



## Határozatok Tára

PAOLO MENGOZZI  
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA  
Az ismertetés napja: 2016. július 5.<sup>1</sup>

### C-164/15. P. és C-165/15. P. sz. egyesített ügyek

**Európai Bizottság  
kontra**

**Aer Lingus és Ryanair**

„Fellebbezés — Állami támogatások — Írországi légiutas-adó — Differenciált adókulcsok alkalmazása — A Dublintól legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járatokra vonatkozó csökkentett adómérték — Előny — Szelektív jelleg — Értékelés abban az esetben, ha az adóintézkedés alkalmas a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozására — Visszatérítés — Fogyasztási adók — Az előnynek a kedvezményezett vállalkozás utasaira történő áthárítása”

1. A jelen egyesített ügyekben a Bizottság a Törvényszék 2015. február 5-i T-473/12. sz., Aer Lingus kontra Bizottság ítéletének (EU:T:2015:78; a továbbiakban: Aer Lingus ítélet), valamint 2015. február 5-i T-500/12. sz., Ryanair kontra Bizottság ítéletének (EU:T:2015:73; a továbbiakban: Ryanair-ítélet) (a továbbiakban együtt: megtámadott ítéletek) részleges hatályon kívül helyezését kéri. E fellebbezések azt a kérdést vetik fel, hogy a Bizottságnak a visszatérítendő támogatás összegének meghatározása során figyelembe kell-e vennie, és ha igen, milyen mértékben, azt a körülményt, hogy a kedvezményezettek a támogatással megszerzett gazdasági előnyt áthárították az utasokra.

2. Ezen ítéletekkel szemben az Aer Lingus és a Ryanair (a továbbiakban együtt: fellebbezők) külön-külön csatlakozó fellebbezést nyújtottak be, amelyekben az állami intézkedés támogatásnak való minősítésével kapcsolatban vetnek fel különböző kérdéseket, különösen abban az esetben, ha ezen intézkedés egyidejűleg alkalmas valamely alapvető szabadság korlátozására.

#### I – A jogviták előzményei

3. A jogvitáknak a megtámadott ítéletekből kitűnő előzménye a következőkben foglalható össze.

4. 2009. március 30-tól Írország egy úgynevezett „*Air Travel Tax*” (légi szállítást terhelő adó) elnevezésű olyan fogyasztási adót (a továbbiakban: LSZA) vezetett be, amelyet közvetlenül a légitársaságok üzemeltetőitől szednek be minden olyan utas után, aki Írországban található repülőtérrel induló légi járművel utazik.<sup>2</sup> Bevezetésének időpontjában az LSZA-t az indulás és az érkezés szerinti repülőtér közötti távolság alapján számították ki, és az Írországban található repülőtérrel induló és Dublin repülőtérrel legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járat esetében 2 EUR-ban, minden más esetben pedig 10 EUR-ban határozták meg.

<sup>1</sup> — Eredeti nyelv: olasz.

<sup>2</sup> — Az LSZA-t a 2009. március 30-án hatályba lépő 2008. évi (2. sz.) *Finance Act* 55. cikke vezette be.

5. A Ryanair az LSZA-val szemben két külön panaszt nyújtott be a Bizottsághoz, az egyik az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések megsértésén, a másik az EUMSZ 56. cikkén és az 1008/2008 rendeleten<sup>3</sup> alapult. A második panasz alapján a Bizottság vizsgálatot indított a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezések esetleges megsértésével kapcsolatban, és 2010. március 18-án felszólító levelet küldött az ír hatóságoknak (a továbbiakban: az ír hatóságoknak küldött felszólító levél). Írország így 2011. március 1-jétől módosította az LSZA kiszámítására vonatkozó szabályokat, és a megtett távolságtól függetlenül alkalmazandó, egységes 3 EUR mértékű adót vezetett be.<sup>4</sup> Ezt követően a Bizottság lezárta a vizsgálatot.

6. 2011. július 13-án a Bizottság megindította az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást, amelynek tárgya az LSZA keretében a 2009. március 30. és 2011. március 1-je közötti időszakban alkalmazott csökkentett adómérték. 2012. július 25-én a Bizottság elfogadta az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatás – Írország által bevezetett differenciált légitársasági adókulcsokról szóló 2013/199/EU határozatát (a továbbiakban: vitatott határozat).<sup>5</sup> A határozat 1. cikke kimondta, hogy a több mint 20 utas szállítására alkalmas, állami vagy katonai célokra nem használt repülőgéppel működtetett, évi 10 000-nél több utas szállítását lebonyolító repülőtérről és a Dublin repülőtértől legfeljebb 300 km-re lévő célállomásra induló járatok esetében alkalmazandó légitársasági adó alacsonyabb kulcsa formájában megnyilvánuló, Írország által a 2009. március 30. és 2011. március 1-je közötti időszakban az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését megsértve jogszerűtlenül nyújtott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal. A 4. cikk 1. pontja alapján Írország köteles visszafizeteni a támogatásokat. A határozat (70) preambulumbekkezdése a támogatás mértékét az LSZA alacsonyabb kulcsa és a 10 EUR mértékű szokásos adókulcs közötti különbségben (vagyis szállított utasonként 8 EUR-ban) határozta meg, és felsorolta a támogatás kedvezményezettjeit, a fellebbezőket.

## II – A Törvényszék előtti eljárás és a megtámadott ítéletek

7. 2012. november 1-jén az Aer Lingus, 2012. november 15-én a Ryanair keresetet nyújtott be a Törvényszékhez a vitatott határozat megsemmisítése érdekében. Keresetük alátámasztásaként a fellebbezők mindegyike öt jogalapot hozott fel.

8. A megtámadott ítéletekben a Törvényszék megvizsgálta és elutasította mindkét keresetnek az indokolási kötelezettség állítólagos megsértését vitató ötödik jogalapját,<sup>6</sup> valamint a Ryanair keresetében foglalt, a visszatérítést elrendelő bizottsági határozat közlésének elmulasztására vonatkozó negyedik jogalapot.<sup>7</sup> A csatlakozó fellebbezések nem érintik a megtámadott ítéletek e részeit. A Törvényszék ezt követően megvizsgálta és elutasította mindkét keresetnek a lényegében a csökkentett mértékű LSZA jogellenes állami támogatásnak való minősítését vitató első jogalapját. Az ítélet e részei képezik a csatlakozó fellebbezések tárgyát. A Törvényszék végezetül megvizsgálta az Aer Lingus keresetében foglalt harmadik, valamint negyedik jogalapot, továbbá a Ryanair keresetében foglalt második, valamint harmadik jogalapot, amelyek a támogatás összegének kiszámítási módjára vonatkoztak, és részben hely adott azoknak. A Bizottság fellebbezései a megtámadott ítéletek e részeire vonatkoznak.

3 — A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) (HL 2008. L 293., 3. o.).

4 — Később ezen adómérték nullára csökkent, és ténylegesen eltörölték az LSZA-t.

5 — HL L 2013., 119., 30. o.

6 — Aer Lingus ítélet, 22–37. pont és Ryanair-ítélet, 23–41. pont.

7 — Ryanair-ítélet, 42–56. pont.

9. A megtámadott ítéletek rendelkező részének 1. pontjában a Törvényszék megsemmisítette a vitatott határozat 4. cikkét „annyiban, amennyiben az a támogatásnak a kedvezményezettekkel történő visszatéríttetését olyan összegben rendeli el, amelyet az említett határozat (70) preambulumbekzdése utasonként nyolc euróban állapít meg”. A megtámadott ítéletek a kereseteket ezt meghaladó részükben elutasítják (a vonatkozó rendelkező részek 2. pontja), és a Bizottságot arra kötelezik, hogy saját költségein kívül viselje az Aer Lingus és a Ryanair részéről felmerült költségek felét is (a vonatkozó rendelkező részek 3. pontja).

### III – Elemzés

10. A Bizottság a megtámadott ítéletek rendelkező részének 1. pontjával szemben terjesztette elő fellebbezéseit. A Bizottság Írország támogatásával azt kéri a Bíróságtól, hogy helyezze hatályon kívül a rendelkező rész e pontját, és teljes egészében utasítsa el a Törvényszék elé terjesztett kereseteket, vagy másodlagosan utalja vissza az ügyet a Törvényszékhez, valamint kötelezze az Aer Lingust és a Ryanairt költségeik viselésére (vagy, a Törvényszékhez való visszautalás esetén, rendelkezzen az ez utóbbi tárgyában való későbbi döntéshozatalról). A Bizottság mindkét fellebbezésének alátámasztásaként azon egyetlen jogalapra hivatkozik, miszerint a Törvényszék megsértette az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését, valamint a 659/1999 rendelet 14. cikkét.<sup>8</sup>

11. A csatlakozó fellebbezéseket viszont a megtámadott ítéletek rendelkező részének 2. pontjával szemben terjesztették elő, amelyben a Törvényszék „ezt meghaladó részükben” elutasította az Aer Lingus és a Ryanair által benyújtott kereseteket. Ez utóbbiak azt kérik a Bíróságtól, hogy helyezze hatályon kívül a rendelkező rész e pontját, semmisítse meg a vitatott határozatot, és kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére. Mindkét csatlakozó fellebbezés négy részre osztott, és az Aer Lingus, valamint a Ryanair által az LSZA keretében alkalmazott csökkentett adómérték állami támogatássá minősítésével kapcsolatban felhozott kereseti jogalapok elutasításával szemben előterjesztett egyetlen joglapot tartalmaz.

12. A csatlakozó fellebbezések elemzésével kezdem, mivel a megtámadott ítéletek azon vonatkozására (a szóban forgó intézkedés támogatásnak való minősítése) utalnak, amely logikailag megelőzi a fellebbezések tárgyát képező kérdést (a visszatéríttetés jogszerűsége).

#### A – A csatlakozó fellebbezésekről

13. Az Aer Lingus és a Ryanair által a fellebbezéseikben felhozott egyes kifogások és az azok alátámasztására szolgáló érvek nagyrészt egybeesnek. Egyszerűbb tárgyalásuk érdekében, ahol lehetséges, csoportosítom és együttesen vizsgálom azokat.

<sup>8</sup> — Az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i tanácsi rendelet (HL 1999. L 83., 1999.3.22., 1. o.). Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. július 13-i 2015/1589/EU tanácsi rendelet (HL L 248., 2015.7.13., 9. o.) 2015. október 13-tól hatályon kívül helyezte a 659/1999 rendeletet, és annak kodifikációját végrehajtva annak helyébe lépett.

1. Azon kifogásról, miszerint a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy vélte, hogy valamely intézkedés jogellenessége nem releváns az intézkedés állami támogatásnak való minősítése szempontjából (az Aer Lingus csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap első része)

a) Az Aer Lingus ítélet

14. Az Aer Lingus által egyetlen fellebbezési jogalapja keretében felhozott első kifogás az Aer Lingus ítélet 43. pontját támadja, amelyben a Törvényszék előzetesen arra emlékeztet, hogy a támogatás fogalma objektív, és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti előny fennállását „a szóban forgó támogatás által előidézett versenyellenes hatásokra, és nem más olyan tényezőkre figyelemmel kell vizsgálni, mint a támogatás nyújtására irányuló intézkedés jogszerűsége”.

b) A felek által felhozott érvek összefoglalása

15. Az Aer Lingus úgy véli, hogy ha az Aer Lingus ítélet 43. pontját úgy kell értelmezni, hogy a szelektív előny fennállására vonatkozó elemzés során semmi esetre sem kell figyelembe venni azt a körülményt, hogy a jelen ügyben vitatott intézkedés részben jogellenes, vagy egy jogellenes intézkedés szerves részét képezi, az jogi hibában szenved. Az Aer Lingus szerint azon nemzeti intézkedés jogellenességének figyelmen kívül hagyása, amelyből a fenti előny származik, ellentétes a Bíróság és a Törvényszék ítélkezési gyakorlatával, amely szerint a támogatás fennállását az intézkedés egészére és azon összefüggésre figyelemmel kell vizsgálni, amelybe az illeszkedik. Az Aer Lingus emlékeztet arra, hogy a Törvényszék előtt már kijelentette, hogy az LSZA magasabb adómértéke jogellenes, mivel az ellentétes az EUMSZ 56. cikkel, valamint az 1008/2008 rendelettel, és hogy a magasabb mértékben megfizetett LSZA-t vissza kell téríteni. E jogellenesség, amennyiben megállapítást nyer, mind az alacsonyabb adómérték hatálya alá tartozó légitársaságok állítólagos gazdasági előnyének fennállására, mind az ezen előny mértékére vonatkozó értékelés szempontjából relevanciával bír. Ezen előny ugyanis nem eredhet azon körülményből, hogy Írország elmulasztotta beszédni e társaságoktól a jogellenes adót, és az minden esetben kizárólag az alacsonyabb adómérték közvetlen alkalmazásából eredő kedvezményt jelenti a visszatérítés iránti kérelem benyújtásának szükségessége nélkül.

