



## Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kilencedik tanács)

2015. február 5.\*

„Állami támogatás — Írországi légiutas-adó — Csökkentett mérték a Dublin repülőtérétől legfeljebb 300 km-re fekvő célállomások vonatkozásában — A támogatást a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító és a visszatéríttetését elrendelő határozat — Előny — Szelektív jelleg — A támogatás kedvezményezettjeinek azonosítása — A 659/1999/EK rendelet 14. cikke — Indokolási kötelezettség”

A T-473/12. sz. ügyben,

az **Aer Lingus Ltd** (székhelye: Dublin [Írország], képviselik: K. Bacon, D. Scannell és D. Bailey barristers, valamint A. Burnside solicitor)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek: L. Flynn, D. Grespan és T. Maxian Rusche, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatja:

**Írország** (képviselek: E. Creedon, A. Joyce és J. Quaney, meghatalmazotti minőségben, segítők: E. Regan SC és B. Doherty barrister)

beavatkozó,

az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatás – Írország által bevezetett differenciált légiközlekedési adókulcsokról szóló, 2012. július 25-i 2013/199/EU bizottsági határozat (HL 2013. L 119., 30. o.) megsemmisítése iránti kérelem tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kilencedik tanács),

tagjai: G. Berardis elnök (előadó), Czúcz O. és A. Popescu bírák,

hivatalvezető: J. Plingers tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2014. június 4-i tárgyalásra,

meghozta a következő

\* Az eljárás nyelve: angol.

## Ítéletet<sup>1</sup>

### A jogvita előzményei

- 1 A felperes, az Aer Lingus Ltd Írországban székhellyel rendelkező légitársaság, amelynek Írországban (Dublin, Cork és Shannon repülőterein), valamint az Egyesült Királyságban (a London Gatwick és a London Heathrow repülőtéren, valamint Belfast repülőterén) vannak központjai. Az Aer Lingus írországi belföldi légi járatokat, valamint olyan nemzetközi légi járatokat üzemeltet, amelyek Írországból vagy az Egyesült Királyságból az Írországban, az Egyesült Királyságban, az európai kontinensen, valamint az Egyesült Államokban lévő 70 célállomásra közlekednek.
- 2 A Finance Act (n° 2) 2008 (a 2008. évi második költségvetési törvény, a továbbiakban: költségvetési törvény) 55. cikke 2009. március 30-tól, vagyis e törvény hatálybalépésének időpontjától egy air travel tax (légi szállítást terhelő adó) nevű fogyasztási adót (a továbbiakban: LSZA) vezet be.
- 3 A költségvetési törvény akként rendelkezik, hogy az LSZA-t közvetlenül a légitársaságok üzemeltetőitől kell beszédni minden olyan utas után, aki Írországban lévő repülőtérről (kivéve az olyan repülőtereket, amelyek évente 10 000 utasnál, majd 2009. június 3-tól évente 50 000 utasnál kisebb forgalmat bonyolítanak) induló légi járművel utazik, és abban az időpontban esedékes, amikor az utas több mint 20 utas szállítására alkalmas, állami vagy katonai célokra nem használt légi jármű fedélzetén elhagyja a repülőteret. Jóllehet az adót a jegyárak révén végül elvileg átháríthatják az utasokra, azt a légitársaságok üzemeltetőinek kell elszámolniuk és megfizetniük.
- 4 Az LSZA-t a bevezetésének időpontjában az indulás és az érkezés szerinti repülőtér közötti távolság alapján vetették ki, a következő mértékek szerint: az Írországban lévő repülőtérről induló és Dublin repülőterétől legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járat esetében két euró, minden más esetben pedig tíz euró.
- 5 Az Európai Bizottság 2009. július 21-én két külön panaszt vett nyilvántartásba, amelyeket az Írországban bevezetett LSZA több vonatkozása tekintetében a felperes egyik versenytársa nyújtott be, az egyiket az [EUMSZ 108. cikk] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet (HL L 83., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 339. o.) 20. cikkének (2) bekezdése, a másikat pedig az EUMSZ 56. cikk, valamint a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) (HL L 293., 3. o.) alapján.
- 6 A második panasz alapján a Bizottság mindenekelőtt vizsgálatot indított a szolgáltatásnyújtás szabadságáról szóló EUMSZ 56. cikk, valamint az 1008/2008 rendelet esetleges megsértése tárgyában. A Bizottság ezen az alapon 2010. március 18-án felszólító levelet küldött az ír hatóságoknak (a továbbiakban: felszólító levél). A felszólító levél alapján az adómértékeket módosították annak érdekében, hogy 2011. március 1-jétől minden indulás esetében három eurós mértéket lehessen alkalmazni, függetlenül a megtett távolságtól. Ezért a Bizottság által az EUMSZ 56. cikk és az 1008/2008 rendelet megsértése tárgyában folytatott vizsgálat befejeződött.
- 7 Az állami támogatásokkal kapcsolatos szabályok alkalmazására alapított első panasz többek között azt kifogásolta, hogy az alacsonyabb (tíz euró helyett két euró) adómérték alapvetően a belföldi légitársaságoknak – így például az Aer Arann-nak – kedvezett, amelyek a légi járataik legnagyobb részét a Dublin repülőterétől 300 km-nél kisebb távolságra fekvő célállomásokra bonyolították. Ugyanezen panaszban arra is hivatkoztak, hogy ezen adó általánjellege hátrányosan megkülönböztető, mivel az ilyen adó a diszkont légitársaságok esetében az ár jelentősebb hányadát teszi ki, mint a hagyományos légitársaságok esetében. Végül a panasz azt kifogásolta, hogy az a körülmény, hogy az

1 — A jelen ítéletnek csak azok a pontjai kerülnek ismertetésre, amelyek közzétételét a Törvényszék hasznosnak tartja.

