



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

21. december 2016¹

»Appel — statsstøtte — national lufttransportafgift — anvendelse af forskellige satser — nedsat sats, der finder anvendelse på flyvninger, hvis destination er beliggende højst 300 km fra den nationale lufthavn — fordel — selektiv karakter — vurdering, såfremt afgiftsforanstaltningen kan udgøre en restriktion for den frie udveksling af tjenesteydelser — tilbagesøgning — punktafgift«

I de forenede sager C-164/15 P og C-165/15 P,

angående to appeller i henhold til artikel 56 i statuten for Den Europæiske Unions Domstol, iværksat den 9. april 2015,

Europa-Kommissionen ved L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche og B. Stromsky, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

appellant,

de øvrige parter i appelsagen:

Aer Lingus Ltd, Dublin (Irland), ved K. Bacon, QC, og A. Robertson, QC, samt barrister D. Bailey, for solicitor A. Burnside,

sagsøger i første instans (sag C-164/15 P) og intervenient i første instans (sag C-165/15 P),

Ryanair Designated Activity Company, tidligere Ryanair Ltd, Dublin (Irland), ved B. Kennelly, QC, dikigoros I.-G. Metaxas-Maragkidis og avocat E. Vahida,

sagsøger i første instans (sag C-165/15 P),

Irland ved E. Creedon, J. Quaney og A. Joyce, som befuldmægtigede, bistået af E. Regan, SC, og B. Doherty, BL,

intervenient i første instans (sag C-164/15 P og sag C-165/15 P),

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, L. Bay Larsen, og dommerne M. Vilaras (refererende dommer), J. Malenovský, M. Safjan og D. Šváby,

generaladvokat: P. Mengozzi

¹ — Processprog: engelsk.

justitssekretær: ekspeditionssekretær L. Hewlett,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. april 2016,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 5. juli 2016,

afsagt følgende

Dom

- 1 Med sine appelskrifter har Europa-Kommissionen nedlagt påstand om ophævelse dels, i sag C-164/15 P, af Den Europæiske Unions Rets dom af 5. februar 2015, Aer Lingus mod Kommissionen (T-473/12, ikke trykt i Sml., herefter »Aer Lingus-dommen«, EU:T:2015:78), dels, i sag C-165/15 P, af Den Europæiske Unions Rets dom af 5. februar 2015, Ryanair mod Kommissionen (T-500/12, ikke trykt i Sml., herefter »Ryanair-dommen«, EU:T:2015:73) (herefter under et »de appellerede domme«), hvorved Retten gav delvist medhold i de søgsmål, der var anlagt af henholdsvis Aer Lingus Ltd og Ryanair Designated Activity Company, tidligere Ryanair Ltd (herefter »Ryanair«), og annullerede artikel 4 i Kommissionens afgørelse 2013/199/EU af 25. juli 2012 om statsstøttesag SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Differentieret afgiftssats for flybilletter gennemført af Irland (EUT 2013, L 119, s. 30, herefter »den omtvistede afgørelse«), for så vidt som der ved denne artikel anordnes tilbagesøgning af støtten fra støttemodtagerne med et beløb, som i 70. betragtning til denne afgørelse er fastsat til 8 EUR pr. passager.
- 2 Aer Lingus og Ryanair har med deres kontraappeller ligeledes nedlagt påstand om ophævelse af henholdsvis Aer Lingus-dommen og Ryanair-dommen.

Retsforskrifter

Forordning (EF) nr. 659/1999

- 3 Artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 TEUF (EFT 1999, L 83, s. 1), som har overskriften »Tilbagebetaling af støtte«, er affattet således:
 - »1. I negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren, i det følgende benævnt »beslutning om tilbagebetaling«. Kommissionen kræver ikke tilbagebetaling af støtten, hvis det vil være i modstrid med et generelt princip i [EU-]lovgivningen.
 2. Den støtte, der skal tilbagebetales i medfør af en beslutning om tilbagebetaling, skal indeholde renter beregnet på grundlag af en passende sats, der fastsættes af Kommissionen. Renterne betales fra det tidspunkt, hvor den ulovlige støtte var til støttemodtagerens rådighed, og indtil den tilbagebetales.
 3. Med forbehold af eventuel kendelse fra [Den Europæiske Unions] Domstol[...] efter [...] artikel [278 TEUF] skal tilbagebetalingen ske omgående og i overensstemmelse med gældende procedurer i den pågældende medlemsstats nationale ret, forudsat at disse giver mulighed for omgående og effektiv gennemførelse af Kommissionens beslutning. Til det formål og i tilfælde af søgsmål ved de nationale domstole træffer de pågældende medlemsstater alle nødvendige foranstaltninger, som er til rådighed i deres respektive retssystemer, herunder også foreløbige foranstaltninger, dog med forbehold af [EU-]retten.«

Forordning (EF) nr. 1008/2008

- 4 Artikel 15, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i [Unionen] (EUT 2008, L 293, s. 3) bestemmer følgende:

»E[U]-luftfartsselskaber har ret til at drive trafikflyvning på ruter inden for [Unionen].«

- 5 Denne forordnings artikel 23, som har overskriften »Information og ikke-diskrimination«, fastsætter i stk. 1 følgende:

»Flybilletpriser og luftfragtrater, der tilbydes eller offentliggøres, uanset i hvilken form, herunder via internettet, for trafikflyvninger fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og som er til rådighed for offentligheden, skal omfatte de gældende betingelser. Den endelige pris, der skal betales, skal altid angives og skal inkludere den gældende billetpris eller luftfragtrate samt alle gældende skatter og afgifter, tillæg og gebyrer, der er obligatoriske og forudseelige på tidspunktet for offentliggørelsen. Foruden angivelsen af den endelige pris skal mindst følgende angives:

- a) flybilletprisen eller luftfragtraten
- b) skatter
- c) lufthavnsafgifter og
- d) andre afgifter, tillæg eller gebyrer, f.eks. med relation til sikkerhed eller brændstof,

såfremt elementerne i litra b), c) og d) er lagt til flybilletprisen eller luftfragtraten. Valgfrie pristillæg skal meddeles på en klar, gennemsælgelig og utvetydig måde ved reservationsprocedurens start, og kunden skal acceptere dem ved et aktivt valg.«

Direktiv 2014/104/EU

- 6 Tredje og fjerde betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/104/EU af 26. november 2014 om visse regler for søgsmål i henhold til national ret angående erstatning for overtrædelser af bestemmelser i medlemsstaternes og Den Europæiske Unions konkurrenceret (EUT 2014, L 349, s. 1), har følgende ordlyd:

»(3) [...] Hvis artikel 101 og 102 [TEUF] skal have fuld virkning, og navnlig hvis de deri indeholdte forbud skal have virkning i praksis, kræver det, at alle – såvel private parter, herunder forbrugere og virksomheder, som offentlige myndigheder – kan rejse erstatningskrav ved nationale retter for den skade, som de har lidt som følge af en overtrædelse af disse bestemmelser. [...]

(4) Denne ret til erstatning efter EU-retten for skade som følge af overtrædelser af EU-konkurrenceretten og medlemsstaternes konkurrenceret indebærer, at hver enkelt medlemsstat skal have procedureregler, der sikrer en reel udøvelse af denne ret. [...]

- 7 Dette direktivs artikel 13, som har overskriften »Påstand om overvæltning«, er affattet således:

»Medlemsstaterne sikrer, at sagsøgte under et erstatningssøgsmål til støtte for sin frifindelsespåstand kan påberåbe sig, at den, der har rejst erstatningskravet, har overvæltet hele overprisen som følge af overtrædelsen af konkurrenceretten eller en del heraf. Bevisbyrden for overvæltningen påhviler sagsøgte, der med rimelighed kan kræve fremlæggelse af beviser af sagsøgeren eller tredjemænd.«

Twistens baggrund

- 8 Twistens baggrund, som den fremgår af de appellerede dommes præmis 1-13, kan sammenfattes som følger.
- 9 Irland indførte fra den 30. marts 2009 en punktafgift kaldet »*Air Travel Tax*« (lufttransportafgift, herefter »LTA«), der opkrævedes direkte af de selskaber, der drev flyruterne, for hver passager, der rejste med et fly fra en lufthavn i Irland, bortset fra visse undtagelser uden betydning for den foreliggende sag. Luftfartsoperatørerne var betalingspligtige for LTA'en og skulle erlægge denne, uden at dette berørte deres mulighed for at vælte dette afgiftsbeløb over på billetprisen.
- 10 Da LTA'en blev indført, blev den beregnet på grundlag af afstanden mellem afgang- og ankomstlufthavnen, og den fastsatte to forskellige satser, der skulle betales af luftfartsselskaberne, nemlig 2 EUR pr. passager ved en flyvning til en destination beliggende inden for en afstand af højst 300 km fra Dublin lufthavn (Irland) (herefter »den nedsatte LTA-sats«), og 10 EUR pr. passager i alle andre tilfælde (herefter »den højere LTA-sats«).
- 11 Ryanair indbragte den 21. juli 2009 to særskilte klager vedrørende LTA'en for Kommissionen, den første for overtrædelse af statsstøttereglerne og den anden støttet på artikel 56 TEUF og forordning nr. 1008/2008. Kommissionen indledte efter den anden af disse klager en undersøgelse af en eventuel overtrædelse af reglerne om den frie udveksling af tjenesteydelser, og den 18. marts 2010 tilsendte den de irske myndigheder en åbningsskrivelse. Irland ændrede derefter fra den 1. marts 2011 metoderne for beregning af LTA'en ved at indføre en fast sats på 3 EUR pr. passager gældende for alle flyvninger, uanset den tilbagelagte distance, således at Kommissionen afsluttede sin undersøgelse.
- 12 Efter Ryanairs første klage indledte Kommissionen den 13. juli 2011 en formel undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, TEUF vedrørende den nedsatte LTA-sats. Efter afslutningen af denne procedure vedtog Kommissionen den omtvistede afgørelse.
- 13 Det fastslås i denne afgørelses artikel 1, at støtten i form af en lavere flybilletafgift gældende for alle flyvninger, der foretages med fly, der kan befordre over 20 passagerer og ikke bruges til statslige eller militære formål, og som flyver fra en lufthavn med over 10 000 passagerer årligt til en destination, der ligger højst 300 km fra Dublin lufthavn i perioden mellem 30. marts 2009 og 1. marts 2011, som er gennemført ulovligt af Irland i strid med artikel 108, stk. 3, TEUF, er uforenelig med det indre marked.
- 14 Det pålægges i den omtvistede afgørelses artikel 4, stk. 1, Irland at inddrive den ulovlige støtte. Det angives i 70. betragtning til denne afgørelse, at det støttebeløb, der skal inddrives, udgør forskellen mellem den nedsatte LTA-sats og den højere LTA-sats, dvs. 8 EUR pr. transporteret passager. I samme betragtning identificeres Aer Lingus og Ryanair blandt støttemodtagerne.