16. A Bizottság és az ír kormány nagyrészt hasonló érvek alapján elutasítja e kifogást.

c) Értékelés

17. A szóban forgó kifogás véleményem szerint az Aer Lingus ítélet 43. pontjának téves értelmezéséből ered. A 43. pont első részében a Törvényszék az állandó ítélkezési gyakorlatra utal átfogalmazva azt, amely ítélkezési gyakorlatra egyébként maga az Aer Lingus is hivatkozik csatlakozó fellebbezésében, és amely szerint az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése *hatásuk* alapján határozza meg az állami beavatkozásokat.<sup>9</sup> Ezen ítélkezési gyakorlat alapján sem a támogatást nyújtó állami vagy magánszerv helyzete,<sup>10</sup> az uniós intézmények magatartása vagy nyilatkozatai,<sup>11</sup> és az állami beavatkozások formája, indoka és az általuk elérni kívánt cél<sup>12</sup> nem elegendő ahhoz, hogy a beavatkozások elkerüljék *ipso facto*

9 — Lásd különösen: 2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet (C-487/06 P, EU:C:2008:757, 85. pont), amelyre a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 43. pontjában utal.

10 — Lásd: 1977. március 22-i Steinike & Weinlig ítélet (78/76, EU:C:1977:52, 21. pont), 2010. szeptember 13-i Görögország kontra Bizottság ítélet (T-415/05, T-416/05 és T-423/05, EU:T:2010:386, 212. pont).

11 — Lásd: 2013. december 10-i Bizottság kontra Írország és társai ítélet (C-272/12 P, EU:C:2013:812, 53. pont).

12 — Lásd: 2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet (C-487/06 P), EU:C:2008:757, 84. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), 2000. május 10-i SIC kontra Bizottság ítélet (T-46/97, EU:T:2000:123, 83. és 84. pont).

az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak való minősítést, miközben azok adott esetben jelentőséggel bírhatnak ezen intézkedéseknek a közös piaccal való összeegyeztethetősége EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti értékelésénél,<sup>13</sup> valamint a visszatérítetési kötelezettség megállapítása során.<sup>14</sup>

18. A Törvényszék a fent hivatkozott ítélezési gyakorlatra támaszkodva az Aer Lingus ítélet 43. pontjának második részében lényegében megállapítja, hogy az állami intézkedés jogszerűsége nem releváns az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti előny fennállásának értékelésénél. Az e megállapítást alátámasztó érvelés – miszerint *ha megállapítják a szelektív előny fennállását*, csupán az a tény, hogy az intézkedés a nemzeti vagy az uniós jog vagy mindkettő alapján jogellenesnek minősülhet, *önmagában* nem elegendő annak elkerüléséhez, hogy azt támogatásnak minősítsék – közvetetten, de egyértelműen kitűnik e pont egészének olvasatából, és azt megerősíti a 2010. október 7-i DHL Aviation és DHL Hub Leipzig kontra Bizottság ítéletre (T-452/08, EU:T:2010:427) történő hivatkozás. Ezen ítéletében a Törvényszék elutasította a felperes társaságok által felhozott azon érvelést, miszerint az a körülmény, hogy a szóban forgó támogatásokat a német jog alapján – az EK 88. cikk (3) bekezdésének megsértése miatt – semmisnek tekintendő és így nem teljesíthető megállapodás tartalmazta, azt jelenti, hogy vállalkozások ténylegesen nem juthattak olyan gazdasági előnyhöz, amely visszatérítetést tárgyát képezhetné.<sup>15</sup> Az említett ítéletnek az Aer Lingus ítélet 43. pontjában hivatkozott 40. pontjában a Törvényszék megállapítja, hogy a szerződéses kikötéseknek a német jog alapján fennálló eredendő esetleges semmissége nem kérdőjelezi meg azt a tényt, hogy a fellebbező társaságok *ténylegesen alkalmazták* a piacon a versenytársaikkal szemben részükre előnyt biztosító *kikötéseket*, és *a szóban forgó ügyben* nem érinti azon támogatás visszatérítésének kötelezettségét sem, amelyben azok ténylegesen részesültek.<sup>16</sup> Ha tehát a Törvényszék nyitva hagyta volna annak lehetőségét, hogy az állami beavatkozás esetleges jogellenessége valamilyen módon hatást gyakorolhasson *a támogatás visszatérítésének elrendelésére*, ezzel szemben határozottan kizárta volna, hogy e jogellenesség megakadályozhassa a szóban forgó vállalkozás vagy vállalkozások által *ténylegesen élvezett gazdasági haszonnak* az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett „előnyé” minősítését.

19. Az Aer Lingus állításával ellentétben annak megállapítása – ahogyan azt a Törvényszék is tette –, hogy az állami intézkedés (vagy az ahhoz kapcsolódó intézkedés) esetleges jogellenessége nem releváns, ha a hatásainak elemzéséből az következik, hogy az ténylegesen szelektív és versenyellenes előnyt biztosít egy vagy több vállalkozás számára, nem jelenti annak előzetes kizárását, hogy e jogellenesség hatással lehet *a hatások megállapítására*, és így nem ellentétes az Aer Lingus által hivatkozott, az uniós jog megsértésével beszedett adók visszatérítésével vagy a hatóságok által okozott kár megtérítésének jogcíme alapján járó összeg megfizetésével kapcsolatos korábbi ítéletekkel.<sup>17</sup> A Bíróság ezen korábbi ítéleteiben ugyanis nem az állami intézkedés jogellenes vagy jogsértő jellegére tekintettel<sup>18</sup> zárta ki a szóban forgó intézkedés támogatásnak való minősítését, hanem arra figyelemmel, hogy nem lehet fel semmilyen versenyellenes előny a beavatkozás által *az intézkedés címzettjére* kifejtett következmények megszüntetésére irányuló intézkedés vonatkozásában. Ily módon az uniós jog megsértésével beszedett adó *visszatérítése* az adófizető vállalkozások által korábban teljesített *befizetéseket* is egyidejűleg figyelembe véve – amely befizetés az adót kivető aktus jogellenességére figyelemmel jogalap nélküli fizetésnek minősül – a vállalkozásokra nézve gazdaságilag

13 — Lásd többek között: 2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet (C-487/06 P, EU:C:2008:757, 92. pont) és 2000. május 10-i SIC kontra Bizottság ítélet (T-46/97, EU:T:2000:123, 84. pont).

14 — Lásd például: 2013. december 10-i Bizottság kontra Írország és társai ítélet (C-272/12 P, EU:C:2013:812, 53. pont).

15 — Meg kell jegyezni, hogy a fellebbezők az ügyben nem a támogatás és így az előny fennállását, hanem kizárólag a támogatásnak a Bizottság által előírt visszatérítésének kötelezettségét vitatták (lásd a 38. pont).

16 — Lásd: 2010. október 7-i DHL Aviation és DHL Hub Leipzig kontra Bizottság ítélet (T-452/08, EU:T:2010:427, 40. pont).

17 — Az ügy felperese az 1980. március 27-i Denkvit italiana ítéletre (61/79, EU:C:1980:100), az 1980. július 10-i Ariete-ítéletre (811/79, EU:C:1980:195) és a 2010. július 1-jei ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni kontra Bizottság ítéletre (T-62/08, EU:T:2010:268) hivatkozik.

18 — A jogellenesség vagy a jogsértő jelleg a jelen ügyekkel ellentétben ugyanakkor olyan intézkedéssel kapcsolatos, amely a vélelmezett előnyt biztosító intézkedést követi.



semleges műveletet valósított meg.<sup>19</sup> Ugyanez áll fenn a hatóságok magatartásával korábban okozott károk állam általi megtérítése esetén.<sup>20</sup> A jelen ügyben ugyanakkor a helyzet alapján eltérő. Az Aer Lingus által a vitatott határozat alapján a belföldi légi járatok vonatkozásában élvezett, szóban forgó előny (vagyis a Bizottság által rendesnek ítélt adómértéknél alacsonyabb adómérték alkalmazása) nem a légitársaság által a korábbi jogellenes tagállami beavatkozás miatt elszenvedett hátrányok orvoslására irányult, és így az számára nettó hasznot eredményezett (függetlenül ezen előny minősítésétől és számszerűsítésétől). Ami a 2010. július 1-jei ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni kontra Bizottság ítéletet (T-62/08, EU:T:2010:268) illeti, amelyre az Aer Lingus ugyancsak hivatkozott érveinek alátámasztásaként, az, ahogyan azt a Bizottság helyesen kiemeli, nem a korábbi jogellenes intézkedésből eredő károk állam általi megtérítésére, hanem az állam által a vagyon kisajátítása fejében nyújtott kártalanításra vonatkozott.<sup>21</sup>

20. Úgy tűnik tehát, hogy a fentiekben kifejtett értelmezés alapján az Aer Lingus ítélet 43. pontja összhangban áll mind a Törvényszék, mind a Bíróság fenti 17. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatával, és nem ellentétes a fenti 19. pontban hivatkozott ítéletekkel. A 43. pont tehát nem valósít meg az Aer Lingus által az egyetlen jogalapjának első kifogása keretében felhozott téves jogalkalmazást.

2. Azon kifogásokról, amelyek szerint a Törvényszék állítólagosan tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy vélte, hogy az LSZA magasabb adómértékének jogellenessége nem ellentétes ezen adómértéknek az EUMSZ 107. cikk alkalmazása szempontjából rendes adónak való minősítésével (az Aer Lingus csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap második része; a Ryanair csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap második része)

#### a) A megtámadott ítéletek

21. Az első fokon előterjesztett keresetükben az első kereseti jogalapjuk keretében az Aer Lingus és a Ryanair is azt állították, hogy a Bizottság nem tekinthette volna az LSZA magasabb adómértékét a szelektív előny fennállásának értékelésénél referenciául szolgáló adónak, mivel ez az adó ellentétes az EUMSZ 56. cikkel. Az Aer Lingus ítélet 58. pontjában, valamint a Ryanair-ítélet 83. pontjában a Törvényszék megállapította, hogy e kifogások téves előfeltevésen nyugszanak, vagyis hogy az írásban küldött felszólító levélben a Bizottság megállapította, hogy nem a belföldi, valamint az Unión belüli légi járatokra vonatkozóan alkalmazott differenciált adókulcsok, hanem ez az adó valósítja meg a Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezéseinek korlátozását.

#### b) A felek érveinek rövid bemutatása

22. Mindkét fellebbező arra hivatkozik, hogy ha a belföldi járatokra alkalmazottnál magasabb adómértéknek az Unión belüli légi járatokra történő alkalmazása a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozását jelenti, ezen adót szükségszerűen jogellenesnek kell tekinteni. Egyértelműen ez következik a Bíróság ítélkezési gyakorlatából<sup>22</sup> és különösen a 2003. február 6-i Stylianakis-ítéletből (C-92/01, EU:C:2003:72).<sup>23</sup> A Ryanair hozzáteszi, hogy a jogellenesnek ítélt magasabb adómértéknek az állami támogatások elemzésénél referenciául szolgáló adómértékként történő elfogadása észszerűtlenségén túl

19 — Lásd: 1980. március 27-i *Denkavit italiana* ítélet (61/79, EU:C:1980:100, 31. pont) és 1980. július 10-i *Ariete*-ítélet (811/79, EU:C:1980:195, 15. pont).

20 — 1988. szeptember 27-i *Asteris és társai* ítélet (106/87 – 120/87, EU:C:1988:457, 23. és 24. pont).

21 — Lásd a 62. és 63. pontot.