LSZA az átutazó és az átszálló utasokra nem alkalmazandó, az Aer Lingus és az Aer Arann légitársaságok javát szolgáló jogellenes állami támogatásnak minősül, mivel e társaságok esetében relatíve nagy arányt képviselnek az e két kategóriának megfelelő utasok és légi járatok.

- 8 A Bizottság a 2011. július 13-i levélben értesítette Írországot azon határozatáról, hogy az LSZA keretében a 2009. március 20. és 2011. március 1-je közötti időszakban alkalmazott alacsonyabb nemzeti adómérték tekintetében megindítja az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást. A Bizottság felkérte az ír hatóságokat, hogy továbbítsák a határozat másolatát a kedvezményezettek részére.
- 9 A Bizottság az előzetes vizsgálati szakasz végén, 2011. július 13-án elfogadott határozatával – amelynek az összefoglalóját 2011. október 18-án tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* (HL C 306., 10. o.) – megállapította többek között, hogy az LSZA átszálló vagy átutazó utasokra történő alkalmazásának elmaradása, hasonlóképp pedig az átalányjellegű adó alkalmazása nem minősül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak. Ezzel szemben úgy ítélte meg, hogy az alacsonyabb nemzeti adómérték 2009. március 30. és 2011. március 1-je közötti alkalmazása olyan állami támogatásnak tűnhetett, amelynek a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően kérdések merülhettek fel, mivel a határokon átívelő légi járatokhoz képest jogtalan előnyben részesítette a belföldi légi járatokat. Következésképpen a Bizottság ez utóbbi intézkedést illetően megindította a hivatalos vizsgálati eljárást, ennek keretében pedig felhívta az érintett feleket, hogy tegyék meg a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatos észrevételeiket.
- 10 Az ír hatóságok 2011. szeptember 15-én küldték meg észrevételeiket. A felperes az eljárás e szakaszában nem tett észrevételeket.
- 11 A Bizottság 2012. július 25-én elfogadta az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatás – Írország által bevezetett differenciált légiközlekedési adókulcsokról szóló 2013/199/EU határozatát (HL 2013. L 119., 30. o., a továbbiakban: megtámadott határozat). E határozatot egyébként a pénzügyekért felelős ír miniszter 2012. augusztus 23-i levelével kézbesítették a felperesnek, a felperes pedig 2012. szeptember 6-án vette át.
- 12 A Bizottság e határozat 1. cikkében megállapította, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlen volt az az állami támogatás, amely a jelen ügyben a költségvetési törvény értelmében a légi szállításra vonatkozó olyan csökkentett adómérték formájában nyilvánult meg, amely a több mint 20 utas szállítására alkalmas, állami vagy katonai célokra nem használt légi járművel, évente több mint 10 000 utast fogadó repülőtérrel indulva a Dublin repülőtérrel legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra bonyolított valamennyi légi járatra alkalmazandó volt, és amelyet Írország a 2009. március 30. és 2011. március 1-je közötti időszakban (a továbbiakban: érintett időszak) az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megsértésével jogellenesen hajtott végre.
- 13 E határozat 4. cikke akként rendelkezik, hogy Írországnak vissza kell térítenie a kedvezményezettekkel az 1. cikkben említett támogatási program keretében nyújtott összeegyeztethetetlen támogatásokat. E kedvezményezetteknek a megtámadott határozat (70) preambulumbekkezdése a következőket azonosítja: a Ryanair, a felperes, az Aer Arann, és olyan egyéb légitársaságok, amelyeket Írországnak kell azonosítania. Ugyanezen preambulumbekkezdés pontosítja, hogy a támogatás összege a minden egyes utas tekintetében beszedett LSZA csökkentett mértéke és a tíz euró rendes mérték közötti különbözetnek, vagyis utasonként nyolc eurónak felel meg.

### **Az eljárás és a felek kérelmei**

- 14 A Törvényszék hivatalához 2012. november 1-jén benyújtott keresetlevelével a felperes megindította a jelen keresetet.

- 15 A Törvényszék Hivatalához 2013. március 6-án érkezett beadványával Írország kérte, hogy a Bizottság kérelmeinek támogatása végett beavatkozhatson. A Törvényszék hatodik tanácsának elnöke 2013. április 17-i végzésével megengedte Írországnak a beavatkozást.
- 16 Írország 2013. június 4-én benyújtotta beavatkozási beadványát. A Bizottság a 2013. június 17-én kelt levélben bejelentette a Hivatalnak, hogy nem tesz észrevételeket. A felperes az említett beadvánnyal kapcsolatos észrevételeit 2013. július 24-én nyújtotta be.
- 17 Mivel módosult a Törvényszék tanácsainak összetétele, az előadó bírót a kilencedik tanácshoz osztották be, következésképpen az ügyet e tanács elé utalták.
- 18 A felperes azt kéri, hogy a Törvényszék:
- a megtámadott határozatot semmisítse meg, vagy – másodlagosan – azt részlegesen semmisítse meg;
  - a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.
- 19 Az Írország által támogatott Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet;
  - a felperest kötelezze a költségek viselésére.

