



Υπηρεσία Τύπου και  
Πληροφόρησης

Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
**ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 14/15**  
Λουξεμβούργο, 5 Φεβρουαρίου 2015

Αποφάσεις στις υποθέσεις T-473/12, Aer Lingus Ltd κατά Επιτροπής  
και T-500/12, Ryanair Ltd κατά Επιτροπής

## **Το Γενικό Δικαστήριο ακυρώνει, εν μέρει, την απόφαση της Επιτροπής με την οποία η Ιρλανδία διατάσσεται να ανακτήσει από τις δικαιούχους αεροπορικές εταιρίες ποσόν ύψους 8 ευρώ ανά επιβάτη**

*Η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να κρίνει ότι το πλεονέκτημα το οποίο αποκόμισαν οι αεροπορικές εταιρίες ανερχόταν άνευ ετέρου, σε κάθε περίπτωση, στα 8 ευρώ ανά επιβάτη*

Από τις 30 Μαρτίου 2009, οι αεροπορικές εταιρίες οφείλουν να καταβάλλουν στην Ιρλανδία «φόρο αεροπορικών μεταφορών» (ΦΜΑ), για «κάθε αναχώρηση επιβάτη σε πτήση από αεροδρόμιο» ευρισκόμενο στην Ιρλανδία. Οι υπό διαμετακόμιση ή μετεπιβίβαση επιβάτες απαλλάσσονται από την καταβολή του εν λόγω φόρου.

Κατά τον χρόνο θεσπίσεώς του, ο ΦΜΑ εισπραττόταν υπολογιζόμενος βάσει της αποστάσεως μεταξύ του αεροδρομίου αναχωρήσεως και του αεροδρομίου αφίξεως και είχε καθορισθεί στα 2 ευρώ για τις πτήσεις με προορισμό ευρισκόμενο σε μέγιστη απόσταση 300 χλμ. από το αεροδρόμιο του Δουβλίνου (Ιρλανδία) και στα 10 ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις. Κατόπιν έρευνας της Επιτροπής, οι ιρλανδικές αρχές τροποποίησαν, από 1ης Μαρτίου 2011, τους ισχύοντες φορολογικούς συντελεστές θεσπίζοντας ενιαίο συντελεστή εφαρμοστέο σε όλες τις αναχωρήσεις, ήτοι φόρο ύψους 3 ευρώ ανεξαρτήτως της διανυόμενης αποστάσεως.

Τον Ιούλιο του 2009, η Ryanair<sup>1</sup> υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή, μεμφόμενη διάφορες πτυχές του ΦΜΑ τον οποίο είχε θεσπίσει η Ιρλανδία. Μεταξύ άλλων, η Ryanair υποστήριξε ότι η μη εφαρμογή του ΦΜΑ στους επιβάτες υπό διαμετακόμιση και υπό μετεπιβίβαση συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιριών Aer Lingus<sup>2</sup> και Aer Arann, για τον λόγο ότι σχετικώς υψηλό ποσοστό επιβατών και πτήσεων των εταιριών αυτών ενέπιπτε στις ως άνω κατηγορίες. Επιπροσθέτως, η Ryanair επισήμανε ότι το κατ' αποκοπήν ποσόν του φόρου αντιστοιχούσε σε μεγαλύτερο μέρος της τιμής που χρέωναν οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους απ' ό,τι εκείνης που χρέωναν οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρίες. Τέλος, η Ryanair υποστήριξε ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής βάσει της διανυόμενης αποστάσεως ευνοούσε την Aer Arann, δεδομένου ότι το 50% των επιβατών που μετέφερε η εταιρία αυτή ταξίδευαν προς προορισμούς ευρισκόμενους σε απόσταση μικρότερη των 300 χλμ. από το αεροδρόμιο του Δουβλίνου.

Με απόφαση της 25ης Ιουλίου 2012<sup>3</sup>, η Επιτροπή έκρινε ότι η εφαρμογή χαμηλότερου συντελεστή για τις πτήσεις μικρής αποστάσεως μεταξύ της 30ής Μαρτίου 2009 και της 1ης Μαρτίου 2011 συνιστούσε κρατική ενίσχυση ασύμβατη προς την εσωτερική αγορά<sup>4</sup>. Συγκεκριμένα, η εφαρμογή

<sup>1</sup> Η Ryanair Ltd είναι αεροπορική εταιρία χαμηλού κόστους με έδρα την Ιρλανδία. Εκμεταλλεύεται περισσότερες από 1 300 απευθείας συνδέσεις μεταξύ 170 αερολιμένων σε 28 χώρες της Ευρώπης και της βόρειας Αφρικής. Η Ryanair πραγματοποιεί κυρίως πτήσεις μικρών αποστάσεων, μικρότερων των 3 200 χλμ. ή διάρκειας μικρότερης των 3 ωρών.