22 — Az Aer Lingus az 1983. november 9-i *Amministrazione delle finanze dello Stato* kontra *San Giorgio* ítéletre (199/82, EU:C:1983:318, 12. pont), az 1997. január 14-i *Comateb és társai* ítéletre (C-192/95 – C-218/95, EU:C:1997:12, 20. pont), a 2001. március 8-i *Metallgesellschaft és társai* ítéletre (C-397/98 és C-410/98, EU:C:2001:134, 87. pont) és a 2006. december 12-i *Test Claimants in the FII Group Litigation* ítéletre (C-446/04, Rec, EU:C:2006:774, 205. pont) hivatkozik.

23 — Az Aer Lingus különösen a 10. pontra utal.

az uniós jog egységességének és koherenciájának elvével is ellentétes, valamint sérti az állami támogatások ellenőrzésének hatékony érvényesülését, mivel visszatartja a vállalkozásokat a hasonló adóintézkedések bejelentésétől, amennyiben akár kisebb mértékben is az alacsonyabb adómértékben részesültek.

23. Nagyrészt hasonló érvekkel a Bizottság és az ír kormány is arra hivatkozik, hogy a szóban forgó kifogások megalapozatlanok. A Bizottság szerint a Ryanair érvei továbbá hatástalanok.

### c) Értékelés

24. Az Aer Lingus és a Ryanair által felhozott érvek véleményem szerint nem teszik komolyan kétségessé a Törvényszék azon megállapítását, miszerint ez utóbbiak téves előfeltevésből indultak ki. Az ír hatóságoknak küldött felszólító levélben foglalt megállapítás végleges vagy nem végleges jellegétől és tartalmától függetlenül<sup>24</sup> ugyanis véleményem szerint egyértelmű, hogy nem önmagában a Dublintól több mint 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járatokra (gyakorlatilag szinte valamennyi Unión belüli járat) vonatkozó 10 EUR mértékű adó alkalmazása veti fel a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezésekkel való összeegyeztethetőséggel kapcsolatos kétségeket, hanem összességében *az adó szerkezete*. A pontosság kedvéért nem is maguk a differenciált adókulcsok vetnek fel kételyeket, mint inkább az a tény, hogy e különbségtétel azt eredményezi, hogy nyilvánvaló elfogadható indok<sup>25</sup> nélkül a Közösségen belüli járatokra vonatkozóan a belföldi járatokra vonatkozó feltételeknél terhesebb feltételeket, vagy – ami ugyanaz – a belföldi járatokra vonatkozóan az Unión belüli járatokra vonatkozó feltételeknél kedvezőbb feltételeket írnak elő. A fellebbezők állításával ellentétben ezen elemzést megerősíti, és nem megcáfolja a Stylianakis-ítélet (C-92/01, EU:C:2003:72), amelynek tárgyát a jelen ügy tárgyát képezőhöz hasonló szerkezetű adó képezte.<sup>26</sup> Ezen ítéletében a Bíróság megállapította, hogy mivel a repülőtéri illetékek közvetlenül és automatikusan befolyásolják az út árát, az utasok által fizetendő adóbeli különbségek automatikusan megnyilvánulnak az utazási költségekben.<sup>27</sup> Miután megállapította, hogy a szóban forgó illeték összegei közötti különbségtétel szempontjának látszólag semleges jellege ellenére a nagyobb összeg különösen a nemzeti járatoktól eltérő járatokra vonatkozik,<sup>28</sup> arra a következtetésre jutott, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezésekkel ellentétes „olyan tagállami intézkedés, amely a más tagállamokban található célállomásokra közlekedő járatok lényeges részére a szóban forgó tagállam nemzeti járataira alkalmazottnál magasabb repülőtéri illetéket vet ki”. E megállapítást emellett kifejezetten azon feltételtől tették függővé, hogy nem bizonyították, „hogy ezen illetékek az utasok kezeléséhez szükséges repülőtéri szolgáltatásokat fedezik, és a más tagállamokba utazó utasok részére nyújtott szolgáltatások költsége a belföldi járatok utasainak kezeléséhez szükséges szolgáltatások költségéhez viszonyítva ugyanolyan arányban magasabb”. Nyilvánvalónak tűnik, hogy a Bíróság szerint a hatása és célja alapján az egészében tekintett adórendszer, és nem *annak egy elkülönült eleme* képezi adott esetben a szolgáltatásnyújtás szabadságának az uniós joggal összeegyeztethetetlen akadályát.

25. A Törvényszék tehát nem követte el a fellebbezők által neki felrótt hibákat, és ellentmondásba sem került, amennyiben az Aer Lingus ítélet 58. pontjában és a Ryanair-ítélet 83. pontjában úgy vélte, hogy az ügyek felpereseinek álláspontja azon téves előfeltevésből ered, miszerint az LSZA magasabb adómértéke önmagában jogellenes.

24 — A Bizottság az ír hatóságoknak küldött felszólító levelében jutott ezen előzetes megállapításra.

25 — A 2003. február 6-i Stylianakis-ítéletben (C-92/01, EU:C:2003:72) a Bíróság annak lehetőségére utal, hogy az adó a repülőtéri szolgáltatások díját képezi, és hogy e szolgáltatások költsége magasabb a határon átnyúlva közlekedő járatok utasai tekintetében (27. és 29. pont).

26 — Az ezen ítélethez vezető ügy alapját képező jogvita tárgya a G. Stylianakis által a görög állammal szemben az iránt benyújtott kérelem képezte, hogy az térítse vissza részére a repülőterek modernizációját és fejlesztését szolgáló, az Irákióból Marseille-be vezető repülőút után fizetendő illeték felét kitevő összeget. Az illetéket a görög repülőterekről induló utasok után vetették ki, és annak összegét a jelen ügyekhez hasonlóan az indulás és az érkezés szerinti repülőtér közötti távolság alapján határozták meg: az indulás szerinti repülőtértől több mint 750 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járat esetében az adó összege az indulás szerinti repülőtértől 100–750 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járatok utasai által megfizetett adó kétszerese.

27 — 28. pont.

28 — 26. pont.

26. Egyébként még ha a fellebbezők által képviselt részletező nézőpontból vizsgáljuk is az LSZA-t, az a megállapítás, miszerint a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályokkal való összeegyeztethetlensége szükségszerűen a magasabb adómérték (helyesen: ezen adómértéknek az alacsonyabb adómértéket átlépő része) jogellenességét eredményezi, egyáltalán nem tűnik számomra automatikusnak. A vitatott határozatban foglalt adatok fényében ugyanis – amelyekből kitűnik, hogy az adó hatálya alá tartozó valamennyi járat csupán 10–15%-a teljesítette a 2 EUR mértékű adókulcs alkalmazásának feltételeit – helyesebbnek tűnik azt állítani, hogy az adó „jogellenes eleme” mindenekelőtt az alacsonyabb adómérték, mivel az eltér az általánosan alkalmazott adómértéktől, és a belföldi járatokat üzemeltető légitársaságok tényleges adókedvezményben részesülnek (amelynek mértéke a magasabb és az alacsonyabb adómérték közötti különbözet).<sup>29</sup> Az Aer Lingus állításával ellentétben tehát az az előny, amelyet a Bizottság a vitatott határozatban a vonatkozó időszakban belföldi járatokat üzemeltető vállalkozások javára megállapított, nem abban a körülményben mutatkozik meg, hogy e társaságok nem tartoztak a jogellenes magasabb adómérték hatálya alá, hanem azon tényben, hogy azok e járatok tekintetében olyan adómentességet élveztek, amely egyidejűleg állami támogatáshoz és a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozásához vezet egy olyan rendszer alapján, amelyet a Bíróságnak már volt lehetősége vizsgálni.<sup>30</sup>

27. Végezetül, még ha a fellebbezők által kívánt értelemben megállapítást nyerne is, hogy az ír hatóságoknak küldött felszólító levélben foglalt megállapításra figyelemmel az Unión belüli járatokra alkalmazott 10 EUR mértékű adókulcs jogellenes, mivel az korlátozza a szolgáltatásnyújtás szabadságát, mindez véleményem szerint nem zárná ki, hogy a Bizottság az alacsonyabb adómérték hatálya alá tartozó légitársaságok által élvezett előny szelektív jellegének elemzése szempontjából referenciául szolgáló adómértékként ezen adómértéket fogadja el. Úgy vélem ugyanis, hogy e jogi minősítés *önmagában* nem befolyásolja ezen adómértéknek az e légitársaságok által szerzett előny mértékének és szelektív jellegének igazolására való alkalmasságát. Az állami intézkedés vizsgálatának e szakaszában a Bizottság elemzése ugyanis ezen intézkedésnek a vonatkozó időszakban kifejtett hatásaira vonatkozik. Ebből az következik, hogy az e hatásokra konkrétan befolyással nem bíró tényezők főszabályként nem relevánsak. Ilyen értelmű iránymutatás vezethető le a Bizottság által említett, 2005. március 3-i Heiser-ítéletről (C-172/03, EU:C:2005:130), habár a jelen ügyek körülményei objektíve eltérőek az ezen ítélet alapjául szolgáló ügy körülményeitől. Ezen ügyben a Bíróság kizárta, hogy az azon terhet előíró intézkedésnek a közösségi joggal való esetleges összeegyeztethetlensége, amely alól a felperes mentesült, megakadályozza e mentességnek a támogatásra vonatkozó rendelkezések szerinti előnyként történő értékelését. A Bíróság szerint ezen intézkedés ugyanis „e szabály hatályon kívül helyezéséig vagy legalábbis jogellenességének megállapításáig alkalmas joghatások kiváltására”. A jelen ügyekben, akár azt feltételezve, ahogyan azt az Aer Lingus megjegyzi, hogy ellentétben a Heiser-üggyel a Bizottság már véglegesen megállapította a különböző mértékű LSZA jogellenességét az ír hatóságoknak küldött felszólító levélben, ki kell emelni, hogy e megállapítás egyébként nem akadályozta meg az adó beszedését a vonatkozó időszakban – amelynek körülbelül fele egyébként megelőzi a felszólító levél megküldését<sup>31</sup> –, és a differenciált adókulcsok alkalmazásához kapcsolódó hatásokat.

29 — Ezen értelmezésből indul ki a Bizottság vitatott határozatában, amely szerint a Dublintól legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járatokra vonatkozó csökkentett adómérték *a szokásos adó alóli kivételnek* minősül (*an exception from the reference system*), lásd a vitatott határozat (14) és (45) preambulumbekendését. Ugyanezt a véleményt képviselték a közigazgatási eljárás során az ír hatóságok – amelyek kiemelték, hogy a szokásos szabálytól való eltérés előírásának célja az adó mértéke és a távolság közötti arányosság beállítása – lásd: a vitatott határozat (33) és (40) preambulumbekendése, és ezt megerősítették a Törvényszékhez és a Bírósághoz benyújtott beadványaikban is.

30 — Lásd legutóbb: 2009. november 17-i Presidente del Consiglio dei Ministri ítélet (C-169/08, EU:C:2009:709).

31 — Az ír hatóságoknak küldött felszólító levél 2010. március 18-án kelt, és a vitatott határozatban a 2009. március 30. és 2011. március 1-je közötti időszakot vették figyelembe (lásd a határozat (11) preambulumbekendését).



28. A fentiek alapján megalapozatlannak tűnik a Ryanair által felhozott azon érv is, miszerint az általa jogellenesnek ítélt 10 EUR mértékű adókulcs referenciaként történő elfogadásával a Bizottság megsértette az uniós jog egységességének és koherenciájának elvét. Ahogyan azt később látni fogjuk, a jelen eljárás kétségtelenül felveti a Szerződésnek a szabadságokra és az állami támogatásokra vonatkozó két szabálycsoportja közötti koordináció érzékeny kérdését, de nem a Ryanair által a szóban forgó kifogás keretében jelzett értelemben.

29. A fenti megfontolások alapján úgy vélem, hogy a fellebbezők által az LSZA magasabb adómértéke állítólagosan jogellenes jellegének hatására vonatkozóan felhozott kifogások megalapozatlanok, és így ilyen indokból azokat el kell utasítani.