#### **A jogkérdésről [omissis]**

*A támogatás minősítésével és számszerűsítésével kapcsolatos, az LSZA utasokra történő áthárítása figyelembevételének hiányából eredő téves jogalkalmazásra és nyilvánvaló mérlegelési hibára, továbbá a támogatás visszatérítésének elrendelése folytán a 659/1999 rendelet 14. cikkének, valamint az arányosság és az egyenlő bánásmód elvének megsértésére alapított harmadik és negyedik jogalapról*

- 78 Harmadik jogalapjában a felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor az utasonként nyolc euró összegű állítólagos támogatás kedvezményezettjeiként az alacsonyabb adómérték alá tartozó légitársaságokat azonosította, a támogatás visszatérítését pedig ennek alapján rendelte el, miközben a Bizottság elismerte, hogy ezt az adót át lehetett hárítani az utasokra, vagyis ők voltak a csökkentett adómérték fő kedvezményezettjei.
- 79 A felperes szerint a Bizottságnak a támogatás minősítése és számszerűsítése során e körülményt figyelembe kellett volna vennie, és azt az előnyt kellett volna értékelnie, amelyet a két euró mértékű LSZA-t megfizető és azt nagy részben az utasokra áthárító légitársaságok ténylegesen megtartottak. Mivel a légitársaságok az alacsonyabb adóban megnyilvánuló nyolceurós megtakarítás bizonyos részét áthárították az utasokra, és nem tartották meg, az utasonként nyolc euró visszatérítését megkövetelő bizottsági határozat a felperes szerint azzal a hatással jár, hogy az ezen alacsonyabb adómérték alá tartozó légitársaságokat nagyobb összeg visszatérítésére kötelezi, mint amennyit ténylegesen kaptak, ennél fogva pedig jogellenes.
- 80 Negyedik jogalapjában a felperes ezenkívül előadja, hogy mivel az utasonként nyolc eurót utólagosan nem lehet visszatéríteni azokkal az utasokkal, akik az alacsonyabb adómérték előnyeiben részesültek, a visszatérítetési előírás az érintett légitársaságokat sújtó további adóként működik, következésképpen

pedig inkább e légitársaságok jogellenes szankcionálásával egyenértékű, semmint az állítólagos támogatás nyújtását megelőző állapot helyreállításával. A felperes szerint ez aránytalan, továbbá megsérti az egyenlő bánásmód elvét, következésképpen pedig a 659/1999 rendelet 14. cikkét.

- 81 A harmadik jogalapot illetően a Bizottság vitatja a felperes érveit. Először is azt állítja, hogy a szóban forgó jogszabály értelmében nem állt fenn semmilyen kötelezettség arra vonatkozóan, hogy az adót hárítsák át az utasokra. Épp ellenkezőleg, az egyes légitársaságok szabadon dönthették el, hogy az adóval járó költségeket teljes egészében vagy részben áthárítják-e az utasokra. Másodszor, a Bizottság előadja, hogy még ha az adóval járó megtakarítást teljes egészében át is hárították volna, az érintett légitársaságoknak ez is előnyt jelentett volna, mivel az ügyfeleknek kedvezőbb árakat tudtak kínálni ahhoz képest, amelyeket akkor kínálhattak volna, ha a rendes, tízeurós adómérték alá tartoztak volna. Ezért csekély jelentősége van annak, hogy a kedvezményezett úgy döntött-e, hogy az előnyt az ügyfeleire hárítja, ezáltal pedig nagyobb eladásokat ér el, vagy pedig magasabb árak kiszámlázásával közvetlenül felveszi az előnyt. A logikus következmény tehát az volt, hogy a kéteurós alacsonyabb adómérték alá tartozó légi járatok vonatkozásában a Bizottság a támogatás teljes összegét – vagyis utasonként nyolc eurót – visszatéríteti.
- 82 A negyedik jogalapra a Bizottság azt a választ adja, hogy a támogatások visszatéríttetése főszabály szerint nem tekinthető aránytalan intézkedésnek, mivel az az eredeti állapot helyreállítására irányul. Másfelől a visszatéríttetés főszabály szerint nem tekinthető szankciónak, mivel az csak az eredeti állapot helyreállítására irányul. Nem sérül tehát az egyenlő bánásmód elve, mivel a jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatást annak valamennyi kedvezményezettje köteles visszatéríteni.
- 83 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében az államra a támogatás megszüntetését illetően kirótt kötelezettség célja az eredeti állapot helyreállítása. E cél akkor teljesül, amikor a kedvezményezettek visszatérítették a jogellenes támogatás címén nyújtott összeget, elveszítve ezáltal azt az előnyt, amelyben a piacon a versenytársaikhoz képest részesültek, továbbá amikor a támogatás folyósítását megelőző állapot helyreállt (lásd: 1999. június 17-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-75/97, EBHT, EU:C:1999:311, 64. és 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2012. február 13-i Budapesti Erőmű kontra Bizottság ítélet, T-80/06 és T-182/09, EU:T:2012:65, 107. pont).
- 84 Emlékeztetni kell arra is, hogy egyetlen uniós jogi rendelkezés sem követeli meg a Bizottságtól, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánított támogatás visszatéríttetésének elrendelésekor pontosan megjelölje a visszatéríttendő összeget. Elegendő ugyanis, ha a Bizottság határozata olyan információt tartalmaz, amely lehetővé teszi a címzett számára, hogy jelentős nehézség nélkül maga állapítsa meg ezt az összeget (2000. október 12-i Spanyolország kontra Bizottság ítélet, C-480/98, EBHT, EU:C:2000:559, 25. pont, valamint 2005. május 12-i Bizottság kontra Görögország ítélet, C-415/03, EBHT, EU:C:2005:287, 39. pont). Másfelől valamely uniós jogi aktus rendelkező része elválaszthatatlan annak indokolásától, és azt szükség esetén az elfogadásához vezető indokok figyelembevételével kell értelmezni (1997. május 15-i TWD kontra Bizottság ítélet, C-355/95 P, EBHT, EU:C:1997:241, 21. pont; valamint 2004. április 29-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, C-298/00 P, EBHT, EU:C:2004:240, 97. pont).
- 85 Ugyanakkor, ha a Bizottság meghatározott összeg visszatéríttetéséről rendelkezik, az iratanyagban az EUMSZ 108. cikk keretében történő gondos és pártatlan vizsgálatára vonatkozó kötelezettségének megfelelően meg kell határoznia – annyira pontosan, amennyire az ügy körülményei ezt megengedik – a vállalkozás számára biztosított támogatás értékét (lásd: 2007. március 29-i Scott kontra Bizottság ítélet, T-366/00, EBHT, EU:T:2007:99, 95. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 86 A támogatás folyósítását megelőző állapot helyreállítása során a Bizottság egyrészt köteles biztosítani, hogy a támogatásnak megfelelő tényleges előny megszűnjék, és ily módon köteles elrendelni a teljes támogatás visszatéríttetését. Nem írhatja elő a kedvezményezett iránti engedékenységből az általa kapott támogatás értékénél alacsonyabb összeg visszatéríttetését. Másrészt a Bizottság nem jogosult a