Sagen for Retten og de appellerede domme

- 15 Ved stævninger indleveret til Rettens Justitskontor henholdsvis den 1. november (sag T-473/12) og den 15. november 2012 (sag T-500/12) anlagde Aer Lingus et Ryanair hver især sag med påstand om annullation af den omtvistede afgørelse.
- 16 I sag T-473/12 fremsatte Aer Lingus til støtte for sit søgsmål fem anbringender, hvori der med det første anbringende gjordes gældende, at Kommissionen havde begået en retlig fejl, idet den i den omtvistede afgørelse havde kvalificeret den nedsatte LTA-sats som »statsstøtte«. Det andet anbringende vedrørte en tilsidesættelse af retssikkerhedsprincippet, effektivitetsprincippet og princippet om god forvaltningsskik som følge af, at der i den omtvistede afgørelse var anordnet tilbagesøgning af støtten. Med det tredje anbringende gjordes det gældende, at Kommissionen havde begået en retlig fejl og foretaget et åbenbart urigtigt skøn, idet denne institution ved kvalificeringen af foranstaltningen som støtte og opgørelsen af fordelene havde undladt at tage hensyn til overvæltningen af LTA'en på passagererne. Det fjerde anbringende vedrørte en tilsidesættelse af artikel 14 i forordning nr. 659/1999 samt af proportionalitetsprincippet og ligebehandlingsprincippet som følge af tilbagesøgningspålægget i den omtvistede afgørelse. Endelig vedrørte det femte anbringende en tilsidesættelse af begrundelsespligten.
- 17 I sag T-500/12 fremsatte Ryanair til støtte for sit søgsmål fem anbringender, hvor der med det første anbringende gjordes gældende, at Kommissionens afgørelse, ifølge hvilken den højere LTA-sats var den »normale sats« eller den »legitime standardsats«, var behæftet med en retlig fejl. Med det andet anbringende gjordes det gældende, at Kommissionen havde begået en retlig fejl og foretaget åbenbart urigtige skøn ved bedømmelsen af den fordel, som blev indrømmet i medfør af LTA'en. Med det tredje anbringende gjordes det gældende, at Kommissionen havde begået en retlig fejl og foretaget åbenbart urigtige skøn ved afgørelsen om tilbagesøgning. Med det fjerde anbringende gjordes det gældende, at Kommissionen havde undladt at fremsende afgørelsen om tilbagesøgning. Endelig gjordes det med det femte anbringende gældende, at den omtvistede afgørelse var mangelfuldt begrundet.
- 18 I de appellerede domme undersøgte og forkastede Retten for det første det femte anbringende i de to søgsmål vedrørende en tilsidesættelse af begrundelsespligten. Disse dele af de appellerede domme er hverken omfattet af appellerne eller af kontraappellerne.
- 19 Hvad nærmere bestemt angår Ryanairs søgsmål undersøgte og forkastede Retten for det andet i Ryanair-dommens præmis 42-56 Ryanairs fjerde anbringende. Denne del af den nævnte dom er heller ikke berørt af Kommissionens appel i sag C-165/15 P eller af Ryanairs kontraappel i samme sag.
- 20 Retten undersøgte og forkastede for det tredje det første anbringende i henholdsvis Aer Lingus' søgsmål og Ryanairs søgsmål. Retten fandt i det væsentlige, at Kommissionen ikke havde begået nogen retlig fejl ved, med henblik på at påvise forekomsten af en selektiv fordel, at kvalificere den højere LTA-sats som »referencesats« og ved at konkludere, at anvendelsen af forskellige satser i den foreliggende sag udgjorde statsstøtte til fordel for de luftfartsselskaber, hvis flyvninger i den omhandlede periode var pålagt den nedsatte LTA-sats.
- 21 Retten foretog for det fjerde en undersøgelse af det tredje og det fjerde anbringende i Aer Lingus' søgsmål og det andet og det tredje anbringende i Ryanairs søgsmål, som den delvist tog til følge.
- 22 Retten udtalte i forbindelse med denne undersøgelse, at Kommissionen havde »anlagt et urigtigt skøn og foretaget urigtig retsanvendelse«, derved at den havde fastsat det støttebeløb, der skulle tilbagesøges fra modtagerne, herunder Aer Lingus og Ryanair, til 8 EUR pr. passager, der havde benyttet en af de flyvninger, som var omfattet af den nedsatte LTA-sats, dvs. forskellen mellem denne sats og den højere LTA-sats. Retten fastslog, at for så vidt som den økonomiske fordel, der fulgte af

anvendelsen af den nedsatte LTA-sats – om end kun delvist – kunne videregives til passagererne, kunne Kommissionen ikke med rette finde, at den fordel, som de pågældende luftfartsselskaber havde opnået, automatisk i alle tilfælde udgjorde 8 EUR pr. passager.

- 23 Følgelig udtalte Retten i Aer Lingus-dommens præmis 124, at det tredje og det fjerde anbringende i Aer Lingus' søgsmål skulle tiltrædes, »uden at det [va]r nødvendigt at tage stilling til en eventuel tilsidesættelse af proportionalitetsprincippet og ligebehandlingsprincippet som påberåbt« af dette selskab.
- 24 Retten udtalte ligeledes i Ryanair-dommens præmis 150, at Ryanairs andet og tredje anbringende skulle tiltrædes, »uden at det [va]r fornødent at undersøge det tredje anbringendes andet led og de supplerende argumenter fremsat« af Aer Lingus, der var intervenient i denne sag til støtte for Ryanairs påstande.
- 25 Følgelig annullerede Retten i punkt 1 i de appellerede dommes domskonklusioner den omtvistede afgørelses artikel 4, »for så vidt som [denne artikel] pålægger tilbagesøgning af støtten fra støttemodtagerne med et beløb, som i 70. betragtning til denne afgørelse er fastsat til 8 EUR pr. passager«. I punkt 2 i disse dommes domskonklusioner frifandt Retten i øvrigt Kommissionen.

Parternes påstande for Domstolen

- 26 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

- Ophævelse af punkt 1 i de appellerede dommes domskonklusioner.
- Frifindelse i det hele i de ved Retten anlagte søgsmål eller, subsidiært, hjemvisning af sagen til Retten.
- Kontraappellerne forkastes.
- Sagsøgerne i første instans tilpligtes at betale sagens omkostninger, eller subsidiært udsættes afgørelsen om sagens omkostninger i de to instanser.

- 27 Aer Lingus og Ryanair har nedlagt følgende påstande:

- Ophævelse af punkt 2 i de appellerede dommes domskonklusioner.
- Den omtvistede afgørelse annulleres.
- Appellerne forkastes.
- Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

- 28 Irland har nedlagt følgende påstande:

- Kommissionen gives medhold i appellerne og frifindes i de ved Retten anlagte søgsmål.
- Kontraappellerne forkastes.