3. Azon kifogásról, miszerint a Törvényszék állítólagosan tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy vélte, hogy nem releváns az a körülmény, hogy az LSZA alacsonyabb és magasabb adómértékét ugyanaz a szabályozás vezette be (a Ryanair csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap negyedik része)

#### a) A Ryanair-ítélet

30. A Törvényszék előtt a Ryanair egy más szempontból is bírálta a Bizottság azon választását, hogy „szokásosnak” ítélte a 10 EUR mértékű magasabb adókulcsot. A Ryanair szerint az adó jellegű támogatások jellemző esetével szemben a jelen ügyben nem állt fel a korábban már létező általános adórendszer és az adófizetők egy meghatározott kategóriájának előnyben részesítésére vagy hátrányos helyzetbe hozatalára irányuló később bevezetett intézkedés. Véleménye szerint e helyzet fennállásának hiánya nem teszi lehetővé, hogy az LSZA alacsonyabb adómértékét a magasabb adómérték alóli kivételként értelmezzék. A Ryanair-ítélet 89. pontjában a Törvényszék elutasította ezen érvet, és arra emlékeztetett, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése a nemzeti hatóságok által alkalmazott módszerek alapján nem tesz különbséget az állami beavatkozások között, és így az a körülmény, hogy az LSZA két adómértékét egyidejűleg vezették be, nem bír jelentőséggel, mivel a Bizottság kielégítő módon határozta meg azokat az indokokat, amelyek annak megállapítására vezették, hogy a 2 EUR mértékű adókulcs a 10 EUR mértékű adókulcs alóli kivételt képez.

#### b) A felek érveinek rövid bemutatása

31. A Ryanair szerint az LSZA magasabb és alacsonyabb adómértékének egyidejű bevezetése nem „módszertani” kérdés, ahogyan azt a Törvényszék véli. Az ír hatóságok ugyanis sosem vezették volna be a magasabb adómértéket, ha egyidejűleg nem vezették volna be az alacsonyabb adómértéket, amely tényt az bizonyítja, hogy a hatóságok később e két adót egy 3 EUR mértékű egységes adóval váltották fel, és nem egyszerűen eltörölték a 2 EUR mértékű adókulcsot képező „kivételt”. A Ryanair arra is hivatkozik, hogy az adóköteles műveletek gyakorisága legfeljebb egy figyelembe veendő, de nem szükségszerűen meghatározó elem a „szokásos” adómérték meghatározásánál.

32. A Bizottság a kifogást megalapozatlannak ítéli, miközben az ír kormány úgy véli, hogy az részben hatástalan, részben elfogadhatatlan.

c) Értékelés

33. A Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy a szóban forgó kifogás megalapozatlan.<sup>32</sup> Az a körülmény, hogy – egy meghatározott rendszerben – azon intézkedést, amely egy olyan teher alóli részleges vagy teljes mentesség formájában nyújt egyes vállalkozások számára kedvezményt, amely egyébként sújtaná azokat, az e terhet előíró intézkedéssel egyidejűleg fogadták el, főszabályként nem releváns ezen előny szelektív jellegének értékelése szempontjából, és nem képezi akadályát annak, hogy az első intézkedést a második alóli kivételnek tekintsék. Ahogyan arra a Törvényszék a Ryanair-ítélet vitatott pontjában helyesen emlékeztetett, a Bíróságnak a 2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítéletben (C-487/06 P, EU:C:2008:757, 89. pont) már volt lehetősége annak megállapítására, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése az állami támogatásokat hatásaik alapján határozza meg, vagyis az alkalmazott módszerektől függetlenül. Következésképpen a Bíróság ezen ítéletében irrelevánsnak ítélte azon körülményt, hogy a kedvezményezett vállalkozások számára biztosított előny nem a mentesség biztosításából ered, hanem a szóban forgó adóintézkedés tárgyi hatályának körülhatárolásából.<sup>33</sup> A 2011. november 15-i Bizottság kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság ítéletben (C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 92. pont), amelyre ugyancsak hivatkozik a Ryanair-ítélet 89. pontja, a Bíróság megállapította, hogy a támogatások hatásainak elemzését előnyben részesítő ítélkezési gyakorlattal ellentétes a szelektivitásra vonatkozó kritérium olyan értelmezése, amely azt feltételezi, hogy akkor lehet egy adórendszert szelektívnek minősíteni, ha egy meghatározott szabályozási módszer szerint alakították ki, aminek következtében a nemzeti adószabályok eleve mentesülnek az állami támogatásokkal kapcsolatos ellenőrzés alól pusztán amiatt, hogy más szabályozási módszer vonatkozik rá, holott ugyanolyan jogi és/vagy ténybeli hatásokat vált ki. A Bíróság ugyanakkor e megállapításokat egy olyan összetett adórendszer esetében tette, amely ahelyett, hogy az összes vállalkozásra általános szabályokat írna elő, amelyektől egyes vállalkozások esetében eltérést állapítana meg, ugyanilyen eredményt ér el azzal, hogy úgy illeszti és állítja össze az adószabályokat, hogy azok alkalmazása a különböző vállalkozások számára különböző adóterhet eredményez (2011. november 15-i Bizottság kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 93. pont), vagy oly módon határolja körbe az adó alkalmazási körét, hogy abból kizárja azon vállalkozásokat, amelyek a szóban forgó rendszer célja szempontjából hasonló helyzetben vannak (2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet [C-487/06 P, EU:C:2008:757, 89. pont]). A jelen ügyben ezzel szemben egy olyan relatíve egyszerű rendszerrel állunk szemben, amelyben, még ha eltérő mértékben is, de minden olyan vállalkozás az adó hatálya alá tartozik, amely az adóztatandó tényállást megvalósító gazdasági műveletet hajt végre.

34. Egyébiránt még ha el is fogadjuk, hogy, ahogyan azt a Ryanair is véli, az adóköteles műveletek gyakorisága önmagában nem minősül meghatározó elemnek az adómérték rendes szintjének valamely adórendszer keretében történő meghatározása szempontjából, a differenciált mértékű LSZA-hoz hasonló kételemű rendszer esetén, amelyben az adó hatálya alá tartozó járatok kis százaléka (10–15% az ír hatóságok által a Bizottság részére átadott és a Ryanair által nem vitatott adatok alapján) az alacsonyabb, egységes adómérték hatálya alá, miközben a műveletek fennmaradó része a magasabb, egységes adómérték hatálya alá tartozik, nehéznek tűnik az első adómértéket nem a második adómérték alóli kivételnek tekinteni. A Ryanair által ezen állítás cáfolataként felhozott egyetlen érv – vagyis, hogy e százalékok egyszerűen az ír hatóságok arra irányuló szándékát tükrözik, hogy az Aer Arann társaság részére támogatást nyújtsanak, és hogy a számban több és gazdaságilag jelentősebb nemzetközi járatokat üzemeltető társaságok kárára fenntartsa a belföldi járatokat és a nemzeti repülőterek tevékenységét – inkább megerősíti, mintsem cáfolja az alacsonyabb adómérték kivételes jellegét. Úgy tűnik, hogy ezen érveléssel a Ryanair egyébként arra is utal, hogy az Aer Arann javára

32 — Ezzel szemben úgy vélem, hogy az nem hatástalan. A Ryanair által felhozott érvek ugyanis, még ha gyengék is, egyrészt a Törvényszék azon állítását vitatják, miszerint az adómértékek egyidejű bevezetése csupán jogalkotási technikai kérdés, és így az irreleváns, másrészt azon állítását, miszerint a Bizottság elégséges indokot szolgáltatott azon megállapításának igazolására, hogy az alacsonyabb adómérték a magasabbhoz képest kivételes jellegű.

33 — Lásd még: a British Aggregates kontra Bizottság ügyre vonatkozó indítványom (EU:C:2008:419, 100. pont).

történő beavatkozás nem korlátozódik a belföldi járatokra vonatkozó adókedvezményre, hanem a nemzetközi járatokat üzemeltető társaságokat terhelő túlzott mértékű és „szokatlan” adó kivetésében is megnyilvánul. Márpedig, ha el is fogadjuk, hogy a szinte valamennyi nemzetközi járatra vonatkozó adómértéket az Aer Arann előnyben részesítése érdekében szándékosan határozták meg szokatlanul magas összegben, úgy tűnik számomra, hogy az ezen előny terjedelmének átfogó értékelését lehetővé tevő egyedüli megközelítés éppen az, hogy a támogatásra vonatkozó rendelkezések alkalmazásánál ezen adómértéket kell referenciaként elfogadni. Másrésztől nem tekinthető úgy, és valójában a Ryanair sem állítja, hogy – még ha el is fogadjuk, hogy az ír hatóságok szándéka a nemzetközi járatokat üzemeltető társaságok hátrányos megkülönböztetésére vagy legalábbis meggyengítésére irányul egy, a repülőút belföldi szakasza tekintetében azokkal versenytárs más társaság előnyben részesítése céljából – az előbbieket által e szakaszokon ténylegesen élvezett előnyt eltérően, az állami beavatkozás egyszerű „mellékhatásaként” kell értékelni. A támogatást nyújtó állam szándékán túl ugyanis a támogatások területén, ahogyan arra már lehetőségem volt emlékeztetni, a szóban forgó határozat hatásai bírnak jelentőséggel. Ebből a nézőpontból az a körülmény, hogy a Ryanair a 2 EUR mértékű adókulcs kedvezményét más légitársaságokhoz képest arányosan kisebb mértékben élvezte,<sup>34</sup> nem releváns, mivel kitűnik, hogy az ténylegesen élvezte ezt az előnyt.<sup>35</sup>

35. Végezetül, ahogyan azt a Bizottság is kiemelte, a Bíróságnak és a Törvényszéknek már volt lehetősége olyan adórendszerekkel foglalkozni, amelyekben a terhet előíró és az e szabály alóli kivételről rendelkező szabályt egyidejűleg vezették be. A Bizottság által hivatkozott eseteken túl példaként utalok a 2001. november 8-i *Adria-Wien Pipeline és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke-ítélet* (C-143/99, EU:C:2001:598),<sup>36</sup> valamint a 2006. június 15-i *Air Liquide Industries Belgium ítélet*<sup>37</sup> (C-393/04 és C-41/05, EU:C:2006:403) alapját képező ügyekre.

36. A fenti megfontolások alapján úgy vélem, hogy a Ryanair egyetlen fellebbezési jogalapjában foglalt negyedik kifogást megalapozatlanként el kell utasítani.

4. Azon kifogásról, miszerint a Törvényszék állítólagosan tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy vélte, hogy nem releváns az ír hatóságok által 2011. márciusban elfogadott 3 EUR mértékű adókulcs (a Ryanair csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap első része)

#### a) A Ryanair-ítélet

37. A Törvényszékhez benyújtott első kereseti jogalapja keretében a Ryanair emellett azt állította, hogy a differenciált mértékű LSZA jogellenességére figyelemmel az egyedüli adómérték, amelyet a Bizottság referenciául szolgáló adómértéknek jogszerűen elfogadhatott volna, a 2011 márciusában bevezetett 3 EUR mértékű adókulcs lehetett volna. A Ryanair-ítélet 74–76. pontjában a Törvényszék annak megállapításával utasította el e kifogást, hogy mivel a Bizottság által figyelembe vett időszakban azt ténylegesen nem alkalmazták, ezen adómérték nem alkalmas arra, hogy a szóban forgó intézkedés hatásait mutassa, és így az nem minősül megfelelő referenciául szolgáló adómértéknek.

34 — A Törvényszékhez benyújtott keresetében a Ryanair arra hivatkozott, hogy 2008-ban az alacsonyabb adómértéket az Aer Arann utasainak 50%-ára és a saját utasainak csak 1,9%-ára alkalmazták.

35 — Kiemelem, hogy a Törvényszék előtt a Ryanair úgy vélte, hogy a szóban forgó adórendszer gazdasági hatásai átfogó elemzésének arra kellett volna vezetnie a Bizottságot, hogy elismerje, hogy e rendszer a helyzetére összességében negatív hatást gyakorol, és hogy következőképpen kizárja, hogy az bármilyen előnyt szerzett volna az e rendszer révén nyújtott támogatásból. A Ryanair mindazonáltal nem kifogásolta a Törvényszék előtt a Ryanair-ítélet azon részét, amelyben a Bíróság ezen érve válaszolt.

36 — Az energiaadó Ausztriában bevezető két aktus, valamint az a jogszabály, amely kizárólag a javakat előállító vállalkozások javára rendelkezett az ezen adó részleges visszatérítéséhez való jogról, még ha eltérők is, egyidejűleg kerültek elfogadásra, és léptek hatályba, lásd: ítélet 3. pontja.