jogsértés súlyossága feletti rosszallását kifejezve előírni a kedvezményezett által kapott támogatás értékénél nagyobb összeg visszatéríttetését (Scott kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2007:99, 95. pont).

- 87 A felperes nem vitatja, hogy még abban az esetben is, ha az LSZA-t teljes egészében áthárították volna az utasokra, a csökkentett adómérték alkalmazása előnyt biztosíthat az ezen adó megfizetésére köteles vállalkozásnak. Ugyanakkor vitatja ezen előny mértékét, amelyet a megtámadott határozat utasonként nyolc euróra értékelt.
- 88 E tekintetben mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a költségvetési törvény 55. cikke az LSZA-t „fogyasztási adónak” (excise duty), vagyis olyan adónak minősíti, amelyet az Írországban fekvő repülőtérről induló légi jármű fedélzetén utazó minden egyes utas után ki kell vetni, be kell szedni és meg kell fizetni, amit egyébként a tárgyalás során Írország is megerősített.
- 89 Márpedig a fogyasztási adó *per definitionem* olyan közvetett adó, amelyet valamely konkrét termék vagy szolgáltatás fogyasztása után szednek be, eltérően az olyan közvetlen adóktól, mint a jövedelemadó vagy a nyereségadó, amelyet a vállalkozások közvetlenül viselnek.
- 90 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a költségvetési törvény értelmében a légitársaságok a két euró mértékű LSZA-t kötelesek voltak az ezen adó hatálya alá tartozó valamennyi légi járatra alkalmazni. Nem vitatott a felek között az sem, hogy az 1008/2008 rendelet 23. cikke értelmében a légitársaságok kötelesek voltak az LSZA összegét az utasoknak eladott minden egyes jegyen külön feltüntetni. Ebben az értelemben az LSZA-nak határozottan az volt a rendeltetése, hogy azt a repülőjegyek az utas által fizetendő árába beépítsék, mint az a megtámadott határozat (8) preambulumbekkezdésében szerepel.
- 91 Ezért, mint azt a felperes állítja, az áthárítás formai vagy jogi fogalmát, amely az adó jogi értelemben vett beszédésének és alkalmazásának módjára vonatkozik, meg kell különböztetni az áthárítás gazdasági fogalmától, amely annak meghatározásában áll, hogy a légitársaságok milyen mértékben viselték az LSZA-val járó gazdasági költségeket, az adót nem tartalmazó jegyárat adott esetben az LSZA ténylegesen alkalmazandó mértéke szerint kiigazítva, vagy – a két euró mértékű csökkentett LSZA alkalmazásának esetén – a légitársaságok ténylegesen milyen mértékben tartották meg az e csökkentett adómérték alkalmazásából eredő gazdasági előnyt.
- 92 A Bizottság a megtámadott határozat (53) preambulumbekkezdésében kifejtette, hogy a csökkentett mértékű, kéteurós adót megfizető társaságoknak kevésbé volt magas az ügyfeleikre áthárítandó vagy saját maguk által viselendő költsége. A Bizottság ezt követően e csökkentett költséget olyan gazdasági forrásokként azonosította, amelyeket a légitársaságok megtakaríthattak, és amelyek ennél fogva javították a gazdasági helyzetüket a többi légitársasághoz képest.
- 93 A Bizottság a megtámadott határozat (57) preambulumbekkezdésében válaszolt az ír hatóságok azon érveire, amelyek szerint a légitársaságoknak nem állt fenn semmilyen előnye, mivel az adó lényegét tekintve olyan fogyasztási adó volt, amelynek az volt a rendeltetése, hogy áthárítsák az utasokra. A Bizottság a fenti 45. pontban hivatkozott Adria-Wien Pipeline és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke ítéletből (EU:C:2001:598) kiindulva úgy vélte, hogy még azokban az esetekben is, amelyekben jogszabályi kötelezettség áll fenn a kérdéses adó fogyasztókra történő áthárítására, a rendes adómértékhez képest történő csökkentés szelektív előnyt biztosíthat azoknak a légitársaságoknak, amelyeknek e csökkentett mértékű adót kell megfizetniük.
- 94 A Bizottság a megtámadott határozat ugyanezen (57) preambulumbekkezdésében elismerte, hogy a jelen ügyben az adóköltiséget (the cost of the tax) át lehetett hárítani az utasokra, jóllehet nem létezik semmi olyan mechanizmus, amely biztosíthatná, hogy ez ténylegesen meg is történt, továbbá hogy olyan döntésről volt szó, amely az egyes légitársaságok mérlegelésére volt bízva.