Begæringerne om genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del

- 29 Aer Lingus har ved skrivelse indleveret til Domstolens Justitskontor den 19. juli 2016 fremsat begæring om genåbning af den mundtlige forhandling i henhold til artikel 83 i Domstolens procesreglement. Aer Lingus har til støtte for sin begæring påberåbt sig nødvendigheden af at tage stilling til det af generaladvokaten fremsatte forslag til afgørelse og navnlig til de argumenter og den retspraksis, der er omtalt i forslaget punkt 79, 80, 83 og 88-99. Aer Lingus finder i øvrigt, at selskabet – i tilfælde af, at Domstolen måtte ophæve Aer Lingus-dommen og anse sagen for moden til påkendelse – bør have mulighed for at fremsætte sine bemærkninger til de anbringender og argumenter, der ikke blev behandlet ved Retten.
- 30 Ryanair har ved skrivelse indleveret til Domstolens Justitskontor den 18. august 2016 angivet, at selskabet støtter Aer Lingus' begæring om genåbning af den mundtlige forhandling, og har også selv fremsat begæring om genåbning af den mundtlige forhandling, i det væsentlige af de samme grunde som de af Aer Lingus fremførte.
- 31 Det skal bemærkes, at hverken statuten for Den Europæiske Unions Domstol eller Domstolens procesreglement giver mulighed for, at parterne kan afgive indlæg som svar på generaladvokatens forslag til afgørelse (dom af 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis).
- 32 I henhold til artikel 252, stk. 2, TEUF skal generaladvokaten således fuldstændig upartisk og uafhængigt offentligt fremsætte begrundede forslag til afgørelse af de sager, som i henhold til statuten for Den Europæiske Unions Domstol kræver hans medvirken. Domstolen er hverken bundet af det forslag til afgørelse eller af den begrundelse, som generaladvokaten er fremkommet med. En parts uenighed med generaladvokatens forslag til afgørelse, uanset hvilke spørgsmål der undersøges heri, kan derfor ikke i sig selv udgøre et forhold, som kan begrunde genåbning af den mundtlige forhandling (dom af 9.7.2015, InnoLux mod Kommissionen, C-231/14 P, EU:C:2015:451, præmis 27 og 28 og den deri nævnte retspraksis).
- 33 Domstolen kan dog i medfør af artikel 83 i sit procesreglement til enhver tid, efter at have hørt generaladvokaten, ved kendelse bestemme, at retsforhandlingernes mundtlige del skal åbnes eller genåbnes, navnlig hvis den finder, at sagen er utilstrækkeligt oplyst, eller såfremt en part, efter at denne del af retsforhandlingerne er afsluttet, er fremkommet med nye oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, som er af afgørende betydning for Domstolens afgørelse.
- 34 Dette er ikke tilfældet i den foreliggende sag. Domstolen er nemlig, efter at have hørt generaladvokaten, af den opfattelse, at den har kendskab til alle de omstændigheder, der er nødvendige for at træffe afgørelse, og at sagen ikke skal undersøges på grundlag af nye oplysninger, som er af afgørende betydning for dens afgørelse, eller på grundlag af et argument, som ikke har været drøftet for den.
- 35 Hvad nærmere bestemt angår Aer Lingus' og Ryanairs anmodninger om – i tilfælde af, at Domstolen måtte ophæve de appellerede domme og anse sagen for moden til påkendelse – at kunne fremsætte deres bemærkninger til de anbringender og argumenter, der ikke blev behandlet af Retten, følger det af en samlet læsning af artikel 168, stk. 1, litra d), artikel 173, stk. 1, litra c), og artikel 170, stk. 1, i Domstolens procesreglement, at parterne i appelsagen anmodes om i deres appelskrift såvel som i deres svarskrift at fremsætte ethvert relevant anbringende eller argument, navnlig det tilfælde, hvor Domstolen i henhold til artikel 61, stk. 1, i statuten for Den Europæiske Unions Domstol selv træffer endelig afgørelse i sagen, hvor appellen tages til følge. Dermed har parterne under såvel den skriftlige forhandling som den mundtlige forhandling haft mulighed for at fremsætte deres bemærkninger til alle de aspekter af sagen, som de skønnede relevante. Følgelig kan den af Aer Lingus og Ryanair påberåbte nødvendighed af at fremsætte bemærkninger til de anbringender og argumenter, der ikke blev behandlet af Retten, ikke berettige en genåbning af den mundtlige forhandling.

- 36 Henset til de ovenstående betragtninger finder Domstolen, at det er ufornuddent at anordne en genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del.

Kontraappellerne

- 37 Aer Lingus og Ryanair har til støtte for deres respektive kontraappeller – som skal behandles først, eftersom det med disse bestrides, at der i den konkrete sag overhovedet foreligger nogen statsstøtte – hver fremsat et enkelt anbringende, hvormed det gøres gældende, at Retten begik en retlig fejl, idet den forkastede det første anbringende i deres respektive annullationssøgsmål, hvormed selskaberne anfægtede kvalificeringen af den nedsatte LTA-sats som »statsstøtte«.
- 38 Hvert af disse anbringender er underinddelt i fire led, hvormed Aer Lingus og Ryanair har anfægtet lovligheden af Kommissionens valg, der blev stadfæstet af Retten, om at anse den højere LTA-sats på 10 EUR pr. passager for den »normale« sats eller referencesatsen i forbindelse med sin vurdering af den selektive karakter af den fordel, der fulgte af afgiftspåleggelsen af visse flyvninger med den nedsatte sats på 2 EUR pr. passager.

Indledende bemærkninger

- 39 Det skal bemærkes, at det følger af artikel 107, stk. 1, TEUF, at statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, bortset fra de i traktaten hjemlede undtagelser, er uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
- 40 Ifølge Domstolens faste praksis er begrebet »støtte« mere generelt end begrebet »tilskud«, idet det ikke blot omfatter positive ydelser såsom selve tilskuddene, men ligeledes statslige indgreb, der under forskellige former letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, og derved, uden at være tilskud i ordets egentlige forstand, er af samme art og har tilsvarende virkninger (dom af 15.11.2011, Kommissionen og Spanien mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P og C-107/09 P, EU:C:2011:732, præmis 71 og den deri nævnte retspraksis).
- 41 Det følger heraf, at en foranstaltning, hvorved offentlige myndigheder indrømmer visse virksomheder en fordelagtig skattemæssig behandling, der, selv om den ikke indebærer en overførsel af statslige midler, giver de berettigede en gunstigere økonomisk stilling end andre skattepligtige, udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF. Fordele, der følger af en generel foranstaltning, som finder anvendelse uden forskel på alle erhvervsdrivende, og som følgelig ikke er selektiv, udgør derimod ikke statsstøtte som omhandlet i artikel 107 TEUF (dom af 15.11.2011, Kommissionen og Spanien mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P og C-107/09 P, EU:C:2011:732, præmis 72 og 73 og den deri nævnte retspraksis).
- 42 Det skal i den foreliggende sag bemærkes, at Kommissionen – som det fremgår af Aer Lingus-dommens præmis 54 og 55 og af Ryanair-dommens præmis 79 og 80 – i den omtvistede afgørelse fastslog, at den med henblik på at påvise LTA'ens selektive karakter skulle identificere et »referencesystem« og afgøre, om den nævnte foranstaltning udgjorde en undtagelse fra dette system. Efter at have konstateret, at den nedsatte LTA-sats i det væsentlige kun fandt anvendelse på indenrigsdestinationer og kun på omkring 10-15% af alle flyvninger, der var omfattet af LTA'en, konkluderede Kommissionen, at den højere LTA-sats burde betragtes som den normale sats i referencesystemet, mens den nedsatte sats udgjorde en undtagelse.

- 43 I forhold til disse betragtninger begrænsede Aer Lingus og Ryanair sig til for Retten at kritisere anvendelsen af LTA'ens højere sats som referencesats med henblik på at påvise denne afgifts selektive karakter.
- 44 Efter at have behandlet og forkastet de argumenter, som Aer Lingus og Ryanair i denne forbindelse havde gjort gældende, konkluderede Retten imidlertid i henholdsvis Aer Lingus-dommens præmis 76 og Ryanair-dommens præmis 90, at Kommissionen ikke havde begået noget retlig fejl ved at kvalificere den højere LTA-sats som »referencesats« og, som følge heraf, at fastslå, at anvendelsen af forskellige satser udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF til fordel for de luftfartsselskaber, hvis flyvninger i den af den omtvistede afgørelse omfattede periode var pålagt den nedsatte LTA-sats.
- 45 Det er denne vurdering fra Rettens side, som ifølge Aer Lingus og Ryanair er behæftet med en retlig fejl af de grunde, der er anført under de forskellige led i deres respektive eneste anbringender.
- 46 Det er i denne sammenhæng, der skal foretages en analyse af de forskellige led i Ryanairs og Aer Lingus' eneste anbringender, som har til formål at godtgøre, at Rettens argumentation er behæftet med en retlig fejl i kraft af, at den stadfæstede anvendelsen af den højere LTA-sats som referencesats og ikke tog hensyn til den eventuelle tilbagebetaling af en del af denne afgift til de operatører, der var pålagt den højere sats. Der vil først ske en undersøgelse af det første led i Ryanairs eneste anbringende, derefter af det fjerde led i det samme anbringende og endelig vil der ske en samlet undersøgelse af alle leddene i Aer Lingus' eneste anbringende og af det andet og det tredje led i Ryanairs eneste anbringende.

Det første led i Ryanairs eneste anbringende

Parternes argumenter

- 47 Ryanair har anfægtet Rettens forkastelse, i Ryanair-dommens præmis 74-76, af selskabets argument om, at den passende referencesats ved afgørelsen af, om den pålagte LTA til den nedsatte sats udgjorde statsstøtte, var satsen på 3 EUR, som de irske myndigheder vedtog i marts 2011. Ifølge Ryanair er det forhold, at denne sats på 3 EUR ikke var gældende i den af den omtvistede afgørelse omfattede periode, ikke til hinder for at vælge den som referencesats. Satsen på 10 EUR har aldrig eksisteret uafhængigt af den nedsatte sats, og de to satser blev indført og ophævet samtidigt. Følgelig har der ifølge Ryanair aldrig været en »normal« sats eller en »referencesats« i den foreliggende sag.
- 48 Kommissionen og Irland har principalt gjort gældende, at det foreliggende led i det eneste anbringende er irrelevant, eftersom Ryanair har begrænset sig til alene at anfægte Ryanair-dommens præmis 74 og ikke har kritiseret de begrundelser, som Retten anførte i samme doms præmis 75 og 76, der i sig selv er tilstrækkelige til at begrunde, at det argument, som Ryanair fremsatte for Retten, blev forkastet. Kommissionen og Irland har subsidiært bestridt rigtigheden af Ryanairs argumenter.

