann, na eni strani imele koristi od nižje stopnje DZP pri mnogo večjem odstotku letov in je bil vpliv DZP, obračunane po višji stopnji, na drugi strani mnogo manjši pri letih poslovnega razreda in letih na dolge razdalje, ki jih je ponujala zlasti družba Aer Lingus.

- 126 Družba Aer Lingus, kot intervenientka v zadevi T-500/12, ne podpira predlogov družbe Ryanair v zvezi s tem tožbenim razlogom, temveč meni, da bi lahko bila relativna velikost prednosti, dodeljene različnim upravičencem, upoštevna pri določanju zneska pomoči, za katerega je treba zagotoviti vračilo. Ker pa intervencija ne more biti namenjena drugemu kot podpora nekaterih ali vseh predlogov ene od strank, trditve družbe Aer Lingus v zvezi s tem niso dopustne.
- 127 Trditev družbe Ryanair pa ni mogoče sprejeti. To, da lahko nekateri upravičenci do ukrepa pomoči pridobijo korist iz te pomoči, ki je sorazmerno večja od tiste, ki so jo z istim ukrepom pridobili drugi upravičenci, ni ovira niti za to, da Komisija zadevni ukrep opredeli kot državno pomoč, ki ni združljiva z enotnim trgom, niti za to, da naloži zagotovitev vračila koristi, ki izhaja iz uporabe te pomoči.
- 128 Iz tega izhaja, da drugi tožbeni razlog družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem ni utemeljen, zaradi česar ga je treba zavrniti.
- 129 Ker je na eni strani Splošno sodišče zavrnilo prvi in peti tožbeni razlog družbe Aer Lingus pred Splošnim sodiščem ter prvi, četrti in peti tožbeni razlog družbe Ryanair pred Splošnim sodiščem, družbi Aer Lingus in Ryanair pa s pritožbenimi razlogi, navedenimi v nasprotnih pritožbah zoper obrazložitve izpodbijanih sodb, s katero je bila utemeljena ta odločitev o zavrnitvi, nista uspeli, sta točki 2 izrekov izpodbijanih sodb postali pravnomočni, in ker na drugi strani iz vsega zgoraj navedenega izhaja, da je treba preostale tožbene razloge, ki sta jih pred Splošnim sodiščem navedli družbi Aer Lingus in Ryanair v utemeljitev razglasitve ničnosti spornega sklepa, prav tako zavrniti, je treba njuni ničnostni tožbi zavrniti v celoti.

### **Stroški**

- 130 Člen 184(2) Poslovnika Sodišča določa, da Sodišče, če je pritožba utemeljena in če samo dokončno odloči v sporu, odloči o stroških.
- 131 V skladu s členom 138(1) istega poslovnika, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi njegovega člena 184(1), se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki.
- 132 Ker družbi Aer Lingus in Ryanair nista uspeli niti z nasprotnima tožbama niti s tožbama pred Splošnim sodiščem in je Komisija to predlagala, jima je treba poleg njunih stroškov naložiti plačilo stroškov, ki jih je priglasila Komisija pred Splošnim sodiščem in v postopku pred Sodiščem.
- 133 V skladu s členom 140(1) Poslovnika Sodišča, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi njegovega člena 184(1), države članice, ki so intervenirale v postopku, nosijo svoje stroške. Iz tega izhaja, da Irska nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

- 1. Sodbi Splošnega sodišča Evropske unije z dne 5. februarja 2015, Aer Lingus/Komisija (T-473/12, neobjavljena, EU:T:2015:78), in z dne 5. februarja 2015, Ryanair/Komisija (T-500/12, neobjavljena, EU:T:2015:73), se razveljavita v delu, v katerem je bila razglašena ničnost člena 4 Sklepa Komisije z dne 25. julija 2012 o državni pomoči SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Različne stopnje takse, ki se na Irskem uporabljajo za letalska potovanja (2013/199/EU), v delu, v katerem se s tem členom odreja, naj se zagotovi, da upravičenci vrnejo pomoč v višini v točki 70 obrazložitve navedenega sklepa določenega zneska 8 EUR na potnika.**
- 2. Nasprotni pritožbi se zavrneta.**

3. Ničnostni tožbi, ki sta ju vložili družbi Aer Lingus Ltd in Ryanair Designated Activity Company zoper Sklep 2013/199, se zavrneta.
4. Družbama Aer Lingus Ltd in Ryanair Designated Activity Company se poleg njunih stroškov naloži plačilo stroškov, ki jih je priglasila Komisija pred Splošnim sodiščem Evropske unije in v postopku pred Sodiščem Evropske unije.
5. Irska nosi svoje stroške.

Podpisi