- 95 Márpedig egy hasonló helyzetben maga a Bíróság úgy ítélte meg, hogy mivel a repülőtéri illetékek közvetlenül és automatikusan befolyásolják az út árát, az utasok által fizetendő adóbeli különbségek automatikusan megnyilvánulnak az utazási költségekben (Stylianakis ítélet, fenti 59. pont, EU:C:2003:72, 28. pont).
- 96 A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy a légitársaságok még azokban az esetekben is előnyben részesültek, amelyekben az LSZA-t áthárították, mivel kedvezőbb árakat tudtak kínálni az ügyfeleknek, ami nagyobb forgalmat eredményezett.
- 97 Ezért meg kell állapítani, hogy a jelenlegihez hasonló olyan helyzetben, amelyben az LSZA-t elvileg átháríthatják az utasokra, és amelyben a csökkentett adómértékből származó gazdasági előnyt szintén át lehetett hárítani az utasokra, a Bizottság nem vélelmezheti, hogy a légitársaságok által ténylegesen megszerzett és megtartott előny minden esetben utasonként nyolc euró volt.
- 98 Ilyen esetben ugyanis a légitársaságok által ténylegesen megszerzett előny nem szükségképpen a két mérték közötti különbségben áll, hanem inkább abban a lehetőségben, hogy az ügyfeleknek kedvezőbb árakat kínáljanak, ezáltal pedig növeljék a forgalmukat, mint azt a Bizottság a megtámadott határozat (57) preambulumbekzdésében maga is elismerte.
- 99 Következésképpen a felpereshez hasonló azon légitársaságokat illetően, amelyek a két euró mértékű alacsonyabb LSZA-t fizették meg, a Bizottságnak meg kellett volna határoznia, hogy e légitársaságok ténylegesen milyen mértékben hárították át az utasaikra a csökkentett mértékű LSZA-ból származó gazdasági előnyt, annak érdekében, hogy pontosan számszerűsíthesse azt az előnyt, amelyben e légitársaságok ténylegesen részesültek, hacsak nem határoz úgy, hogy e feladatot a nemzeti hatóságokra bízza, megadva az ehhez szükséges útmutatásokat.
- 100 Így azt, hogy a differenciált adómértékek alkalmazásából származó gazdasági előny a felperes számára utasonként nyolc eurót tett ki, csak abban az esetben lehetett volna megállapítani, ha a felperes az adót nem tartalmazó jegyárait a kéteurós mértékű LSZA alá tartozó légi járatok esetében jegyenként szisztematikusan nyolc euróval megemelte volna, mivel ez esetben az előnyt nem lehetett volna akár részben áthárítani az utasokra.
- 101 Meg kell azonban állapítani, hogy a Bizottság sem a megtámadott határozat bármely részében, sem pedig a jelen jogvita keretében nem magyarázta meg, hogy miért a fenti helyzet lenne az alapeset, ahelyett hogy a légitársaságok az előnyt az LSZA kimondott céljának megfelelően áthárítanák az utasaikra, mindez pedig annak ellenére így van, hogy a Bizottság máshol elismerte, hogy az ilyen áthárítás lehetséges volt (lásd a fenti 95. pontot).
- 102 Ezenkívül a Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe a jelen ügyben vizsgált piac különleges helyzetét és az e piacon fennálló versenykényszert, amennyiben az Írországból fekvő repülőtérrel induló és Dublin repülőtérrel számítva 300 km-nél rövidebb távolságra közlekedő légi járatokat működtető valamennyi légitársaság az utasonként két euró mértékű LSZA alá tartozott. Így a Bizottság nem támasztotta alá, hogy ilyen körülmények között azok a légitársaságok, amelyek légi járatai az utasonként két euró mértékű csökkentett LSZA alá tartoztak, miért az LSZA két mértéke közötti különbségnek – vagyis utasonként nyolc eurónak – megfelelő előnyben részesültek.
- 103 A Bizottság ezáltal mérlegelési hibát követett el, és tévesen alkalmazta a jogot.
- 104 Mint azt ugyanis a felperes helyesen állítja, a támogatás visszatéríttetését a támogatásnak a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásból ténylegesen származó gazdasági előnyökre kell korlátozni, és azokkal arányosnak kell lennie (lásd ebben az értelemben: 2013. január 22-i Salzgitter kontra Bizottság ítélet, T-308/00 RENV, EBHT, EU:T:2013:30, 138. pont).