Domstolens bemærkninger

- 49 I modsætning til, hvad Kommissionen og Irland har gjort gældende, er det første led i Ryanairs eneste anbringende ikke irrelevant. Ryanair har således angivet i sit appelskrift, at dette led ikke kun vedrører Ryanair-dommens præmis 74, men tillige denne doms præmis 75 og 76. I øvrigt fremføres med disse tre præmisser i det væsentlige én og samme begrundelse, der er støttet på den konstatering, at satsen på 3 EUR ikke var gældende i den af den omtvistede afgørelse omfattede periode og følgelig ikke kan anvendes som referencesats.
- 50 Indholdsmæssigt kan Ryanairs argumentation dog ikke tages til følge.

- 51 Det følger således af Domstolens faste praksis, at artikel 107, stk. 1, TEUF med henblik på vurderingen af betingelsen om selektivitet kræver en stillingtagen til, om en national foranstaltning som led i en bestemt retlig ordning kan begunstige »visse virksomheder eller visse produktioner« i forhold til andre virksomheder, der under hensyntagen til formålet med den nævnte ordning befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation (dom af 15.11.2011, Kommissionen og Spanien mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P og C-107/09 P, EU:C:2011:732, præmis 75 og den deri nævnte retspraksis).
- 52 Som generaladvokaten i det væsentlige har påpeget i punkt 41 i forslaget til afgørelse, kan en sådan vurdering imidlertid ikke gennemføres ved at foretage en sammenligning mellem det beløb, som skulle betales af de luftfartsselskaber, der var pålagt den nedsatte LTA-sats, og et hypotetisk afgiftsbeløb beregnet på grundlag af en sats, der – som Ryanair selv har anerkendt – ikke fandt anvendelse på nogen flyvning eller noget luftfartsselskab i den af den omtvistede afgørelse omfattede periode. Som Retten med rette bemærkede i Ryanair-dommens præmis 75, ville en fastsættelse af en anden referencesats end den, der faktisk blev anvendt i den omhandlede periode, umuliggøre en fuldstændig vurdering af virkningerne af LTA'en.
- 53 Det følger heraf, at Ryanair-dommens præmis 74-76 ikke er behæftet med den af Ryanair hævdede retlige fejl, og at første led i dette selskabs eneste anbringende skal forkastes.

Det fjerde led i Ryanairs eneste anbringende

Parternes argumenter

- 54 Ryanair har med det fjerde led i sit eneste anbringende gjort gældende, at det forhold, at de to LTA-satser var blevet indført samtidigt, i modsætning til, hvad Retten anførte i Ryanair-dommens præmis 89, var relevant for vurderingen af den nedsatte sats' karakter af »statsstøtte«. Den samtidige indførelse af de to satser var ikke et spørgsmål om »teknik til indgreb«, således som Retten anførte. Irland kunne således ikke påregne en fast sats på 10 EUR pr. passager, og dette var grunden til, at denne medlemsstat senere valgte at erstatte de to LTA-satser med en fast sats på 3 EUR pr. passager. Ryanair har tilføjet, at det forhold, at den nedsatte LTA-sats fandt mindre hyppig anvendelse, ikke er tilstrækkelig til at udelukke, at denne sats anvendes som referencesats, eftersom hyppigheden af de afgiftspligtige transaktioner, der er pålagt en bestemt afgiftssats, kun er et element blandt andre, der skal tages højde for.
- 55 Kommissionen er af den opfattelse, at det foreliggende led er ugrundet, mens Irland principalt har anført, at det skal afvises fra realitetsbehandling, da det er utilstrækkeligt fremstillet, og subsidært at det er ugrundet.

Domstolens bemærkninger

- 56 I modsætning til, hvad Irland har gjort gældende, har Ryanair i retligt tilstrækkeligt omfang redegjort for grundene til, at selskabet finder, at Ryanair-dommens præmis 89 er behæftet med en retlig fejl.
- 57 Det forholder sig dog ikke desto mindre således, at disse grunde ikke giver grundlag for at rejse tvivl om rigtigheden af Rettens forkastelse af Ryanairs argumentation, således at dette led i Ryanairs eneste anbringende ligeledes skal forkastes.
- 58 Som Retten i det væsentlige påpegede i Ryanair-dommens præmis 89, ville den opfattelse, at den nedsatte LTA-sats, alene fordi denne sats blev indført samtidigt med satsen på 10 EUR pr. passager, ikke gav de virksomheder, der var pålagt denne sats, en selektiv fordel, således være ensbetydende med at lade et statsindgrebs karakter af statsstøtte afhænge af den anvendte teknik. Som det fremgår

af Domstolens faste praksis, opstiller artikel 107, stk. 1, TEUF imidlertid ikke nogen sondring mellem statsindgrebene ud fra de teknikker, der anvendes af de nationale myndigheder (jf. i denne retning dom af 15.11.2011, Kommissionen og Spanien mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P og C-107/09 P, EU:C:2011:732, præmis 87 og den deri nævnte retspraksis).

59 Følgelig skal det fjerde led i Ryanairs eneste anbringende ligeledes forkastes.

Aer Lingus' eneste anbringende og det andet og det tredje led i Ryanairs eneste anbringende

Parternes argumenter

- 60 Aer Lingus' eneste anbringende er opdelt i fire led. Aer Lingus har under det første led gjort gældende, at Aer Lingus-dommens præmis 43 er behæftet med en retlig fejl, såfremt den skal forstås således, at der ved undersøgelsen af en bestemt foranstaltnings karakter af statsstøtte aldrig må tages hensyn til, om denne foranstaltning har en karakter, der eventuelt er i modstrid med andre EU-retlige bestemmelser end artikel 107 TEUF og 108 TEUF. Ifølge Aer Lingus anerkendte Domstolen dette spørgsmåls relevans i præmis 31 og 32 i sin dom af 27. marts 1980, *Denkavit italiana* (61/79, EU:C:1980:100), og i præmis 14-16 i sin dom af 10. juli 1980, *Ariete* (811/79, EU:C:1980:195). Det følger desuden af præmis 23 og 24 i dom af 27. september 1988, *Asteris m.fl.* (106/87-120/87, EU:C:1988:457), og af præmis 60 i dom af 1. juli 2010, *ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni mod Kommissionen* (T-62/08, EU:T:2010:268), at en betaling foretaget af en stat som erstatning for et af denne påført tab ikke udgør statsstøtte.
- 61 Aer Lingus har i denne sammenhæng bemærket, at selskabet for Retten gjorde gældende, at opkrævningen af LTA'en til satsen på 10 EUR pr. passager var ulovlig, da den stred mod artikel 56 TEUF og forordning nr. 1008/2008, og at den til denne sats opkrævede LTA skulle tilbagebetales til de pågældende selskaber. Denne ulovlighed er til hinder for, at den nedsatte LTA-sats kvalificeres som statsstøtte.
- 62 Aer Lingus har med det andet led i sit eneste anbringende gjort gældende, at Retten begik en retlig fejl, idet den i Aer Lingus-dommens præmis 63 fastslog, at Kommissionen var berettiget til at kvalificere satsen på 10 EUR pr. passager som værende den »normale« afgiftssats på trods af, at denne sats var ulovlig. Samme doms præmis 58, hvorefter Aer Lingus' argument var baseret på en forkert forudsætning, er således selvmodsigende og behæftet med en fejl, idet Kommissionen i den omtvistede afgørelse kun havde fastslået, at det var forekomsten af forskellige LTA-satser, der udgjorde en restriktion for den frie udveksling af tjenesteydelser, og ikke den højere sats som sådan.
- 63 Aer Lingus har under det tredje led i sit eneste anbringende kritiseret Aer Lingus-dommens præmis 60, hvorefter det er forkert at hævde, at den højere LTA-sats er ulovlig, eftersom det er muligt at afhjælpe en afgiftsmæssig forskelsbehandling, såsom den, der følger af forekomsten af to forskellige LTA-satser, ved at forhøje den nedsatte sats til niveauet for den højere sats, eller omvendt ved at sænke den højere sats til niveauet for den nedsatte sats eller ved at indføre en ny fast sats. Ifølge Aer Lingus er der med denne præmis sket en sammenblanding af spørgsmålet om den handling, som medlemsstaten skal udføre for at bringe forskelsbehandlingen til ophør for fremtiden, med spørgsmålet om den handling, som den skal udføre for at afhjælpe de diskriminerende afgiftssatsers »historiske« ulovlighed.
- 64 Endelig har Aer Lingus under det fjerde led i sit eneste anbringende kritiseret Aer Lingus-dommens præmis 61, hvorefter »en [...] ret til tilbagebetaling [af den LTA, der er blevet betalt til satsen på 10 EUR pr. passager], såfremt den anses for godtgjort, [...] ikke [er] automatisk og afhænger af en række faktorer såsom de forældelsesfrister, der gælder i national ret for at fremsætte et sådant krav, og overholdelsen af almindelige principper som fraværet af uberettiget berigelse«. Aer Lingus har anført, at den højere LTA-sats' eller de differentierede satsers iboende ulovlighed såvel som det

forhold, at Irland i princippet var forpligtet til at tilbagebetale de selskaber, der havde betalt LTA'en til den højere sats, differencen mellem denne og den nedsatte sats, betød, at den højere sats ikke kunne anses for den »normale« afgiftssats.