37 — A belga seraingi városi tanács által elfogadott, szóban forgó rendelet hajtómotoradót vezetett be, és egyidejűleg meghatározta az adó alóli mentesség különböző eseteit, lásd: az ítélet 6–9. pontja.

b) A felek érveinek rövid bemutatása

38. A Ryanair szerint az a körülmény, hogy a 3 EUR mértékű adókulcsot a vitatott határozatban vizsgált időszakban nem alkalmazták, nem képezi akadályát annak, hogy azt referenciául szolgáló adómértéknek válasszák, mivel az adórendszer és az általa elérni kívánt célok ugyanazok maradtak. Emellett arra is hivatkozik, hogy mivel a vitatott határozatban vizsgált időszakban alkalmazott LSZA alacsonyabb és magasabb adómértékét egyidejűleg vezették be és szüntették meg, a jelen ügyben sosem létezett egy olyan megelőző adó, amely „szokásosnak” tekinthető.

39. A Bizottság és az ír kormány lényegében azonos indokok alapján hatástalannak és megalapozatlannak ítéli a kifogást.

c) Értékelés

40. A Bizottsághoz és az ír kormányhoz hasonlóan úgy vélem, hogy a fellebbező érvei nem a Ryanair-ítélet 75. és 76. pontjában foglalt indokokra adnak választ, és így azok mindenekelőtt hatástalannak. Közelebbről a Ryanair nem ad választ a Törvényszék által felhozott azon érvre, miszerint a később bevezetett és a konkrétan alkalmazott két adómérték között elhelyezkedő adómérték nem teszi lehetővé a szóban forgó intézkedés hatásainak teljes körű értékelését, és arra sem ad magyarázatot, hogy ezen adómérték milyen okból lenne a ténylegesen alkalmazottaknál alkalmasabb e hatások tükrözésére.

41. Érdemét tekintve emlékeztetek arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az az állami intézkedés, amely egy adott jogi szabályozás keretén belül bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos termékek előállítását előnyben részesít olyan vállalkozásokkal és termékekkel szemben, amelyek a szabályozás céljára tekintettel jogi és ténybeli szempontból azokkal összehasonlíthatók, teljesíti a támogatásnak az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett fogalma szerinti szelektivitásának követelményét.<sup>38</sup> Az érintett vállalkozások helyzetének helyes értékelése érdekében tehát a szóban forgó intézkedés hatására azokra háruló terhek és azok által élvezett előnyök meghatározásánál figyelembe kell venni az intézkedés elfogadásának időpontjában fennálló ténybeli és jogi körülményeket, valamint azokat a körülményeket, amelyek, még ha nem is egyidejűleg következnek be, a konkrét esetben hatást gyakorolhatnak ezen értékelésre.<sup>39</sup> A jelen ügyekben nem látható, hogy az a körülmény, hogy az LSZA adómértékét – a figyelembe vett időszakot követően – egységesítették és 3 EUR-ban határozták meg, konkrétan hogyan gyakorolhat befolyást a differenciált mértékű LSZA hatálya alá tartozó vállalkozások által viselt terhek és élvezett előnyök meghatározására. A Ryanair mindenesetre ezzel kapcsolatban nem nyilatkozott. Ellenben arra hivatkozott, hogy a magasabb 10 EUR mértékű adókulcs nem választható referenciául szolgáló adómértéknek, mivel azt az alacsonyabb adómértékkel egyidejűleg vezették be, és az jogellenes. Mindkét érv megalapozatlan. E tekintetben az első érv vonatkozásában csak a fenti 33–35. pontban kifejtettek, míg a második érv vonatkozásában a fenti 24–29. pontban foglaltakra utalok.

42. Végezetül megjegyzem, hogy a fellebbező álláspontja azon ellentmondásos eredményre vezetne, hogy egy olyan adómértéket kellene „szokásosként” meghatározni, amelynek hatálya alá a vonatkozó időszakban egyik érintett vállalkozás sem tartozott.

38 — 2006. június 22-i Belgium és Forum187 kontra Bizottság ítélet (C-182/03 és C-217/03, 119. pont); 2011. november 15-i Bizottság kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság ítélet (C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 75. pont), 2015. január 14-i Eventech-ítélet (C-518/13, EU:C:2015:9, 55. pont); 2014. október 9-i Ministerio de Defensa és Navantia ítélet (C-522/13, EU:C:2014:2262, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

39 — Lásd ebben az értelemben: 2011. december 8-i France Télécom kontra Bizottság ítélet (C-81/10 P, EU:C:2011:811, 21. pont); Electrabel és Dunamenti Erőmű kontra Bizottság ítélet (C-357/14 P, EU:C:2015:642, 105. pont).



43. A fenti megfontolások alapján úgy vélem, hogy Ryanair fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap első részét hatástalanként el kell utasítani. Az e kifogás alátámasztására szolgáló érvek emellett véleményem szerint megalapozatlanok.

5. Azon kifogásokról, miszerint a Törvényszék állítólagosan tévesen alkalmazta a jogot, amikor megállapította, hogy a társaságoknak a túlfizetett LSZA visszatérítéséhez való joga nem befolyásolja a Bizottságot abban, hogy szokásos adómértéknek a magasabb 10 EUR mértékű adókulcsot fogadhassa el (az Aer Lingus csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap második, harmadik és negyedik, valamint a Ryanair csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap harmadik része)

a) A megtámadott ítéletek

44. A Törvényszék, miután megjegyezte, hogy Írország a fennálló hátrányos adóügyi megkülönböztetés orvoslására irányuló több lehetőség között az adómértékeknek egy magasabb adómértékben történő egységesítéséről is rendelkezett (az Aer Lingus ítélet 60. pontja és a Ryanair-ítélet 85. pontja), és hogy a magasabb adómérték hatálya alá tartozó társaságoknak a túlfizetett adó visszatérítéséhez való esetleges joga nem ismerhető el automatikusan, hanem számos tényezőtől függ, így a belső jogban alkalmazandó elévülési időktől és olyan általános elvek tiszteletben tartásától, mint a jogalap nélküli gazdagodás fennállásának hiánya (az Aer Lingus ítélet 61. pontja és a Ryanair-ítélet 86. pontja), arra a következtetésre jutott az Aer Lingus ítélet 63. Pontjában és a Ryanair-ítélet 88. pontjában, hogy a Bizottság jogszerűen fogadhatta el az LSZA referenciául szolgáló adómértékének a 10 EUR mértékű adókulcsot anélkül, hogy figyelembe vette volna a visszatérítés iránt esetlegesen benyújtott, csupán feltételes és bizonytalan kimenetelű kérelmeket.

b) A felek érveinek rövid bemutatása

45. A fellebbezők arra hivatkoznak, hogy a Törvényszék állításával szemben az uniós joggal ellentétes nemzeti intézkedések alapján megfizetett adók visszatérítéséhez való jog nem csupán feltételes, hanem következik a Bíróság megszilárdult ítélkezési gyakorlatából. E visszatérítés nem tartozik az érintett tagállam mérlegelési mozgásterének körébe. A jelen ügyben tehát Írország nem orvosolhatta volna azzal a Bizottság által megállapított hátrányos adóügyi megkülönböztetést, hogy visszaható hatállyal magasabb adómértéket vet ki az alacsonyabb adómérték hatálya alá tartozó társaságokra. Az Aer Lingus szerint a Törvényszék összekeveri az érintett tagállam által a hátrányos megkülönböztetés megszüntetése érdekében meghozandó intézkedések kérdését a hátrányosan megkülönböztető adómértékek alkalmazásának időtartama alatt elkövetett jogsértés orvoslásához szükséges intézkedések kérdésével. Még ha el is fogadjuk, hogy az LSZA jogellenessége az adómértékek különbözőségében rejlik, az ír hatóságoknak a jogalap nélkül beszedett adó visszatérítésére irányuló kötelezettsége egyébként megakadályozza, hogy a magasabb 10 EUR mértékű adókulcsot – amelyből a visszafizetendő összeg levonásra kerül – „szokásos adómértéknek” fogadják el, és úgy tekintsék, hogy az alacsonyabb 2 EUR mértékű adókulcsot megfizető társaságok szelektív előnyben részesültek. Ebben az összefüggésben a visszatérítésre irányuló eljárások kimenetele teljesen irreleváns.

46. A Bizottság és az ír kormány lényegében megegyező érvek alapján úgy vélik, hogy a szóban forgó kifogások megalapozatlanok.

c) Értékelés

47. A Bizottsághoz és az ír kormányhoz hasonlóan úgy vélem, hogy az Aer Lingus azon érvét, miszerint a Törvényszék összekeveri a tagállam által a hátrányos megkülönböztetés megszüntetése érdekében meghozható és az utóbbi hatásai megszüntetéséhez szükséges intézkedéseket, el kell utasítani, mivel az az Aer Lingus ítélet téves értelmezéséből ered. Ezen ítélet 60. pontjában (ahogyan ugyanezen szöveggel a Ryanair-ítélet 87. pontjában is) ugyanis a Törvényszék annak megállapítására

korlátozódik, hogy mivel az érintett tagállam e hátrányos megkülönböztetést azzal is „megszüntetheti”, hogy egy magasabb, egységes adómértéket vezet be, ezen adómérték nem tekinthető önmagában jogellenesnek, és kizárólag a különböző adómértékek együttes alkalmazása vezethet a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozásához. E megállapítások – a megelőző két pontban elkezdett – azon elemzés körébe illeszkednek, amely megelőzi az Írországnak az LSZA két adómértéke közötti különbséget visszatérítésére vonatkozó kötelezettségének fennállásával kapcsolatos kérdést, amely kérdés tekintetében ugyanakkor a Törvényszék szándékosan nem foglalt állást.

48. A fentieket előrebocsátva a fellebbezők érveit általánosságban, ahogyan azt mind a Bizottság, mind az ír kormány kiemelik, túlzott formalitás jellemzi, amely főszabály szerint nehezen összeegyeztethető a támogatások jogával, amelyre ellenben az állami intézkedések által kifejtett hatások elemzésén alapuló, tartalmi megközelítésmód a jellemző. E megközelítéssel összhangban az annak megállapítására irányuló elemzést, hogy egy adó „rendesen” megfizetendő-e, és ha igen, milyen mértékben, annak ellenőrzése céljából, hogy a meghatározott vállalkozásokat ezen adó alól egészben vagy részben mentesítő állami intézkedés biztosít-e az EUMSZ 107. cikk értelmében vett szelektív előnyt e vállalkozások számára, a vonatkozó adórendszer természete és felépítése, valamint azon ténybeli (például az adóköteles és az adómentes műveletek közötti kapcsolat) és jogi (például az adó hatálya alá tartozó vállalkozások jogi státusza) körülmények fényében kell lefolytatni, amelyek közvetlenül és konkrétan hatást gyakorolhatnak ezen elemzésre.<sup>40</sup> Márpedig a jelen ügyekben az LSZA magasabb és alacsonyabb adómértéke közötti különbséget visszatérítése, amelyre a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozásának megállapítása esetén főszabály szerint az ír hatóság kötelesek, nem képezi a vonatkozó adórendszer szerves részét, és nem tekinthető e rendszer olyan normatív elemének, amelynek alapján meghatározzák a rendesen megfizetendő adómértéket.

49. Megjegyzem emellett, hogy az Aer Lingus álláspontja olyan eredményhez vezetne, amely a támogatásokra vonatkozó szabályok olyan adókedvezményekre történő alkalmazásának tényleges akadályát képezné, amelyek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti tilalom hatálya alá tartoznának, amennyiben valamely alapvető szabadság egyidejű korlátozását jelentik, és a szóban forgó tagállam azon kötelezettségét idézné elő, hogy ezen adójogi bánásmódot kiterjessze a hátrányosan megkülönböztetett vállalkozásokra is. Ezen eredmény nyilvánvalóan nem kívánatos. A támogatásokra és az alapvető szabadságokra vonatkozó rendelkezéseket együttesen kell alkalmazni ugyanazon tényállásra,<sup>41</sup> jöllehet, ahogyan azt az alábbiakban látni fogjuk, a két jogi szabályozási környezet közötti koherencia biztosítása és az egymással összeegyeztethetetlen intézkedések elfogadásának elkerülése érdekében összehangolásra van szükség.

50. A fenti megfontolások fényében úgy vélem, hogy az Aer Lingus csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap második, harmadik és negyedik részének, valamint a Ryanair csatlakozó fellebbezésében foglalt egyetlen jogalap harmadik részének tárgyát képező, szóban forgó kifogásokat megalapozatlanként el kell utasítani.