- 105 Ezért, jóllehet a csökkentett adómérték alkalmazásából származó előny megnyilvánulhatott a légitársaságok versenyhelyzete annak következtében történő javulásában, hogy versenyképesebb árakat kínálhattak, a Bizottságnak arra kellett volna szorítkoznia, hogy az ezen előnynek ténylegesen megfelelő összegek visszatéríttetését rendeli el, illetve ha a határozatban nem lehet pontosan meghatározni ezeket az összegeket, e feladatot a nemzeti hatóságokra kellett volna bízni, a fenti 85. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően megadva az ehhez szükséges útmutatásokat.
- 106 A Bizottság szerint a felperes álláspontjának elfogadása azt eredményezné, hogy a Bizottságnak vagy a nemzeti hatóságoknak minden egyes konkrét esetben a kedvezményezettek által hozott szubjektív döntéseknek megfelelően kellene felmérniük, hogy a támogatás milyen hatással van a kedvezményezettekre, ami ellentétes lenne a fenti 44. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlattal és a 2005. december 15-i Unicredito Italiano ítélettel (C-148/04, EBHT, EU:C:2005:774).
- 107 A fenti ítélet alapjául szolgáló ügyben ugyanis a Bíróság emlékeztetett arra, hogy valamely jogellenes támogatás visszatéríttetés útján történő megszüntetése a támogatás jogellenessége megállapításának logikus következménye. Az eredeti állapot helyreállítása érdekében való visszatéríttetés főszabály szerint nem tekinthető aránytalan intézkedésnek a Szerződésnek az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezései céljaihoz képest. A visszatérítéssel a kedvezményezett elveszti azt az előnyét, amelyet a piacon versenytársaival szemben élvezett, és a támogatás odaítélése előtti állapot helyreáll (lásd: Unicredito Italiano ítélet, fenti 106. pont, EU:C:2005:774, 113. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 108 A Bíróság ezért úgy ítélte meg, hogy a visszatérítendő összeget nem lehet az olyan ügyletek figyelembevételével meghatározni, amelyeket a vállalkozások végrehajthattak volna, ha nem a támogatott ügyleti forma mellett döntöttek volna. E döntést ugyanis azon támogatások visszatéríttetése kockázatának tudatában hozták, amelyeket az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésében előírt eljárás betartása nélkül nyújtottak. Az említett vállalkozások elkerülhették volna e kockázatot, ha rögtön másképpen strukturált ügyletek mellett döntenek. Ráadásul az eredeti állapot helyreállítása azt jelenti, hogy amennyire lehetséges, vissza kell térni ahhoz az állapothoz, amely akkor következett volna be, ha a szóban forgó ügyleteket adócsökkentés nélkül hajtották volna végre (lásd ebben az értelemben: Unicredito Italiano ítélet, fenti 106. pont, EU:C:2005:774, 114–117. pont).
- 109 A Bíróság szerint e helyreállítás nem jelenti azt, hogy a múltbeli helyzetet olyan hipotetikus tényezők alapján kellene eltérő módon rekonstruálni, mint azok a gyakran bonyolult döntések, amelyeket az érdekelt gazdasági szereplők hozhattak volna, annál is inkább, hogy a támogatás alapulvételével ténylegesen meghozott döntések visszafordíthatatlannak bizonyulhatnak. Az eredeti állapot helyreállítása csak azon adójogi bánásmód figyelembevételére ad lehetőséget a támogatás nemzeti hatóságok általi visszatéríttetésének szakaszában, amely adott esetben kedvezőbb, mint az általános szabályok szerinti elbánás, amelyet a jogellenes támogatás hiányában és az uniós joggal összhangban lévő belső szabályok értelmében a ténylegesen teljesített ügylet címén nyújtottak (Unicredito Italiano ítélet, fenti 106. pont, EU:C:2005:774, 118–119. pont).
- 110 Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy ellentétben a fenti 106. pontban hivatkozott, a Bizottság által említett Unicredito Italiano ítélet alapjául szolgáló ügygel (EU:C:2005:774), a jelen ügyben a kedvezményezett vállalkozások nem dönthettek volna a támogatott ügylettől eltérő ügylet mellett. E vállalkozások ugyanis az érintett időszak során alkalmazandó nemzeti jogszabály értelmében kötelesek voltak az Írországból induló repülőteréről induló és Dublin repülőterétől számítva 300 km-nél rövidebb távolságra közlekedő valamennyi légi járatra alkalmazni az utasonként két euró mértékű LSZA-t. E vállalkozásoknak ugyanezen okokból jogilag arra sem volt lehetőségük, hogy e légi járatok után az utasonként tíz euró mértékű LSZA-t szedjék be.