- 65 Ryanair har med det andet led i sit eneste anbringende gjort gældende, at LTA-satsen på 10 EUR pr. passager ikke kunne udgøre »referencesatsen« for bedømmelsen af den nedsatte LTA-sats' karakter af statsstøtte, eftersom satsen på 10 EUR pr. passager – analogt med, hvad Domstolen fastslog i sin dom af 6. februar 2003, Stylianakis (C-92/01, EU:C:2003:72) – stred mod artikel 56 TEUF og forordning nr. 1008/2008. Anses den højere sats for en referencesats, vil det påvirke EU-rettens sammenhæng.
- 66 Ryanair har under det tredje led i sit eneste anbringende gjort gældende, at det var med urette, at Retten i Ryanair-dommens præmis 88 henviste til »hypotetiske krav om tilbagebetaling« af den LTA, der var blevet betalt til den højere sats. Ifølge dette selskab stred pålæggelsen af LTA'en til den nævnte sats mod EU-retten, og den for meget betalte afgift bør tilbagebetales til de pågældende virksomheder.
- 67 Kommissionen og Irland har bestridt den af Aer Lingus og Ryanair fremførte argumentation og finder, at den bør forkastes som ugrundet.

Domstolens bemærkninger

- 68 Hvad indledningsvis angår det første led i Aer Lingus' eneste anbringende skal det bemærkes, at kun den omhandlede afgiftsforanstaltningens virkninger har betydning for bedømmelsen af dens eventuelle karakter af »statsstøtte« og navnlig for afgørelsen af, om denne foranstaltning fører til en mere fordelagtig afgiftsbehandling af sine adressater end af andre afgiftspligtige (jf. i denne retning dom af 15.11.2011, Kommissionen og Spanien mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P og C-107/09 P, EU:C:2011:732, præmis 87 og den deri nævnte retspraksis).
- 69 Den omstændighed, at en afgiftsforanstaltning er i modstrid med andre EU-retlige bestemmelser end artikel 107 TEUF og 108 TEUF, giver således ikke mulighed for at udelukke en fritagelse fra denne foranstaltning, som visse afgiftspligtige nyder godt af, fra kvalificeringen som »statsstøtte«, så længe den pågældende foranstaltning har virkninger i forhold til andre afgiftspligtige og hverken er blevet ophævet eller erklæret ulovlig og dermed uanvendelig (jf. i denne retning dom af 3.3.2005, Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, præmis 38).
- 70 Dette var i det væsentlige, hvad Retten anførte i Aer Lingus-dommens præmis 43, og i øvrigt også i Ryanair-dommens præmis 65. I modsætning til, hvad Aer Lingus har gjort gældende under det første led i sit eneste anbringende, er Aer Lingus-dommens præmis 43 derfor ikke behæftet med nogen retlig fejl.
- 71 Denne vurdering ændres ikke af den retspraksis, der er fremført af Aer Lingus og nævnt i nærværende doms præmis 60.
- 72 Det følger således kun af denne retspraksis, at en tilbagebetaling til en virksomhed af et afgiftsbeløb, som denne er blevet pålagt i strid med EU-retten, eller erstatninger, som de nationale myndigheder dømmes til at betale til virksomheder som erstatning for et tab, som de har påført disse virksomheder, ikke udgør statsstøtte.
- 73 Den i den omtvistede afgørelse omhandlede statsstøtte udspringer imidlertid hverken af en tilbagebetaling af en afgift, der strider mod andre EU-retlige bestemmelser end artikel 107 TEUF og 108 TEUF og er blevet betalt af Aer Lingus og Ryanair, eller af en udbetaling til disse to virksomheder af erstatninger. Som følge heraf er denne retspraksis uden relevans i de foreliggende sager.

- 74 Det følger heraf, at det første led i Aer Lingus' eneste anbringende må forkastes.
- 75 Hvad dernæst angår det andet, det tredje og det fjerde led i Aer Lingus' eneste anbringende samt det andet og det tredje led i Ryanairs eneste anbringende skal det fastslås, at disse hviler på den forudsætning, at LTA'ens hele eller delvise uforenelighed med andre EU-retlige bestemmelser end artikel 107 TEUF og 108 TEUF kan have en indflydelse på vurderingen af, hvorvidt den hele eller delvise fritagelse fra denne afgift, som visse selskaber nyder godt af, har karakter af statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF, navnlig fordi en sådan uforenelighed gennem et sagsanlæg ved de nationale retsinstanser kunne føre til en tilbagebetaling af hele eller en del af den pågældende afgift til de andre selskaber, som ikke har nydt godt af den omhandlede fritagelse.
- 76 Det er imidlertid ubestridt, at den omhandlede afgiftsforanstaltning, da Kommissionen gennemførte sin vurdering og vedtog den omtvistede afgørelse, havde virkninger i kraft af, at visse luftfartsselskaber betalte LTA'en til den nedsatte sats, mens andre, der – ifølge Kommissionens vurdering, som hverken Aer Lingus eller Ryanair har anfægtet – befandt sig i en tilsvarende retlig og faktisk situation under hensyntagen til formålene med den omhandlede afgiftsforanstaltning, betalte den samme afgift til den højere sats.
- 77 Det følger af de betragtninger, der er redegjort for i nærværende doms præmis 68 og 69, at Kommissionen skulle tage hensyn til disse virkninger og ikke kunne se bort fra dem, alene fordi de luftfartsselskaber, der var underlagt en mindre fordelagtig afgiftsbehandling, eventuelt kunne opnå en tilbagebetaling af den afgift, som de havde betalt for meget, gennem et sagsanlæg ved de nationale retsinstanser, i givet fald på grundlag af andre EU-retlige bestemmelser end artikel 107 TEUF og 108 TEUF.
- 78 Det skal således bemærkes, at det ikke tilkommer Kommissionen, men de nationale retsinstanser at træffe endelig afgørelse om en eventuel tilbagebetaling af en afgift, der angiveligt er ulovlig i forhold til den pågældende medlemsstats ret eller i modstrid med andre EU-retlige bestemmelser end artikel 107 TEUF og 108 TEUF, i givet fald efter at disse retsinstanser har indhentet de nødvendige præciseringer af rækkevidden og fortolkningen af EU-retten fra Domstolen gennem en præjudiciel forelæggelse. Den effektive virkning af artikel 107 TEUF ville blive væsentligt reduceret, såfremt Kommissionen inden kvalificeringen af en afgiftsforanstaltning som »statsstøtte« som omhandlet i denne artikel var forpligtet til at afvente de kompetente retsinstansers afgørelse om en eventuel tilbagebetaling af den skat eller afgift, som visse skatte- eller afgiftspligtige havde betalt for meget.
- 79 På baggrund af samtlige ovenstående betragtninger skal det andet, det tredje og det fjerde led i Aer Lingus' eneste anbringende samt det andet og det tredje led i Ryanairs eneste anbringende, og dermed kontraappellerne i deres helhed, forkastes som ugrundede.

Hovedappellerne

- 80 Kommissionen har til støtte for hver af sine appeller og med identiske argumenter fremsat et eneste anbringende, hvormed det gøres gældende, at der er sket en tilsidesættelse af artikel 108, stk. 3, TEUF og af artikel 14 i forordning nr. 659/1999. Dette anbringende er rettet mod Aer Lingus-dommens præmis 88-127 og Ryanair-dommens præmis 119-152.

Parternes argumenter

- 81 Kommissionen har foreholdt Retten at have begået en retlig fejl og en tilsidesættelse af artikel 108, stk. 3, TEUF og af artikel 14 i forordning nr. 659/1999, idet den fastsatte et nyt økonomisk kriterium til fastsættelse af de beløb, der skal tilbagebetales af en statsstøtte som den i den foreliggende sag

omhandlede, ved at fastslå, at Kommissionen burde have taget hensyn til, i hvilket omfang de støttemodtagende luftfartsselskaber havde væltet den fordel, der fulgte af anvendelsen af LTA'en til den nedsatte sats, over på passagererne.