## 6. A csatlakozó fellebbezésekre vonatkozó következtetések

51. Mivel a fenti elemzés alapján úgy vélem, hogy a csatlakozó fellebbezések keretében felhozott kifogások mindegyikét el kell utasítani, azt javasolom a Bíróságnak, hogy e fellebbezéseket teljes egészükben utasítsa el.

40 — Lásd különösen: 2011. december 8-i France Télécom kontra Bizottság ítélet (C-81/10 P, EU:C:2011:811, 23. pont).

41 — Lásd különösen: 2009. november 17-i Presidente del Consiglio dei Ministri ítélet (C-169/08, EU:C:2009:709).

## B – A fellebbezésekről

52. A Bizottság mindkét fellebbezésének alátámasztásaként ugyanazon érvek alapján egyetlen jogalapra hivatkozik, amely az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének, valamint a 659/99 rendelet 14. cikkének megsértésére vonatkozik. E jogalap az Aer Lingus ítélet 88–127. pontja, valamint a Ryanair-ítélet 119–152. pontja ellen irányul.

### 1. A megtámadott ítéletek

53. A Törvényszék által a megtámadott ítéletek indokolásának a Bizottság részéről felhozott kifogás tárgyát képező részében követett érvelés, amely lényegében megegyezik a két határozatban, röviden az alábbiakban foglalható össze.

54. A Törvényszék mindenekelőtt kiemeli, hogy az LSZA az utasok után kivetendő fogyasztási adó az 1008/2008 rendelet<sup>42</sup> 23. cikke által a légitársaságok részére előírt azon kötelezettségre is figyelemmel, hogy az LSZA összegét az utasoknak eladott minden egyes jegyen külön fel kell tüntetni. A Törvényszék megjegyzi továbbá, hogy az adóhoz hasonlóan a csökkentett adómérték alkalmazásából eredő előny, vagyis a rendes és a csökkentett adómérték közötti nyolc eurós különbség is áthárítható részben vagy egészben a légitársaságok utasaira. Ebben az esetben, folytatja gondolatmenetét a Törvényszék, az utóbbi társaságok nem, vagy csak részben tartják meg ezt az előnyt. E körülmények között a Bizottság nem volt jogosult azt vélelmezni, hogy a csökkentett adómérték alkalmazásából eredő, a légitársaságok által ténylegesen megszerzett és megtartott előny minden esetben az utasonkénti nyolc eurónak felel meg. A Törvényszék szerint ugyanis áthárítás esetén a légitársaságok által ténylegesen megszerzett előny nem szükségszerűen a két adómérték közötti különbséget jelenti, hanem azt, hogy versenyképesebb árakat kínálhatnak ügyfeleiknek, ily módon növelve saját bevételüket. A Bizottságnak tehát a 2 EUR mértékű adókulcs hatálya alá tartozó légitársaságok által ténylegesen megszerzett előny pontos számszerűsítése érdekében meg kellett volna határoznia, hogy azok milyen mértékben hárították át ténylegesen az utasaikra a csökkentett mértékű LSZA alkalmazásából eredő gazdasági előnyt, vagy a nemzeti hatóságokra kellett volna bízni e feladat teljesítését. Emellett a Törvényszék szerint a Bizottság, minden esetben azt feltételezve, hogy ezen előny az LSZA magasabb és alacsonyabb adómértéke közötti különbségnek felel meg, nem vette kellőképpen figyelembe a szóban forgó piacon fennálló verseny helyzetét, valamint azt a körülményt, hogy a Dublintól legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járatokat üzemeltető valamennyi légitársaság ugyanazon 2 EUR mértékű LSZA hatálya alá tartozott. Végezetül a Törvényszék kiemeli, hogy a Bizottság a vitatott határozatban nem támasztotta alá jogilag megkövetelt módon, hogy milyen indokok alapján volt szükséges a rendes és csökkentett adómérték közötti különbségnek megfelelő összeg visszatéríttetése a támogatás nyújtását megelőző állapot helyreállításának biztosításához. A Törvényszék végül megállapítja, hogy a visszatérítendő támogatás összegének az LSZA rendes és csökkentett mértéke közötti különbségben való meghatározásával a Bizottság mérlegelési hibát követett el, és tévesen alkalmazta a jogot.

### 2. A felek érveinek rövid bemutatása

55. Az Írország által támogatott Bizottság lényegében arra hivatkozik, hogy a Törvényszék arra történő hivatkozással kifogásolva a vitatott határozatot, hogy az nem vette figyelembe, hogy a kedvezményezett légitársaságok milyen mértékben hárították át utasaikra a csökkentett mértékű LSZA alkalmazásából eredő előnyt, új gazdasági szempontot fogadott el a rendes adómértékhez képest csökkentett adómérték alkalmazásában megnyilvánuló adótámogatás visszatérítendő összegének meghatározása céljából.

42 — Hivatkozás a fenti 3. lábjegyzetben.

56. Az Aer Lingus arra hivatkozik, hogy a jelen ügyben közvetett támogatásról van szó, amelyet a Bizottság a vitatott határozatban közvetlen támogatásként kezelt. Az Aer Lingus kiemeli, hogy amikor a Bizottság maga folytatja le a visszatérítendő támogatás összegének számszerűsítését, azt egyszerűsítő előfeltevések nélkül, a lehető legpontosabban kell elvégeznie. Az Aer Lingus emellett megjegyzi, hogy a csökkentett adómérték hatálya alá tartozó járatok utasaitól nem szedhetett be ezen adómértéknél nagyobb összeget, és amennyiben a Bizottság által megkövetelt jegyenkénti nyolc euró visszatérítésére köteles, ezen összeget nem háríthatja át visszaható hatállyal a csökkentett adómértékű jegyet megvásárló utasokra. A Bizottság állításával ellentétben az Aer Lingus ténylegesen és elméletileg sem juthatott soha ezen összeg birtokába. Az Aer Lingus szerint téves a Bizottság azon állítása, miszerint a Törvényszék által követett érvelés következményeként a kedvezményezett társaságok semmilyen visszatérítést nem kérhetnek. Ezen érv az Aer Lingus ítélet téves értelmezésén alapul. Végezetül az Aer Lingus úgy véli, hogy nem állnak fenn a Bizottság által kiemelt, a létező ítélkezési gyakorlattal szembeni ellentmondások.

57. A Ryanair elsődlegesen úgy véli, hogy a Bizottság egyetlen fellebbezési jogalapja hatástalan. A Bizottság a Törvényszék által a vitatott határozat 4. cikke megsemmisítésének igazolásaként felhasznált három különböző érv, vagyis az LSZA-nak az utasokra történő áthárításának figyelmen kívül hagyása, a piac helyzetének figyelmen kívül hagyása, valamint az LSZA alacsonyabb és magasabb mértéke közötti különbség visszatérítésének a megelőző állapot helyreállítása miatt fennálló szükségességére vonatkozó indokok hiánya közül kizárólag az első tekintetében foglalt állást. Másodlagosan a Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság fellebbezési jogalapja megalapozatlan. A Törvényszék ugyanis kizárólag azon elv alkalmazására szorítkozott, miszerint a támogatással megszerzett előny valós értékét kell kiszámolni. Emellett a Bizottság fokozná az összeg pontos számszerűsítésével kapcsolatos nehézségeket, amennyiben a Törvényszék által javasolt megoldást kellene megtartani. A Ryanair végezetül megjegyzi, hogy nem lenne következetes a támogatás kedvezményezettje által megszerzett előny utasokra hárításának figyelmen kívül hagyása, amennyiben a trösztellenes jogszabályok megsértéséből eredő áremelkedésnek a sértettnek vélt versenytárs utasaira történő áthárítása ellenben lehetővé teszi a jogsértés elkövetője számára, hogy kivonja magát a kártérítés iránti kérelem alól.<sup>43</sup>

### 3. Értékelés

58. Mindenekelőtt el kell utasítani a Ryanair által elsődlegesen felhozott érvet, miszerint a Bizottság egyetlen fellebbezési jogalapja hatástalan. Egyrésztől ugyanis a Ryanair által felhozott három érv a Törvényszék érvelésének felépítésében nem képezi a vitatott határozat megsemmisítésének önálló jogalapjait, másrésztől a Bizottság egyetlen fellebbezési jogalapja keretében vizsgálta a Ryanair-ítélet indokolásának azon különböző szempontjait, amelyek a Törvényszéket a vitatott határozat megsemmisítésére vezették.

43 — A Ryanair e tekintetben a tagállamok és az Európai Unió versenyjogi rendelkezéseinek megsértésén alapuló, nemzeti jog szerinti kártérítési keresetekre irányadó egyes szabályokról szóló, 2014. november 26-i 2014/104/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre (HL L 349., 1. o.) utal.



59. Érdemben emlékeztetni kell előzetesen arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat alapján az érintett tagállam azon kötelezettségének célja, hogy a visszatérítéssel szüntesse meg a Bizottság által a közös piaccal összeegyeztethetetlennek ítélt támogatást, a támogatás nyújtását megelőző állapot helyreállítása.<sup>44</sup> A megelőző állapot helyreállítása „a támogatás visszatérítésével”, vagyis az állam által a vállalkozás részére nyújtott, adott esetben kamattal növelt összeg visszatérítésével valósul meg.<sup>45</sup> E visszatérítés hatásaként a kedvezményezett elveszíti a piaci versenytársaival szemben élvezett előnyöket.<sup>46</sup>

60. A visszatérítendő összeg számszerűsítésére a támogatás nyújtásának *formája* szerint eltérő módon kerül sor. Így például amennyiben az állam pénzforrásokat nyújt a kedvezményezett vállalkozások részére, vagy ingyenesen vagy kedvezményes áron értékesít árukat vagy nyújt szolgáltatásokat azok részére, e vállalkozások főszabály szerint a támogatás névértékének vagy azon áruk vagy szolgáltatások ellenértékének, amelyben részesültek (vagy a piaci árhoz képest fennálló különbözetnek) megfelelő, a vonatkozó kamatokkal növelt összeg visszatérítésére kötelesek.<sup>47</sup>

61. Amennyiben a támogatás adóelőny formáját ölti, a megelőző állapot helyreállítása rendszerint azt eredményezi, hogy a kedvezményezett vállalkozásoknak vissza kell fizetniük a jogellenes támogatás hiányában alkalmazandó adószabályozás alapján *megfizetendő adónak vagy illetéknek megfelelő*, a vonatkozó kamatokkal növelt *összeget*.<sup>48</sup> Az ezt alátámasztó elgondolás az, hogy a kedvező adóügyi bánásmód, még ha különbözik is a szigorú értelemben vett támogatástól, hasonló versenytorzító hatással bír, amely főszabályként annak a hatásnak felel meg, amely a kedvezményezett által viselt kisebb adóterhnek megfelelő összeg nyújtásából ered. Ilyen előny eredhet a vállalkozások közvetlen megadóztatásával kapcsolatos intézkedésekből – például az adóalap csökkentésének, az adó összege teljes vagy részleges csökkentésének vagy az adótartozás halasztásának, törlésének vagy akár különleges átütemezésének formájában – vagy a közvetett adóztatással kapcsolatos olyan intézkedésekből, mint a fogyasztási adó alóli mentesítés vagy a fogyasztási adó csökkentése, azzal a feltétellel ugyanakkor, hogy e mentesség vagy csökkentés megfelel a kedvezményezett vállalkozás által rendszerint a költségvetéséből fedezett terhek elengedésének.<sup>49</sup>

62. A visszatérítendő összeg meghatározása során a Bizottság főszabályként nem köteles kivizsgálni, hogy a kedvezményezett vállalkozás *konkrétan* hogyan használta fel a támogatás nyújtásából eredő előnyt. A visszatérítés célja nem a vállalkozás által a támogatás nyújtásának eredményeként *ténylegesen* elért előny megszüntetése, hanem a vállalkozás által e támogatás hatásaként eredetileg élvezett versenyelőny megszüntetése. Ez egyrészt azt jelenti, hogy a visszatérítésnek rendszerint a támogatás nyújtásából eredő *közvetlen előnyre* kell korlátozódnia, és nem terjedhet ki az esetleges

44 — Lásd többek között: 1995. április 4-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-350/93, EU:C:1995:96, 21. pont).

45 — Lásd többek között: 1995. április 4-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-350/93, EU:C:1995:96, 22. pont), 2004. április 29-i Németország kontra Bizottság ítélet (C-277/00, EU:C:2004:238, 75. pont), 2009. szeptember 17-i Bizottság kontra MTU Friedrichshafen ítélet (C-520/07 P, EU:C:2009:557, 57. pont).