- 111 E vállalkozásoknak kétségkívül lehetőségük volt az adót nem tartalmazó jegyár annak érdekében történő megemelésére, hogy felvegyék a két euró mértékű csökkentett LSZA alkalmazásából származó előnyt. A légitársaságok által ténylegesen megszerzett előnyt azonban a Bizottság a jelen ügy körülményeinek figyelembevételével nélkül nem határozhatta meg. Márpedig tekintettel az LSZA működésére, valamint arra a versenykényszerre, amelynek a légitársaságok a két euró mértékű LSZA alá tartozó légi járatok tekintetében ki voltak téve (lásd a fenti 103. pontot), a Bizottság nem vélelmezhetette, hogy a csökkentett mértékű LSZA alkalmazásából származó gazdasági előnyt semmilyen módon nem hártották át az utasokra.
- 112 Ezért a fenti 86. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból eredő azon szükségszerűség, hogy a Bizottság az ügy körülményei által megengedett pontossággal számszerűsítse a légitársaságok által a jelen ügyben a csökkentett mértékű LSZA alkalmazása folytán ténylegesen megszerzett előnyt, nem egyenlő a múltbeli helyzet olyan hipotetikus tényezők alapján történő rekonstruálásával, mint azok a gyakran bonyolult döntések, amelyeket az érdekelt gazdasági szereplők hozhattak volna, mint azt a Bizottság állítja, hanem épp ellenkezőleg, annak biztosítására irányul, hogy a kedvezményezett elveszítse azt az előnyt – sem többet, sem kevesebbet –, amelyben a versenytársaihoz képest a piacon részesült, továbbá helyreállítsa a támogatás nyújtását megelőző állapotot.
- 113 Ezenkívül a fenti 106. pontban hivatkozott Unicredito Italiano ítélet (EU:C:2005:774) alapjául szolgáló ügyben vizsgált támogatás olyan adókedvezményben nyilvánult meg, amelyet bizonyos feltételekkel öt egymást követő adóéven át a jövedelemadó-mérték 12,5%-ra csökkentése formájában nyújtottak azon bankoknak, amelyek egyesületet vagy hasonló átalakulást hajtottak végre. Nem vitatott, hogy a jövedelemadó olyan tehernek minősül, amelyet ténylegesen és kizárólag az adóalany vállalkozások viselnek, ellentétben a jelen ügyben vizsgált LSZA-val, amelyet a légitársaságok csak beszedtek, viszont amelyet végső soron ténylegesen az utasok fizettek meg, és amelyet legalább részben, ha nem is egészben ők viseltek.
- 114 Végül a Bizottság a határozatában nem támasztotta alá a jogilag megkövetelt módon, hogy az utasonként nyolc euró visszatéríttetése szükséges volt az eredeti állapot helyreállításának biztosításához, vagyis ahhoz, hogy amennyire lehetséges, visszatérjenek ahhoz az állapothoz, amely akkor következett volna be, ha a szóban forgó ügyleteket adócsökkentés nélkül hajtották volna végre, vagy más szavakkal akkor, ha az utasonként két euró adómérték alá tartozó légi járatokra utasonként tíz euró adómérték vonatkozott volna.
- 115 Az utasonként nyolc euró összegnek a légitársaságokkal való visszatéríttetése ugyanis nem teszi lehetővé annak az állapotnak a helyreállítását, amely akkor következett volna be, ha a szóban forgó ügyleteket a szóban forgó támogatás nélkül hajtották volna végre, mivel a légitársaságoknak nincs lehetőségük arra, hogy visszaható hatállyal megtéríttessék az ügyfeleikkel azt az utasonként nyolc eurót, amelyet be kellett volna szedni. Az utasonként nyolc euró összegnek a légitársaságokkal való visszatéríttetése ezért nem szükséges az ilyen támogatás révén megszerzett versenyelőnyvel okozott versenytorzulás megszüntetéséhez (lásd ebben az értelemben: 2011. december 8-i Residex Capital IV ítélet, C-275/10, EBHT, EU:C:2011:814, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Épp ellenkezőleg, az ilyen összeg visszatéríttetése annak kockázatával járna, hogy további versenytorzulásokat okoz, mint azt a felperes helyesen állítja, mivel e visszatéríttetés azt eredményezhetné, hogy a légitársaságokkal többet téríttetnek vissza, mint amilyen előnyben ténylegesen részesültek.
- 116 A Bizottságnak ezért figyelembe kellett volna vennie az LSZA mint olyan fogyasztási adó különleges jellemzőit, amelynek az a rendeltetése, hogy azt a légitársaságok az érintett időszak során a két euró adómérték alá tartozó valamennyi légi járat tekintetében áthárítsák az utasokra. Mivel az e csökkentett adómérték alkalmazásából származó gazdasági előny akár részlegesen is áthárítható volt az utasokra, a Bizottság jogszerűen nem állapíthatta meg, hogy a légitársaságoknak juttatott előny minden esetben automatikusan nyolc eurót tett ki.