- 82 Aer Lingus har bestridt Kommissionens argumenter, som er baseret på en fejlagtig fortolkning af Aer Lingus-dommen. Dette selskab har anført, at Retten fastslog, at LTA'en er en punktafgift, med andre ord en indirekte afgift, der vedrører de passagerer, der er omfattet af den nedsatte LTA-sats. Den omhandlede afgiftsforanstaltning kan derfor ikke sidestilles med et tilskud fra staten eller med en foranstaltning, der gør det muligt for en virksomhed at opnå omkostningsbesparelser. Aer Lingus har tilføjet, at det ikke var selskabet tilladt at opkræve et højere beløb end denne sats fra de passagerer, der rejste på de flyvninger, der var pålagt den nedsatte sats, og at såfremt selskabet var forpligtet til at tilbagebetale de 8 EUR pr. billet, som Kommissionen kræver, ville det ikke være muligt for dette med tilbagevirkende kraft at inddrive dette beløb fra de passagerer, der havde købt den pågældende billet til den nedsatte sats.
- 83 Ryanair har principalt gjort gældende, at Kommissionens eneste anbringende er irrelevant. Ifølge dette selskab fremførte Retten som begrundelse for annullationen af den omtvistede afgørelses artikel 4 tre forskellige grunde i Ryanair-dommens præmis henholdsvis 120-133, 134-144 og 145-149. Kommissionens appel omfatter alene den første af disse grunde, der vedrører omfanget af overvæltningen af LTA'en på passagererne, hvorimod Kommissionen ikke har anfægtet de to andre grunde, der vedrører dels den særlige situation og konkurrencepresset på det omhandlede marked, dels den manglende begrundelse for nødvendigheden af at tilbagesøge differencen mellem den højere og den nedsatte LTA-sats for at genoprette den tidligere situation.
- 84 Ryanair har subsidiært anført, at Kommissionens eneste anbringende er uden grundlag. Retten begrænsede sig således til at anvende det princip, hvorefter der skal ske en opgørelse af den reelle værdi af den fordel, der er opnået ved hjælp af støtten. Desuden har Kommissionen overdrevet de vanskeligheder, der vil være forbundet med den eksakte fastsættelse af dette beløb i tilfælde af, at den af Retten forfægtede løsning måtte blive opretholdt. Ryanair har endeligt bemærket, at det ville være ulogisk ikke at tage hensyn til overvæltningen på kunderne af den af støttemodtageren opnåede fordel, når artikel 13 i direktiv 2014/104 gør det muligt for ophavsmanden til en overtrædelse af konkurrencereglerne at blive undtaget fra som erstatning at skulle betale den overpris, der er en konsekvens af overtrædelsen, såfremt denne overpris er blevet væltet over på sagsøgerens kunder.

Domstolens bemærkninger

- 85 Det skal indledningsvis bemærkes, at Kommissionens eneste anbringende i modsætning til, hvad Ryanair har anført, ikke er irrelevant.
- 86 Det følger ganske vist af Domstolens faste praksis, at klagepunkter, der i forbindelse med en appel er rettet mod præmisser, som er anført for fuldstændighedens skyld i en dom afsagt af Retten, uden videre skal forkastes som irrelevante, fordi de ikke kan føre til en ophævelse af denne dom (jf. i denne retning dom af 2.9.2010, Kommissionen mod Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, præmis 75 og den deri nævnte retspraksis).
- 87 I den foreliggende sag blev der imidlertid i modsætning til, hvad Ryanair har hævdet, i Ryanair-dommens præmis 120-149 ikke fremført tre forskellige grunde, hvoraf hver enkel i sig selv var tilstrækkelig til at begrunde annullationen af den omtvistede afgørelses artikel 4. I disse præmisser blev der – ligesom i øvrigt i Aer Lingus-dommens præmis 104-123, som er affattet med en meget tilsvarende ordlyd – redegjort for forskellige aspekter af den samme argumentation fra Retten, der begrundede dennes afgørelse, som blev angivet i Aer Lingus-dommens præmis 123 og i Ryanair-dommens præmis 119, og hvorefter Kommissionen havde »anlagt et urigtigt skøn og foretaget

urigtig retsanvendelse« ved at fastsætte den støtte, der skulle tilbagesøges fra luftfartsselskaberne, til 8 EUR pr. passager. Disse forskellige aspekter er indbyrdes forbundne, og det er på kunstig vis og i strid med deres interne sammenhæng, at Ryanair har adskilt dem i tre angiveligt forskellige grunde.

- 88 Desuden har Kommissionen med sin fremførte argumentation anfægtet hele Rettens argumentation og ikke, som Ryanair med urette har anført, blot en del af denne.
- 89 Efter denne præcisering skal det, med hensyn til realitetsbehandlingen af Kommissionens eneste anbringende, først bemærkes, at forpligtelsen for den pågældende medlemsstat til gennem tilbagesøgning at ophæve en støtte, som af Kommissionen er fundet uforenelig med det indre marked, ifølge Domstolens faste praksis har til formål at genoprette situationen fra før støttens ydelse (jf. i denne retning dom af 4.4.1995, Kommissionen mod Italien, C-350/93, EU:C:1995:96, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis).
- 90 Dette formål er opnået, når den pågældende støtte, eventuelt med tillæg af morarenter, er blevet tilbagebetalt af støttemodtageren eller, med andre ord, af de virksomheder, som virkelig har modtaget den. Ved denne tilbagebetaling mister støttemodtageren jo den fordel, der var opnået på markedet i forhold til konkurrenterne, og situationen fra tiden før ydelsen af støtte er genoprettet (dom af 29.4.2004, Tyskland mod Kommissionen, C-277/00, EU:C:2004:238, præmis 75 og den deri nævnte retspraksis).
- 91 Endvidere medfører en tilbagesøgning af en ulovlig støtte med henblik på genoprettelsen af den hidtidige situation ikke, at fortiden rekonstrueres med et andet forløb på grundlag af hypotetiske elementer som de ofte mangfoldige valg, der kunne være foretaget af de berørte erhvervsdrivende, så meget mere som de valg, der rent faktisk er blevet truffet med gavn af støtten, kan vise sig ikke at kunne omgøres (dom af 15.12.2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, præmis 118).
- 92 Som generaladvokaten i det væsentlige har bemærket i punkt 62 i forslaget til afgørelse, følger det heraf, at tilbagesøgningen af denne støtte indebærer en tilbagebetaling af den fordel, som støtten har givet støttemodtageren, og ikke en tilbagebetaling af den eventuelle økonomiske fortjeneste, som modtageren har opnået gennem udnyttelsen af denne fordel. En sådan fortjeneste kan være forskellig fra den fordel, der udgør den nævnte støtte, eller endog vise sig at være ikke-eksisterende, uden at denne omstændighed kan begrunde, at denne støtte ikke tilbagesøges, eller at der tilbagesøges et beløb, der er forskelligt fra det beløb, der udgør den fordel, som den omhandlede ulovlige støtte har givet.
- 93 Hvad nærmere bestemt angår en ulovlig støtte ydet i form af en afgiftsfordel fremgår det tillige af Domstolens praksis, at tilbagesøgningen af støtten indebærer, at de transaktioner, som modtagerne af den pågældende støtte rent faktisk har gennemført, skal underlægges den afgiftsbehandling, der ville have fundet anvendelse på dem uden den ulovlige støtte (jf. i denne retning dom af 15.12.2005, Unicredito Italiano, C-148/04, EU:C:2005:774, præmis 119).
- 94 I det foreliggende tilfælde bestod den ved LTA'en indrømmede afgiftsfordel ifølge den omtvistede afgørelse i anvendelsen af forskellige afgiftssatser i den omhandlede periode, hvilke satser førte til, at de luftfartsselskaber i Irland, der skulle betale afgiftssatsen på 2 EUR, blev begunstiget af en fordel i forhold til de øvrige selskaber, der skulle betale et beløb på 10 EUR pr. passager i den samme periode. Det er imidlertid ikke lykkedes Aer Lingus og Ryanair at godtgøre, at den nævnte afgørelse er behæftet med en ulovlighed derved, at den fastslår forekomsten af en statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF.
- 95 Henset til de betragtninger, der er redegjort for i nærværende doms præmis 89-93, må det under disse omstændigheder fastslås, at tilbagebetalingen af den ved støtteforanstaltningen tilførte fordel, som identificeret i den omtvistede afgørelse, nødvendiggjorde, at de irske afgiftsmyndigheder fra de selskaber, der var omfattet af den nedsatte LTA-sats, tilbagesøgte differencen mellem det LTA-beløb,

der skulle være betalt for hver af de pågældende flyvninger, såfremt den ulovlige støtte ikke havde foreligget, dvs. beløbet for den højere LTA-sats, og det faktisk betalte LTA-beløb, dvs. det beløb, der var beregnet på grundlag af den nedsatte LTA-sats.