<sup>2</sup> Η Aer Lingus Ltd είναι αεροπορική εταιρία με έδρα την Ιρλανδία. Διαθέτει εγκαταστάσεις στην Ιρλανδία (Δουβλίνο, Cork και Shannon) και στο Ηνωμένο Βασίλειο (Λονδίνο Gatwick, Λονδίνο Heathrow και Μπέλφαστ). Εκμεταλλεύεται εσωτερικές συνδέσεις στην Ιρλανδία, καθώς και διεθνείς συνδέσεις μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου και 70 προορισμών ευρισκόμενων στην Ιρλανδία, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην ηπειρωτική Ευρώπη και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

<sup>3</sup> Βλ. [ανακοινωθέν τύπου](#) της Επιτροπής.

<sup>4</sup> Αντιθέτως, με απόφαση της 13ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή είχε, μεταξύ άλλων, διαπιστώσει, ότι η έλλειψη εφαρμογής του ΦΜΑ στους υπό διαμετακόμιση ή μετεπιβίβαση επιβάτες δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι το εν λόγω μέτρο δεν ήταν επιλεκτικό (βλ. [ανακοινωθέν τύπου](#) της Επιτροπής στα αγγλικά). Η απόφαση αυτή ακυρώθηκε εν

παρόμοιου φορολογικού συντελεστή ήταν σε θέση να ευνοήσει παρανόμως τις εθνικές πτήσεις σε σχέση προς τις διασυνοριακές πτήσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διέταξε την ανάκτηση της εν λόγω ενισχύσεως από τους δικαιούχους, διευκρινίζοντας ότι το ύψος της ενισχύσεως αντιστοιχούσε στη διαφορά μεταξύ του μειωμένου συντελεστή του ΦΜΑ (2 ευρώ) και του κανονικού συντελεστή των 10 ευρώ, εισπραττομένων ανά επιβάτη, ήτοι 8 ευρώ.

Η Aer Lingus και η Ryanair συγκαταλέγονταν μεταξύ των δικαιούχων της κρατικής ενισχύσεως. Προσέφυγαν κατά της εν λόγω αποφάσεως ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υποστηρίζουν, κυρίως, ότι η Επιτροπή (i) εσφαλμένα έκρινε ως «κανονικό» τον συντελεστή του ΦΜΑ των 10 ευρώ προκειμένου να αποδείξει την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος υπέρ των αεροπορικών εταιριών που υπέκειντο στον χαμηλότερο συντελεστή των 2 ευρώ και (ii) υπέπεσε σε πολλαπλή πλάνη στην απόφαση περί ανακτήσεως.

**Με τις σημερινές του αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο ακυρώνει εν μέρει την απόφαση της Επιτροπής, καθόσον αφορά την ανάκτηση της ενισχύσεως από τους δικαιούχους για ποσό οριζόμενο στα 8 ευρώ ανά επιβάτη.**

**Το Γενικό Δικαστήριο επισημαίνει ότι η Επιτροπή ουδόλως υπέπεσε σε πλάνη καθόσον χαρακτήρισε τον υψηλότερο συντελεστή των 10 ευρώ ως συντελεστή αναφοράς και καθόσον κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εφαρμογή διαφοροποιημένων συντελεστών συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιριών των οποίων οι πτήσεις υπέκειντο στον χαμηλότερο συντελεστή των 2 ευρώ κατά τη διάρκεια της επίμαχης περιόδου.**

**Αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πολλαπλή πλάνη καθορίζοντας το ύψος της προς ανάκτηση ενισχύσεως στα 8 ευρώ ανά επιβάτη. Συγκεκριμένα, καθόσον το οικονομικό πλεονέκτημα που απορρέει από την εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή μετακυλίσθηκε, έστω εν μέρει, στους επιβάτες, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εκτιμήσει ότι το πλεονέκτημα το οποίο αποκόμισαν οι αεροπορικές εταιρίες ανερχόταν άνευ ετέρου, σε κάθε περίπτωση, στα 8 ευρώ ανά επιβάτη. Το Γενικό Δικαστήριο επισημαίνει ότι τούτο θα μπορούσε να ισχύει μόνον εάν οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες κατέβαλαν τον ΦΜΑ με τον μειωμένο συντελεστή είχαν συστηματικώς αυξήσει την τιμή των εισιτηρίων τους άνευ φόρου κατά 8 ευρώ. Το Γενικό Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι η Επιτροπή δεν εξήγησε για ποιο λόγο θα ήταν κανονική μια τέτοια κατάσταση, και όχι εκείνη κατά την οποία οι αεροπορικές εταιρίες μετακυλίζουν το πλεονέκτημα στους επιβάτες τους. Το Γενικό Δικαστήριο προσθέτει ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε πώς οι αεροπορικές εταιρίες των οποίων οι πτήσεις υπέκειντο στον μειωμένο συντελεστή του ΦΜΑ αποκόμισαν πλεονέκτημα το οποίο αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των δύο φορολογικών συντελεστών του ΦΜΑ. Εξάλλου, αποφαίνεται ότι η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να συναγάγει ότι το οικονομικό πλεονέκτημα που απορρέει από την εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή του ΦΜΑ δεν είχε καθόλου μετακυλισθεί στους επιβάτες.**

Προκειμένου να μπορέσει να προσδιορίσει ποσοτικώς το πλεονέκτημα το οποίο πραγματικώς αποκόμισαν οι αεροπορικές εταιρίες που κατέβαλαν τον ΦΜΑ με τον μειωμένο συντελεστή, η Επιτροπή έπρεπε να είχε καθορίσει σε ποιο βαθμό αυτές είχαν όντως μετακυλίσει στους επιβάτες τους το οικονομικό όφελος που απορρέει από την εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή του ΦΜΑ. Επίσης, θα έπρεπε να είχε απλώς διατάξει την ανάκτηση των ποσών που αντιστοιχούν πραγματικώς στο πλεονέκτημα αυτό. Στην περίπτωση κατά την οποία τα ποσά αυτά δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν επακριβώς, η Επιτροπή έπρεπε να είχε αναθέσει το εν λόγω έργο στις εθνικές αρχές, παρέχοντάς τους τις αναγκαίες προς τούτο οδηγίες.

Τέλος, το Γενικό Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η ανάκτηση των 8 ευρώ ανά επιβάτη ήταν αναγκαία προκειμένου να διασφαλισθεί η επαναφορά στην κατάσταση η οποία θα είχε επικρατήσει στην περίπτωση που οι πτήσεις οι οποίες υπόκεινται στον συντελεστή των 2 ευρώ ανά επιβάτη είχαν υπαχθεί σε φόρο 10 ευρώ ανά επιβάτη. Το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι δεν είναι δυνατόν οι αεροπορικές εταιρίες να ανακτήσουν αναδρομικώς από τους πελάτες τους τα

---

μέρει με απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 25ης Νοεμβρίου 2014 (υπόθεση Ryanair κατά Επιτροπής, [T-512/11](#), βλ. επίσης το [ανακοινωθέν τύπου αριθ. 159/14](#)).

8 ευρώ ανά επιβάτη, τα οποία θα έπρεπε να έχουν εισπραχθεί. Επιπροσθέτως, η ανάκτηση του ποσού αυτού από τις αεροπορικές εταιρίες θα εγκυμονούσε τον κίνδυνο να προκαλέσει πρόσθετες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό, καθώς θα μπορούσε να οδηγήσει στην ανάκτηση, από τις αεροπορικές εταιρίες, ποσού μεγαλύτερου από το πλεονέκτημα το οποίο αυτές πραγματικώς αποκόμισαν.

---

**ΥΠΟΜΝΗΣΗ:** Κατά της απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου μπορεί να ασκηθεί αναίρεση, περιοριζόμενη σε νομικά ζητήματα, ενώπιον του Δικαστηρίου, εντός δύο μηνών από της κοινοποίησής της.

**ΥΠΟΜΝΗΣΗ:** Η προσφυγή ακυρώσεως αποσκοπεί στην ακύρωση πράξεων των οργάνων της Ένωσης που αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τα κράτη μέλη, τα όργανα της Ένωσης και οι ιδιώτες μπορούν να ασκήσουν προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Δικαστηρίου ή του Γενικού Δικαστηρίου. Αν η προσφυγή είναι βάσιμη, η πράξη ακυρώνεται. Το καθού όργανο της Ένωσης οφείλει να καλύψει το ενδεχόμενο κενό δικαίου που δημιουργεί η ακύρωση της πράξεως.

---

*Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Γενικό Δικαστήριο*

*Το πλήρες κείμενο της απόφασης [T-473/12](#) και της απόφασης [T-500/12](#) είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής τους*

*Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582*