- 117 E tekintetben a Bizottság a fogyasztási adókat érintő adótámogatások tárgyában kialakított azon állandó határozathozatali gyakorlatára hivatkozik, amely szerint az ilyen terhek alóli mentességek még akkor is előnyt biztosítanak az adó megfizetésére köteles vállalkozásoknak, ha az adót át lehet hárítani a fogyasztókra.
- 118 Ugyanakkor emlékeztetni kell arra, hogy bizonyos intézkedés állami támogatás jellegét kizárólag a Szerződés releváns rendelkezései, valamint az e Szerződés végrehajtása érdekében tett intézkedések keretében kell megítélni, nem pedig a Bizottság esetleges korábbi határozathozatali gyakorlatára tekintettel (2003. szeptember 30-i Freistaat Sachsen és társai kontra Bizottság ítélet, C-57/00 P és C-61/00 P, EBHT, EU:C:2003:510, 52. és 53. pont; 2005. június 15-i Regione autonoma della Sardegna kontra Bizottság ítélet, T-171/02, EBHT, EU:T:2005:219, 177. pont).
- 119 Mindazonáltal a Bizottság által hivatkozott azon határozatok, amelyek a megtámadott határozat (57) preambulumbekzdéséhez fűzött lábjegyzetben is szerepeltek, nem a légitársaságok által viselt adókra vonatkoztak, mint azt a Bizottság jelzi, hanem olyan energiaadókra, amelyek kapcsán a vállalkozások bizonyos kategóriái tekintetében csökkentett adómértékeket vagy mentességeket írtak elő. Mindezen ügyekben az adóknak nem az volt a rendeltetése, hogy azokat a kedvezményezett vállalkozások áthárítsák az ügyfeleikre. A fogyasztási adók ugyanis olyan *inputokra* (az adott ügyekben az energiára) vonatkoztak, amelyeket a vállalkozások saját maguk fogyasztottak, nem pedig – mint a jelen ügyben – az ügyfeleiknek való eladásra szánt termékekre vagy szolgáltatásokra. Végül meg kell jegyezni, hogy a Bizottság az említett ügyek közül egyikben sem rendelte el a támogatásoknak a kedvezményezettekkel való visszatéríttetését, hanem épp ellenkezőleg, e támogatásokat az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította.
- 120 Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy a fenti 45. pontban hivatkozott, a Bizottság által a megtámadott határozat (57) preambulumbekzdésében említett Adria-Wien Pipeline és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke ítélet (EU:C:2001:598) kétségkívül lehetővé teszi azon állítás alátámasztását, amely szerint a csökkentett mértékű adó alkalmazása még akkor is szelektív előnyt biztosíthat az ezen adó alá tartozó vállalkozásoknak, ha jogszabályi kötelezettségük áll fenn ezen adó ügyfeleikre történő áthárítására, viszont nem bizonyítja, hogy több kedvezményezett esetén a támogatás összegét teljes egészében be kellene tudni azoknak a vállalkozásoknak, amelyek ezt az adót áthárítják az ügyfeleikre.
- 121 Másfelől a fenti ítélet alapjául szolgáló ügyben a Bíróság nem azt állapította meg, hogy a támogatást az energiaszolgáltatókkal kell visszatéríttetni, amelyeknek – mint a jelen ügyben a légitársaságoknak – közvetlenül kellett az adót megfizetni és az ügyfeleikre áthárítani, hanem a visszatéríttetés az említett energiaszolgáltatók azon ügyfél vállalkozásaira vonatkozott, amelyek kapcsán bizonyított volt, hogy fő tevékenységüket anyagi javak előállítására képezi, és amelyeknek joguk volt az energiaadók visszatérítéséhez.
- 122 Az a körülmény, hogy a jelen ügyben az LSZA adóalanyainak minősülő légitársaságok ügyfelei nem az uniós jog értelmében vett vállalkozások, vagyis semmilyen támogatást nem lehet visszatéríttetni velük, nem vonhatja kétségbe a Bizottság azon kötelezettségét, hogy pontosan azonosítsa a támogatás kedvezményezettjeit, vagyis azokat a vállalkozásokat, amelyek ténylegesen részesültek e támogatás előnyeiben (2003. július 3-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-457/00, EBHT, EU:C:2003:387, 55. pont), továbbá hogy a támogatás visszatéríttetését a támogatás e vállalkozások rendelkezésére bocsátásából ténylegesen származó pénzügyi előnyökre korlátozza (lásd ebben az értelemben: Salzgitter kontra Bizottság ítélet, fenti 104. pont, EU:T:2013:30, 138. pont).
- 123 Ezért meg kell állapítani, hogy a Bizottság egyrészt mérlegelési hibát követett el és tévesen alkalmazta a jogot, amikor a légitársaságokkal visszatéríttetendő támogatás összegét utasonként nyolc euróban állapította meg, másrészt pedig megsértette a 659/1999 rendelet 14. cikkét, amikor a légitársaságokkal szemben ilyen összeg visszatéríttetését rendelte el.

- 124 Következésképpen anélkül, hogy határozni kellene az arányosság és az egyenlő bánásmód elveinek a felperes által hivatkozott állítólagos megsértése tárgyában, a felperes harmadik és negyedik jogalapjának helyt kell adni, a megtámadott határozatot pedig meg kell semmisíteni annyiban, amennyiben az a légitársaságokkal visszatéríttetendő támogatást utasonként nyolc euróra értékeli, és amennyiben a visszatéríttelési előírás ennél fogva szintén jogellenes.
- 125 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozat 4. cikke előírja, hogy a kedvezményezettek – amelyeket ugyanezen határozat (70) preambulumbekzdése azonosít – a támogatásokat utasonként nyolc euró összegben térítsék vissza, amely összeget szintén ugyanezen preambulumbekzdés állapít meg.
- 126 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatások tárgyában hozott valamely határozat indokolását figyelembe kell venni a határozat rendelkező részének értelmezése során (lásd: 2014. március 20-i Rouse Industry kontra Bizottság ítélet, C-271/13 P, EU:C:2014:175, 69. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 127 Ezért a megtámadott határozatnak a (70) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 4. cikkét meg kell semmisíteni, amennyiben az elrendeli az utasonként nyolc euróra értékelt támogatás azon légitársaságokkal történő visszatéríttetését, amelyek az érintett időszakban a két euró mértékű alacsonyabb LSZA alá tartozó légi járatokat működtettek, ezt meghaladó részében pedig a keresetet el kell utasítani.

[omissis]

A fenti indokok alapján

#### A TÖRVÉNYSZÉK (kilencedik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **A Törvényszék az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatás – Írország által bevezetett differenciált légiközlekedési adókulcsokról szóló, 2012. július 25-i 2013/199/EU bizottsági határozat 4. cikkét megsemmisíti annyiban, amennyiben az a támogatásnak a kedvezményezettekkel történő visszatéríttetését olyan összegben rendeli el, amelyet az említett határozat (70) preambulumbekzdése utasonként nyolc euróban állapít meg.**
- 2) **A Törvényszék a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**
- 3) **Az Európai Bizottság saját költségein kívül köteles viselni az Aer Lingus Ltd részéről felmerült költségek felét is.**
- 4) **Az Aer Lingus maga viseli saját költségeinek felét.**
- 5) **Írország maga viseli saját költségeit.**

Berardis

Czucz

Popescu

Kihirdetve Luxembourgban, a 2015. február 5-i nyilvános ülésen.

Aláírások