- 96 Det skal derfor fastslås, at tilbagebetalingen af støtten i den foreliggende sag fordrer en tilbagesøgning af et beløb på 8 EUR pr. passager for hver af de pågældende flyvninger, således som Kommissionen præciserede i den omtvistede afgørelses artikel 4.
- 97 I modsætning til, hvad Retten fandt, kan de vurderinger, der er redegjort for i Aer Lingus-dommens præmis 104-123 og i Ryanair-dommens præmis 120-149, ikke begrunde en anden konklusion.
- 98 Eftersom luftfartsselskaberne i henhold til gældende irsk lovgivning var direkte betalingspligtige for LTA'en, betyder det under de omstændigheder, der foreligger i nærværende sager, således mindre, at denne afgift i irsk lovgivning blev kvalificeret som »punktafgift«. Af samme grund er spørgsmålet om, hvorvidt LTA'en i teknisk henseende skal kvalificeres som en direkte eller indirekte afgift, uden relevans.
- 99 Hvad angår spørgsmålet om tilbagesøgningen af støtten er begrebet »økonomisk overvæltning«, der er omtalt i henholdsvis Aer Lingus-dommens præmis 91 og Ryanair-dommens præmis 123, ligeledes uden relevans. Hvad angik de flyvninger, der var pålagt den nedsatte sats på 2 EUR pr. passager, angav Retten i denne forbindelse, at det med henblik på vurderingen af den »økonomiske overvæltning« skulle afgøres, i hvilket omfang de pågældende luftfartsselskaber rent faktisk opnåede en økonomisk fordel ved anvendelsen af denne nedsatte sats.
- 100 Som det fremgår af nærværende doms præmis 92 og 93, indebærer tilbagesøgningen af støtten en tilbagebetaling af den fordel, som støtten har givet støttemodtageren, og ikke en tilbagebetaling af den økonomiske fortjeneste, som modtageren eventuelt har opnået gennem udnyttelsen af denne fordel. Det skal derfor ikke undersøges, om og i hvilket omfang disse selskaber rent faktisk gjorde brug af den økonomiske fordel, der fulgte af anvendelsen af den nedsatte sats.
- 101 De vurderinger, som Retten redegjorde for i Aer Lingus-dommens præmis 92-105 og i Ryanair-dommens 124-136, vidner om den samme sammenblanding af den fordel, der blev ydet gennem virkningen af den nedsatte LTA-sats, og den fortjeneste, som støttemodtagerne kunne opnå eller kunne have opnået af denne fordel.
- 102 I modsætning til, hvad Retten udtalte i henholdsvis Aer Lingus-dommens præmis 105 og Ryanair-dommens præmis 136, bestod fordelene, som identificeret af Kommissionen i den omtvistede afgørelse, således ikke i det forhold, at de luftfartsselskaber, der var pålagt denne sats, kunne »tilbyde mere konkurrencedygtige priser«. Den bestod helt enkelt i det forhold, at disse samme selskaber skulle betale et LTA-beløb, der var lavere end det, som de skulle have betalt, såfremt deres flyvninger var pålagt den højere LTA-sats. Spørgsmålet om, hvorvidt denne fordel gav dem mulighed for at tilbyde mere konkurrencedygtige billetpriser, eller hvorvidt de på anden vis udnyttede denne fordel, vedrører opgørelsen af den eventuelle fortjeneste, som de kunne opnå gennem udnyttelsen af den ydede fordel, hvilken opgørelse er uden relevans for tilbagesøgningen af støtten.
- 103 Det var ligeledes med urette, at Retten i henholdsvis Aer Lingus-dommens præmis 110 og Ryanair-dommens præmis 141 anførte, at omstændighederne i de sager, som var blevet indbragt for den, var forskellige fra den sag, der gav anledning til dom af 15. december 2005, Unicredito Italiano (C-148/04, EU:C:2005:774), derved, at de luftfartsselskaber, der var omfattet af den nedsatte LTA-sats, »ikke [kunne] vælge en anden transaktion end den, hvortil støtten var knyttet«.
- 104 Som Retten i det væsentlige anerkendte i Aer Lingus-dommens præmis 111 og i Ryanair-dommens præmis 142, var der således intet, der forhindrede de nævnte selskaber i at hæve billetprisen uden afgifter for de flyvninger, der var pålagt den nedsatte LTA-sats, med et beløb på 8 EUR. Det forhold,

at disse selskaber i medfør af artikel 23, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008 til billetprisen uden afgifter kun kunne tilføje beløbet på 2 EUR svarende til den LTA, der var beregnet ud fra den nedsatte sats, kan ikke føre til en anden konklusion, eftersom det beløb, der svarer til differencen mellem de to LTA-satser, dvs. 8 EUR, forinden kunne være blevet inkluderet i billetprisen uden afgifter.

- 105 De ovenstående betragtninger ændres ikke af Ryanairs argument vedrørende artikel 13 i direktiv 2014/104. Som det fremgår af den praksis fra Domstolen, der er nævnt i nærværende doms præmis 89 og 90, har tilbagesøgningen af en ulovlig støtte et andet formål end dét, der forfølges med direktiv 2014/104. Som det fremgår af tredje og fjerde betragtning til dette direktiv, tilsigter dette navnlig at sikre, at enhver person, der anser sig for udsat for en overtrædelse af de i artikel 101 TEUF og 102 TEUF fastsatte konkurrenceregler, effektivt kan udøve sin ret til at kræve erstatning for den skade, som vedkommende mener at have lidt. Tilbagesøgningen af en støtte har derimod ikke til formål, at der ydes erstatning for nogen individuel skade, men at der sker genoprettelse på det pågældende marked af situationen fra før denne støttes ydelse.
- 106 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at Retten behæftede sin dom med en retlig fejl ved i henholdsvis Aer Lingus-dommens præmis 123 og Ryanair-dommens præmis 119 at fastslå, at Kommissionen havde »anlagt et urigtigt skøn og foretaget urigtig retsanvendelse« ved at fastsætte den støtte, der skulle tilbagesøges fra de selskaber, der var omfattet af den nedsatte LTA-sats, til 8 EUR pr. passager for de flyvninger, der var pålagt denne sats.
- 107 Følgelig skal Kommissionens appeller tages til følge, og punkt 1 i de respektive domskonklusioner i Aer Lingus-dommen og Ryanair-dommen skal ophæves.

Søgsmålet for Retten

- 108 I overensstemmelse med artikel 61, stk. 1, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol kan Domstolen, når den ophæver den af Retten truffene afgørelse, selv træffe endelig afgørelse, hvis sagen er moden til påkendelse. Dette er tilfældet i den foreliggende sag.
- 109 Idet de appellerede domme alene skal ophæves hvad angår punkt 1 i deres respektive domskonklusioner og ikke hvad angår punkt 2 i disse, angår denne ophævelse ikke Rettens forkastelse af det første og det femte anbringende i Aer Lingus' søgsmål eller det første, det fjerde og det femte anbringende i Ryanairs søgsmål. Følgelig skal der udelukkende ske en behandling af det andet, det tredje og det fjerde anbringende i Aer Lingus' søgsmål for Retten og af det andet og det tredje anbringende i Ryanairs søgsmål for Retten.

Det tredje og det fjerde anbringende i Aer Lingus' søgsmål for Retten samt det tredje anbringendes første led i Ryanairs søgsmål for Retten

- 110 Aer Lingus og Ryanair gjorde i det væsentlige gældende, at Kommissionen begik en retlig fejl og foretog et urigtigt skøn ved at fastsætte det støttebeløb, der skulle tilbagesøges, til 8 EUR pr. passager for hver af de flyvninger, der var pålagt den nedsatte LTA-sats.
- 111 Disse argumenter skal forkastes af de grunde, der er gennemgået i nærværende doms præmis 85-106.
- 112 Aer Lingus og Ryanair anførte ligeledes, at den i den omtvistede afgørelses artikel 4 fastsatte forpligtelse til at betale dette beløb – eftersom luftfartsselskaberne ikke længere har mulighed for fra hver af passagererne på de flyvninger, der var omfattet af den nedsatte LTA-sats, at tilbagesøge de 8 EUR, som de skal tilbagebetale – er ensbetydende med at pålægge en tillægsafgift eller en sanktion, hvilket udgør en tilsidesættelse af proportionalitetsprincippet og ligebehandlingsprincippet og strider mod Domstolens praksis, ifølge hvilken tilbagebetalingen af støtte ikke kan anses for en sanktion.

113 Disse argumenter skal også forkastes.

114 Som generaladvokaten har påpeget i punkt 83 i forslaget til afgørelse, udgør tilbagesøgningen af et beløb svarende til forskellen mellem den afgift, der ville have været skyldig, såfremt der ikke havde foreligget en ulovlig støtteforanstaltning, og det lavere beløb, der er betalt i medfør af denne foranstaltning, ikke en ny afgift, der pålægges med tilbagevirkende kraft (jf. i denne retning dom af 10.6.1993, Kommissionen mod Grækenland, C-183/91, EU:C:1993:233, præmis 17). Der er tale om en tilbagesøgning af den del af den oprindelige afgift, der i medfør af en ulovlig afgiftsfritagelse ikke er blevet betalt. En sådan tilbagesøgning udgør heller ikke en sanktion (dom af 17.6.1999, Belgien mod Kommissionen, C-75/97, EU:C:1999:311, præmis 65).

115 Hvad angår det argument, hvorefter de af tilbagesøgningen berørte luftfartsselskaber ikke er i stand til fra deres egne kunder at tilbagesøge den supplerende afgift, som de skal tilbagebetale, er det ligeledes tilstrækkeligt at bemærke, at tilbagesøgningen af denne støtte nødvendigvis indebar en tilbagebetaling af differencen mellem de to gældende satser, eftersom den ulovlige støtte, som Kommissionen havde identificeret i den omtvistede afgørelse, bestod i anvendelsen af den nedsatte LTA-sats, dvs. i en delvis fritagelse fra en afgift, som ikke vedrørte disse luftfartsselskabers kunder, men disse selskaber selv. Som det fremgår af nærværende doms præmis 99 og 100, er dette tillige tilfældet selv i den situation, hvor modtagerne af denne støtte ikke har opnået nogen fortjeneste af den omhandlede fordel, det være sig fordi de har ladet deres kunder nyde godt af denne fordel eller af en hvilken som helst anden grund.

116 Endelig tilsidesætter forpligtelsen til at tilbagesøge den nævnte støtte hverken proportionalitetsprincippet eller ligebehandlingsprincippet. For det første følger det af Domstolens faste praksis, at ophævelsen af en ulovlig støtte gennem tilbagesøgning er den logiske følge af, at støtten er fundet ulovlig, hvorfor tilbagesøgning af denne støtte for herved at genoprette den tidligere situation principielt ikke kan betragtes som en foranstaltning, der ikke står i rimeligt forhold til formålene i EUF-traktatens bestemmelser om statsstøtte (dom af 11.3.2010, CELF og ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, EU:C:2010:136, præmis 54, og af 28.7.2011, Diputación Foral de Vizcaya m.fl. mod Kommissionen, C-471/09 P – C-473/09 P, ikke trykt i Sml., EU:C:2011:521, præmis 100).