46 — Lásd többek között 1995. április 4-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-350/93, EU:C:1995:96, 27. pont), 2004. április 29-i Németország kontra Bizottság ítélet (C-277/00, EU:C:2004:238, 74–76. pont), 2011. december 8-i Residex Capital IV ítélet (C-275/10, EU:C:2011:814, 34. pont).

47 — Lásd például: 2010. december 16-i SEYDALAND-ítélet (C-239/09, EU:C:2010:778), 2010. szeptember 2-i Bizottság kontra Scott ítélet (C-290/07 P, EU:C:2010:480).

48 — A jelen ügygel hasonlóságot mutató példaként lásd: 2009. március 4-i Associazione italiana del risparmio gestito és Fineco Asset Management kontra Bizottság ítélet (T-445/05, EU:T:2009:50, 201. pont), valamint a Gardanne, a Shannon régióban és Szardínián timföldgyártáshoz üzemanyagként felhasznált ásványolajok esetében a Franciaország, Írország, illetve Olaszország által alkalmazott jövedéki adó alóli mentességről szóló 2006/323/EK bizottsági határozat, amelyet a Törvényszék 2012. március 21-i Írország kontra Bizottság ítéletében (T-50/06 RENV, T-56/06 RENV, T-60/06 RENV, T-62/06 RENV és T-69/06 RENV, EU:T:2012:134) megerősített.

49 — Amennyiben ugyanis a vállalkozás az adónak az adóhatóság részére történő behajtásával megbízott egyszerű közvetítő, ezen adó nem terheli a vállalkozás költségvetését, és annak esetleges csökkentése nem jelenti a vállalkozás költségvetéséből fedezett terhek enyhítésének formájában megnyilvánuló előnyt, ahogyan azt legújában a Bíróság a görög kaszinókba való belépődíjak tekintetében kimondta; lásd: 2015. október 22-i Bizottság kontra Görögország végzés (C-530/14 P, EU:C:2015:727, 32. pont).

közvetett előnyökre, amelyek egyébként e támogatás nyújtásából erednek.<sup>50</sup> Még ha tehát a támogatás kedvezményezett általi felhasználásának (például árcsökkentés vagy reklámozási célú befektetés) eredményeként a kedvezményezett vállalkozás új piaci részesedéseket szerzett, vagy a támogatásnak köszönhetően közbeszerzési szerződést kötött vagy elkerülte a fizetéseképtelenség megállapítását, akkor is csak a támogatás nyújtásából eredő előnynek megfelelő összeget köteles visszatéríteni. Másrészt akkor is ezen összeget köteles teljes egészében visszatéríteni, ha a támogatás rossz felhasználásának következtében vagy a működésének helye szerinti piac jellegzetességei, az e piacon elfoglalt helyzete, a pénzügyi helyzete vagy az üzleti modellje miatt nem tudta a támogatás nyújtásából eredő versenyelőnyt teljeskörűen kihasználni. Más szóval a vállalkozás által a támogatás nyújtását vagy az azt követő eseményeket követően hozott döntései főszabályként nem relevánsak a visszatérítetési kötelezettség<sup>51</sup> terjedelmének meghatározása szempontjából.<sup>52</sup> A támogatást ugyanakkor azon negatív hatásoktól függetlenül vissza kell téríteni – még ha a támogatás nyújtásából eredő előnyökhöz képest magasabb számban is vannak –, amelyeket a visszatérítés a kedvezményezett gazdasági és pénzügyi helyzetére gyakorolhat. E tekintetben a Bíróság kimondta, hogy a támogatás visszatéríttetésére irányuló kötelezettség céljából az következik, hogy általánosságban és a kivételes körülményektől eltekintve a Bizottság nem él vissza mérlegelési jogkörével, amikor az érintett tagállamot a jogellenes támogatás címén nyújtott összegek visszatéríttetésére kéri,<sup>53</sup> és mindez akkor is fennáll, ha a visszatéríttetés a kedvezményezett vállalkozás számára olyan terhet jelent, amely a piacról való valószínű kilépését eredményezheti.<sup>54</sup>

63. Az imént tett megállapításokból az következik, hogy „a támogatás nyújtását megelőző állapot helyreállítása” – amely, ahogyan azt láttuk, a visszatéríttetés alapvető célját képezi – nem jelenti a támogatás nyújtásának időpontjában fennálló versenyfeltételek újbóli megteremtését. A támogatás egyes hatásai ugyanis visszafordíthatatlanok, és illúzió volna azt gondolni, hogy a kedvezményezett vállalkozás vagy vállalkozások által megszerzett előnynek megfelelő összeg visszatéríttetése elegendő ahhoz, hogy a piaci szereplőket ugyanazon versenyfeltételek közé helyezték, mint amelyek között a támogatás nyújtását megelőzően voltak.<sup>55</sup> Lehetséges tehát, hogy a kedvezményezett vállalkozás vagy vállalkozások akár a támogatás visszatérítését követően is ténylegesen tovább élvezhetik az állami beavatkozásnak a versenyhelyzetükre gyakorolt pozitív hatásait. Ugyanakkor lehetséges, hogy a versenyhelyzetük a megszerzett előny ellenére a támogatás visszatéríttetését követően rosszabbodik a támogatás nyújtását megelőző állapothoz képest.

64. Végezetül az ítélkezési gyakorlat elismerte annak lehetőségét, hogy a visszatéríttetési eljárás lefolytatására hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok bizonyos korlátok között figyelembe vegyék azokat a körülményeket, amelyek a kedvezményezett vállalkozás által a támogatás nyújtása révén megszerzett előnyöket csökkenthetik, és így a visszatérítendő támogatás összegének számszerűsítésére hatást gyakorolhatnak. Így például ha a támogatás nyújtása kiegészítő adóterheket eredményezett a szóban forgó vállalkozás számára, a többletként megfizetett összeget le kell vonni a visszatérítendő támogatás összegéből. Ugyanígy figyelembe kell venni azokat az adókedvezményeket, amelyekre a vállalkozás egyébként az uniós joggal összeegyeztethető, a támogatás nyújtásának időpontjában alkalmazandó nemzeti szabályozás alapján jogosult.<sup>56</sup> A vállalkozásoknak a nemzeti visszatéríttetési

50 — Ezen előnyök, amennyiben azokból a versenytársakra és a harmadik személyekre nézve károk keletkeznek, figyelembe vehetőek az e személyek által a támogatás kedvezményezettjével vagy a támogatást nyújtó állammal szemben benyújtott kártérítési keresetek keretében, lásd: az állami támogatásra vonatkozó jogszabályok nemzeti bíróságok általi végrehajtásáról szóló bizottsági közlemény (2009/C 85/01, 2.2.4. rész, különösen a 49. pont b) alpontja).

51 — Ellenben kihatással lehetnek a visszatérítésre köteles jogalanyok meghatározására.

52 — Lásd ebben az értelemben az adójellegű támogatások tekintetében: 2005. december 15-i Unicredito-ítélet (C-148/04, EU:C:2005:774, 118. pont). Lásd még: 1997. március 20-i Alcan Deutschland ítélet (C-24/95, EU:C:1997:163).

53 — Lásd: 1997. június 17-i Belgium kontra Bizottság ítélet (C-75/97, EU:C:1999:311, 66. pont), 2002. március 7-i Olaszország kontra Bizottság ítélet (C-310/99, EU:C:2002:143, 99. pont).

54 — 2004. április 29-i Olaszország kontra Bizottság ítélet (C-372/97, EU:C:2004:234, 105. pont).

55 — Példaként gondolhatunk arra az esetre, amikor a támogatás lehetővé teszi a kedvezményezett vállalkozás számára, hogy elkerülje a piacról való kilépését, hogy stabilan kiterjessze az e piacon való részesedését, valamint hogy betörjön egy másik piacra, vagy éppen ellenkezőleg amikor az a versenytárs vállalkozásnak a piacról való kilépését eredményezi.

56 — 2010. július 1-jei BNP Paribas és BNL kontra Bizottság ítélet (T-335/08, EU:T:2010:271, 50. pont).

eljárás folyamán történő védekezéshez való jogát nem érintve – különösen amennyiben a nemzeti hatóságokra bízták a kedvezményezettek beazonosítását és a támogatás számszerűsítését – a támogatásnak köszönhetően megszerzett előny csökkentésének vagy semlegesítésének a kedvezményezett vállalkozás piaci működésének alapját képező szervezeti és stratégiai modellhez, valamint azon versenykörnyezethez kapcsolódó körülményekre hivatkozással történő érvényesítésének lehetősége, amelyben az működik, mindazonáltal korlátozottnak tűnik.

65. Végeterül emlékeztetni kell arra, hogy a támogatás kedvezményezettje vagy kedvezményezettjei által megszerzett versenyelőny megszüntetésének szerepén túl a visszatéríttetés azon vállalkozások visszatartásának célját is szolgálja, amelyekre annak bizonyításának terhe esik, hogy a támogatást a Szerződés által előírt eljárás tiszteletben tartásával nyújtották.<sup>57</sup> Ahogyan azt a Bizottság a tárgyalás folyamán helyesen kiemelte, a támogatást nyújtó államnak a jogellenesen nyújtott támogatás visszatéríttetésére irányuló kötelezettsége az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti *standstill* kötelezettség megsértése nem kívánt helyzetének helyrehozatalára szolgál. Ez, jóllehet nem bír szankcionáló jelleggel, elrettenti a vállalkozásokat attól, hogy részt vegyenek egy ilyen jogsértésben, vagy arra vezeti őket, hogy megvédjék magukat a kapott összeg visszatérítésére irányuló kötelezettség kockázatától, amennyiben a konkrét körülmények között nem tudják elkerülni a támogatás nyújtását, amire gyakran kerül sor olyan esetben, amikor azt az adórendszer keretében nyújtották.

66. A fent bemutatott elvek összességéből az következik, hogy azon adótámogatás visszatéríttetésének tárgya, amely a rendes adómértéknél alacsonyabb adómérték alkalmazását jelenti, főszabályként a rendes és a konkrét esetben alkalmazott adómérték közötti különbség. Ily módon, ahogyan azt a Bizottság helyesen kiemelte, a kedvezményezett vállalkozás végül azon adóterhet köteles viselni, amely alól jogellenesen mentesült. Ilyen esetekben a támogatás számszerűsítése tehát csak az állam által be nem szedett követelés összegének meghatározását kívánja, és nem teszi szükségessé a gazdasági jellegű összetett értékelést, valamint főszabályként a szóban forgó piaci versenyfeltételek és az e piacon működő érdekelt szereplők magatartásának elemzését sem.

67. A Bizottság tehát vitatott határozatában Írország számára az LSZA magasabb és alacsonyabb adómértéke közötti különbségnek megfelelő összegnek a kibocsátott jegyenként történő visszatéríttetését előírva a fent hivatkozott elvekhez igazodott.

68. Meg kell tehát vizsgálni, hogy a Törvényszék által a vitatott határozatokban elrendelt visszatéríttetés megsemmisítését igazolják-e a jelen eljárásokat jellemző különös körülmények.

69. E vizsgálat lefolytatását megelőzően ugyanakkor szükségesnek tartom a Bizottság azon érvének elutasítását, miszerint azon érvelés, amely a Törvényszéket az említett határozat megsemmisítésére vezette, azt eredményezi, hogy az LSZA alacsonyabb mértékének hatálya alá tartozó légitársaságok nem kérhetnek semmilyen visszatérítést. Ezen intézmény állításával szemben azon lehetőség elfogadása, hogy a kedvezményezett vállalkozások esetlegesen hivatkozhatnak a megszerzett előnynek az ügyfelekre történő teljes vagy részleges áthárítására, nem jelenti azt, hogy mentesülnének valamennyi visszatérítési kötelezettség alól, de a visszatérítendő összeg meghatározásának módjára vonatkozóan különös módszerek alkalmazását teszi kötelezővé. A Törvényszék a megtámadott ítéletekben egyértelműen jelezte, hogy az LSZA mértékének csökkentéséből eredő előnynek az utasokra történő részleges vagy teljes áthárítása esetén ezen előny már nem tekinthető minden esetben az LSZA két mértéke közötti különbségnek, hanem az *a kedvezőbb piaci árajánlatból eredő bevétel növekedésének* felel meg. Ezen előnyt valószínűsíthetően kell meghatározni a Bizottság által a közvetett támogatások esetében alkalmazotthoz hasonló számítási módszer alapján,<sup>58</sup> vagyis értékelni kell a díjszabás csökkentésének a keresletre gyakorolt hatását az e csökkentés hatására eladott többletjegyek

57 — Lásd többek között: 1997. március 20-i Alcan Deutschland ítélet (C-24/95, EU:C:1997:163, 34–36. pont).