117 For det andet befinder støttemodtagerne, der er forpligtet til at tilbagebetale denne støtte, sig åbenlyst ikke i den samme situation som de luftfartsselskaber, som ikke har nydt godt af støtten og ikke er berørt af tilbagesøgningen, således at der ikke kan være tale om, at ensartede situationer under tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet behandles forskelligt.

118 Det følger af de ovenstående betragtninger, at det tredje og det fjerde anbringende i Aer Lingus' søgsmål for Retten samt det tredje anbringendes første led i Ryanairs søgsmål for Retten skal forkastes.

Det andet anbringende i Aer Lingus' søgsmål for Retten og det tredje anbringendes andet led i Ryanairs søgsmål for Retten

119 Aer Lingus og Ryanair gjorde gældende, at de luftfartsselskaber, der var omfattet af den højere LTA-sats, havde ret til at få tilbagebetalt den for meget betalte afgift, såvel fordi indførelsen af to forskellige satser udgør en tilsidesættelse af den i artikel 56 TEUF fastsatte frie udveksling af tjenesteydelser, som i henhold til den retspraksis, der udspringer af dom af 7. september 2006, Laboratoires Boiron (C-526/04, EU:C:2006:528). Følgelig udgør tilbagesøgningen fra de selskaber, der var omfattet af den nedsatte LTA-sats, af differencen mellem denne sats og den højere sats, en tilsidesættelse af artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 659/1999 såvel som af retssikkerhedsprincippet, effektivitetsprincippet og princippet om god forvaltningsskik. Ydermere fører en sådan tilbagesøgning til alvorlige konkurrenceforvridninger. Efter denne tilbagesøgning vil det således være de luftfartsselskaber, der har været omfattet af denne tilbagesøgningsforanstaltning, som bliver placeret i

en skadelig situation, for så vidt som de da vil have betalt et samlet beløb på 10 EUR pr. passager, hvorimod de øvrige luftfartsselskaber, der har opnået tilbagebetaling af 8 EUR ud af de oprindeligt betalte 10 EUR pr. passager, kun vil have betalt en afgift på 2 EUR pr. passager.

- 120 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at karakteren af den foranstaltning, der er omfattet af den omtvistede afgørelse, på ingen måde svarer til dén, der var omfattet af dom af 7. september 2006, *Laboratoires Boiron* (C-526/04, EU:C:2006:528).
- 121 LTA'en var således en almenlydig afgift, og Kommissionen nåede i den omtvistede afgørelse frem til den konklusion, at den nedsatte LTA-sats svarede til en delvis afgiftsfritagelse, der i sig selv udgjorde en støtteforanstaltning. Under sådanne omstændigheder kan de virksomheder, der er betalingspligtige for den omhandlede afgift, ikke unddrage sig betaling af denne eller opnå tilbagebetaling heraf ved at påberåbe sig, at den afgiftsfritagelse, der gælder for andre virksomheder, udgør statsstøtte (dom af 7.9.2006, *Laboratoires Boiron*, C-526/04, EU:C:2006:528, præmis 30 og 32 og den deri nævnte retspraksis).
- 122 Efter denne præcisering skal det anføres, at Kommissionen under omstændigheder som de i den foreliggende sag omhandlede, således som det fremgår af nærværende doms præmis 78 og 79, ikke kunne undlade at fastslå, at der forelå statsstøtte, blot fordi der bestod en mulighed for, at de kompetente nationale retsinstanser ville anordne tilbagebetaling af den for meget betalte LTA til de luftfartsselskaber, der ikke havde nydt godt af den nedsatte sats for denne afgift. Idet Kommissionen var forpligtet til at fastslå, at der forelå statsstøtte, var den ligeledes forpligtet til at anordne tilbagesøgning af denne støtte.
- 123 Det tilkommer under sådanne omstændigheder den pågældende medlemsstat, i det foreliggende tilfælde Irland, på enhver måde, der er egnet og i overensstemmelse med statens interne lovgivning og EU-retten, at sikre sig, at eventuelle nationale foranstaltninger, der indebærer en tilbagebetaling til visse virksomheder af en afgift, ikke fører til en ny og med EUF-traktatens bestemmelser uforenelig støtte til fordel for de virksomheder, der er omfattet af denne tilbagebetaling.
- 124 Det følger af de ovenstående betragtninger, at det andet anbringende i Aer Lingus' søgsmål for Retten og det tredje anbringendes andet led i Ryanairs søgsmål for Retten skal forkastes.

Det andet anbringende i Ryanairs søgsmål for Retten

- 125 Ryanair gjorde i forbindelse med det andet anbringende i sit søgsmål for Retten gældende, at Kommissionen ved opgørelsen af den ved LTA'en tilførte fordel burde have taget hensyn til LTA'ens forholdsmæssige indvirkning på de forskellige konkurrerende virksomheder, eftersom visse selskaber, navnlig Aer Arann, nød godt af den nedsatte LTA-sats for en langt højere procentdel af deres flyvninger, mens indvirkningen af LTA'en beregnet efter den højere sats var langt mindre for businessclassflyvningerne og langdistanceflyvningerne, der primært blev udbudt af Aer Lingus.
- 126 Aer Lingus støttede som intervenient i sag T-500/12 ikke Ryanairs konklusioner vedrørende dette anbringende, men fandt, at den relative betydning af den fordel, der blev indrømmet de forskellige modtagere, kunne være relevant med henblik på at fastsætte det støttebeløb, der skulle tilbagesøges. Eftersom intervention kun kan ske med henblik på helt eller delvist at støtte en af parternes påstande, skal Aer Lingus' argumentation på dette punkt imidlertid afvises fra realitetsbehandling.
- 127 Ryanairs argumentation kan ikke tiltrædes. Den omstændighed, at visse modtagere af en støtteforanstaltning vil kunne opnå en fortjeneste af den fordel, som denne støtte udgør, der er forholdsmæssigt større end den fortjeneste, som de øvrige modtagere af den samme foranstaltning

opnår, er hverken til hinder for, at Kommissionen kvalificerer den pågældende foranstaltning som statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked, eller at denne institution anordner tilbagesøgning af den fordel, der følger af gennemførelsen af denne støtte.

- 128 Det følger heraf, at det andet anbringende i Ryanairs søgsmål for Retten er ugrundet og skal forkastes.
- 129 Heraf følger for det første, at idet det første og det femte anbringende i Aer Lingus' søgsmål for Retten samt det første, det fjerde og det femte anbringende i Ryanairs søgsmål for Retten blev forkastet af Retten, uden at de anbringender, som Aer Lingus og Ryanair som led i deres respektive kontraappeller har fremført over for de appellerede dommes begrundelser for denne afgørelse om forkastelse, er blevet taget til følge, er punkt 2 i de appellerede dommes domskonklusioner blevet endelig, og for det andet, at idet det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at de øvrige anbringender, som Aer Lingus og Ryanair fremførte for Retten, og som tilsigtede en annulation af den omtvistede afgørelse, ligeledes skal forkastes, skal Kommissionen i det hele frifindes i deres respektive annulationssøgsmål.

Sagsomkostninger

- 130 I henhold til artikel 184, stk. 2, i Domstolens procesreglement træffer Domstolen afgørelse om sagsomkostninger, såfremt appellen tages til følge, og Domstolen selv endeligt afgør sagen.
- 131 I overensstemmelse med dette procesreglements artikel 138, stk. 1, der i medfør af samme reglements artikel 184, stk. 1, finder anvendelse i appelsager, pålægges det den tabende part at betale sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom.
- 132 Da Aer Lingus og Ryanair har tabt såvel deres kontraappeller som deres søgsmål for Retten, og da Kommissionen har nedlagt påstand om, at disse tilpligtes at betale sagens omkostninger, bør det pålægges dem at bære deres egne omkostninger og at betale Kommissionens omkostninger såvel for Retten som i sagen for Domstolen.
- 133 I overensstemmelse med artikel 140, stk. 1, i Domstolens procesreglement, der i medfør af samme reglements artikel 184, stk. 1, finder anvendelse i appelsager, bærer medlemsstater, der er indtrådt i en sag, deres egne omkostninger. Det følger heraf, at Irland bærer sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Tredje Afdeling):

- 1) **Den Europæiske Unions Rets domme af 5. februar 2015, Aer Lingus mod Kommissionen (T-473/12, ikke trykt i Sml., EU:T:2015:78), og Ryanair mod Kommissionen (T-500/12, ikke trykt i Sml., EU:T:2015:73), ophæves, i det omfang de annullerer artikel 4 i Kommissionens afgørelse 2013/199/EU af 25. juli 2012 om statsstøttesag SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Differentieret afgiftssats for flybilletter gennemført af Irland, for så vidt som denne artikel pålægger tilbagesøgning af støtten fra støttemodtagerne med et beløb, som i 70. betragtning til denne afgørelse er fastsat til 8 EUR pr. passager.**
- 2) **Kontraappellerne forkastes.**
- 3) **Europa-Kommissionen frifindes i de søgsmål, som Aer Lingus Ltd og Ryanair Designated Activity Company har anlagt med påstand om annulation af afgørelse 2013/199.**
- 4) **Aer Lingus Ltd og Ryanair Designated Activity Company bærer deres egne omkostninger og betaler Kommissionens omkostninger såvel for Den Europæiske Unions Ret som i sagen for Den Europæiske Unions Domstol.**
- 5) **Irland bærer sine egne omkostninger.**

Underskrifter