58 — A fogyasztók számára a szelektíven kiválasztott vállalkozások javainak megvásárlása ellenében közvetlenül nyújtott támogatásról van, amelynek az utóbbiak közvetett kedvezményezettjei. Lásd például: az Olasz Köztársaság által digitális dekóderek megvásárlásához nyújtott C 52/2005 állami támogatásról szóló 2007. január 24-i 2007/374/EK bizottsági határozat (HL 2007. L 147., 1. o.).

számának meghatározásához. E módszer alkalmazása a visszatérítendő összeg meghatározását kétségtelenül összetettebbé teszi, de nem lehetetleníti el azt, és a Bizottság állításával szemben így nem zárja ki alapból valamennyi visszatérítésre irányuló követelést a kedvezményezett légitársaságok vonatkozásában.

70. A fentieket előrebocsátva emlékeztetek arra, hogy az az érvelés, amely a Törvényszéket arra vezette, hogy kifogásolja a visszatérítendő összegnek a Bizottság által történő számszerűsítését, ahogyan azt láttuk, abból indul ki, hogy az LSZA fogyasztási adó, azaz közvetett adó, amelyet formailag és gazdaságilag az utasokra hárítanak. Az LSZA formális áthárítása a Törvényszék szerint különösen a légitársaságoknak az 1008/2008 rendelet 23. cikke alapján fennálló azon kötelezettségéből ered, hogy az LSZA összegét az utasoknak eladott minden egyes jegyen külön fel kell tüntetniük, ami a Törvényszék szerint „nem vitatott a felek között”.

71. A Bizottság vitatja ezen előzetes megállapításokat, és egyrészt arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen vélte úgy, hogy a Bizottság egyetért az 1008/2008 rendelet 23. cikkének értelmezésével, ami a megtámadott ítéletekben szerepel, és másrészt arra, hogy az LSZA fogyasztási adó jellege nem releváns a csökkentett adómérték alkalmazásának köszönhetően a légitársaságok által megszerzett előny értékelése szempontjából.

72. Ami az első pontot illeti, a Bizottság arra hivatkozik, hogy a Törvényszék előtt mindig fenntartotta, hogy az 1008/2008 rendelet 23. cikke nem írja elő a légitársaságok számára, hogy az LSZA összegét az utasoknak eladott minden egyes jegyen minden esetben külön feltüntessék, csak amennyiben úgy határoznak, hogy azt beépítik a díjba. E tekintetben csupán annyit jegyzek meg, hogy mind e rendelkezés szövege mind annak értelme, ahogyan az különösen a rendelet (16) preambulumbekzdéséből következik,<sup>59</sup> a Bizottság által adott értelmezésnek látszik kedvezni, vagyis, hogy az alkalmazandó adók összegének a teljes jegyárban való külön feltüntetésére vonatkozó kötelezettség csak abban az esetben és olyan mértékben áll fenn, ha a társaság úgy határoz, hogy az előbbiek költségét áthárítja az utasokra. Mindazonáltal, anélkül, hogy e körben véglegesen állást kellene foglalni az 1008/2008 rendelet 23. cikkének értelmezése tekintetében, ki kell emelni, hogy még ha úgy is kell tekinteni, hogy e rendelkezés értelmében a légitársaságok minden körülmények között kötelesek feltüntetni az LSZA teljes összegét a jegyárban, ez nem jelenti azt, hogy azok – az adók és így az egyes műveletekre vonatkozó haszonkulcs kizárásával a jegyárat csökkentve – ne vállalhatnak magukra az LSZA költségének egy részét vagy annak egészét.<sup>60</sup> Más szóval az a tény, hogy az LSZA formálisan a fogyasztókat terheli, nem jelenti azt, hogy a vállalkozások az adó gazdasági áthárítása tekintetében ne rendelkeznenek mozgástérrel.

73. Ami a Bizottság által felhozott és a fenti 71. pontban jelzett második pontot illeti, egyetértek az említett intézménnyel abban, hogy azt a jelentőséget, amelyet a Törvényszék érvelésének rendszerében azon körülménynek tulajdonított, hogy az LSZA fogyasztási adónak minősül, át kell értékeln.

59 — Az 1008/2008 rendelet (16) preambulumbekzdésének szövege a következőképpen szól: [l]ehetővé kell tenni a fogyasztók számára, hogy a különböző légitársaságok légi járataira vonatkozó árakat hatékonyan összehasonlíthassák. Ennek érdekében a fogyasztó által fizetendő, a Közösségből származó légi járatokra vonatkozó, az összes adó, illeték és pótdíj felszámításával kialakított teljes árat minden esetben fel kell tüntetni. A közösségi légi fuvarozókat ösztönzik arra is, hogy a harmadik országokból a Közösség területére indított légi járataik tekintetében tüntessék fel a teljes árat.

60 — A társaság üzleti modellje szerint e választás akár kötelezőnek is tekinthető. E tekintetben kiemelem, hogy a vitatott határozat 57. pontjában a Bizottság megjegyzi, hogy a Ryanair panaszában kiemelte, hogy mivel *low-cost* társaság, az LSZA-nak az utasokra történő áthárítása aránytalan hatást gyakorolt volna a jegyek árára.



74. Először is, még ha ezen adók rendeltetésüknél fogva a fogyasztókra is háríthatóak, legalábbis formálisan a vállalkozás mint adóalany költségvetését terhelik. Ezeket az adókat a vállalkozás tevékenységével összefüggésben és annak gyakorlásakor, az LSZA esetében az utazási szolgáltatás nyújtásakor vetik ki.<sup>61</sup> Ezen adók esetleges csökkentése azon kedvezményezett vállalkozás számára, amelynek adóterhei csökkennek, a támogatásokra vonatkozó szabályozás alapján közvetlen előnyt jelent, és az Aer Lingus állításával ellentétben nem hasonlítható azon közvetett támogatáshoz, amelyet az a fogyasztóknak az általa előállított javak megvásárlása ellenében nyújtott támogatások esetén kap.<sup>62</sup>

75. Másodszor a fogyasztási adó formális áthárítása nem feltétlenül jelenti annak gazdasági áthárítását, mivel az adónak megfelelő költséget részben vagy egészben a terméket értékesítő vagy a szolgáltatást nyújtó vállalkozás is viselheti az ár kiigazítása révén.<sup>63</sup> Ugyanígy az adó csökkentése, amennyiben a kínált áru vagy szolgáltatás teljes ára változatlan marad, vagy e csökkentésnél kisebb mértékben csökken, egészben vagy részben a vállalkozás bevételeit jelentheti. Ebben az értelemben az LSZA hatálya alá tartozó légitársaságok helyzete különbözik a Törvényszék által a 2014. szeptember 11-i Görögország kontra Bizottság ítélet (T-425/11, EU:T:2014:768) alapját képező ügyben vizsgált és a felek által a tárgyalás során megvitatott, különböző összegű belépődíjak rendszere alá tartozó görög kaszinók helyzetétől. E rendszerben ugyanis a kaszinói belépődíjakat az állam határozta meg, ahogyan az ár azon százalékát is, amelyet az egyes kaszinók kibocsátási díjként megtarthatnak. Mivel nem tudták befolyásolni sem a belépődíjak összegét,<sup>64</sup> sem az őket megillető kibocsátási díjakat, a kaszinók – az LSZA hatálya alá tartozó légitársaságokkal ellentétben – csupán a beszedéssel megbízott közvetítőként jártak el.<sup>65</sup>

76. Harmadszor az áthárítási rendszer nem kizárólag az előállításakor vagy szabad forgalomba hozatalkor esedékes jövedéki adókra vonatkozik,<sup>66</sup> hanem általában valamennyi közvetett adóra – például a nyújtott szolgáltatás ellenében a költségvetés részére fizetett illetékre –, amely a termelési költségek részét képezve a termék vagy szolgáltatás végleges árára hatással van. Az adóteher áthárításának egyik formája ugyanakkor a közvetlen adók esetében is fennállhat. A társasági adó emelése például, főként különös adó esetében, arra vezetheti a gyártót, hogy a nagyobb adóköltiséget áremelés révén beépítse termékeinek árába, vagy arra, hogy ne ruházzon be az adóval terhelt ágazatban, ami a kínálat csökkenését és az árak emelkedését eredményezi. Emellett a gyártó az adót nem csak előre, a fogyasztókra háríthatja át, hanem visszafelé is, a beszállítókra és horizontálisan (úgynevezett ferde áthárítás), például az adóval terhelt termékektől eltérő termékek árának megemelése révén. Más szóval számos olyan mechanizmus létezik, amely az – akár közvetett – adóterhet viselő vállalkozás számára lehetővé teszi, hogy részben vagy egészben áthárítsa más jogalanyokra a költséget. Amennyiben e mechanizmusok működnek, nem zárható ki, hogy akár az adóteher csökkentéséből eredő esetleges előny a szóban forgó piac jellemzői alapján áthárítható a tényleges adófizetőtől eltérő jogalanyokra.

61 — Példaként lásd az energiatermékek és a villamos energia, az alkohol és az alkoholtartalmú italok, valamint a dohánytermékek jövedéki adója tekintetében a **jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezésekről és a 92/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. december 16-i 2008/118/EK tanácsi irányelvet (HL 2009. L 9., 12. o.)**, amely az adókötelezettség keletkezésének időpontjaként az előállítás, valamint a jövedékiadó-kötelezettség keletkezésének időpontjaként a szabad forgalomba bocsátást határozta meg.

62 — E támogatások egyik példája a fenti 59. lábjegyzetben hivatkozott határozatban található.

63 — Ez történik különösen akkor, amikor a versenyfeltételek és a termékek iránti kereslet rugalmassága nem teszik lehetővé az adó egyszerű áthárítását. Olyan piacokon, amelyeken a piaci szereplők akár jelentősen eltérő árakat is alkalmazhatnak, például a szűk kereslettel bíró termékek és szolgáltatások esetében, az adó áthárítása a konkrét esetben korlátozott lehet.

64 — Kivéve azt a kivételes esetet, amikor ingyenes jegyeket bocsátanak ki.

65 — Lásd ebben az értelemben: 2015. október 22-i Bizottság kontra Görögország végzés (C-530/14 P, EU:C:2015:727, 32. pont).

66 — Az Aer Lingus ítélet 119. pontjában a Törvényszék elutasította a Bizottságnak az energiaadókra vonatkozó gyakorlatra alapozott érvét, és többek között kimondta, hogy e gyakorlat olyan adók alóli mentességre vonatkozott, amelyeknek az LSZA-val ellentétben nem az volt a rendeltetése, hogy azokat áthárítsák az ügyfelekre. Mindazonáltal az a tény, hogy e fogyasztási adótípus már a szabad forgalomba bocsátás idején és nemcsak a fogyasztó részére történő értékesítéskor esedékessé válik, nem zárja ki azt, hogy azok egyébként az áthárítási rendszer hatálya alá tartozzanak.

77. A fentiek alapján úgy vélem, hogy sem a jelen ügyek sajátos körülményei, mint a szóban forgó adó természete, sem a légitársaságok azon esetleges kötelezettsége, hogy igazodjanak az 1008/2008 rendelet 23. cikkében foglalt árképzésre vonatkozó szempontokhoz, nem igazolja önmagában a csökkentett adómérték alkalmazásával nyújtott támogatás számszerűsítésénél rendszerint alkalmazott szempontok alkalmazásától való eltérést.

78. A Törvényszék azon következtetését, miszerint a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie a csökkentett mértékű LSZA alkalmazásából eredő előnynek az utasokra történő esetleges áthárítását, néhány korábbi ítéletre is alapozza, különösen a 2007. március 29-i Scott kontra Bizottság ítéletre (T-366/00, EU:T:2007:99), valamint a 2013. január 22-i Salzgitter kontra Bizottság ítéletre (T-308/00, EU:T:2013:30), amelyek a Bizottság azon kötelezettségére helyezik a hangsúlyt, hogy a visszatéríttetés elrendelését a támogatás nyújtásából eredő pénzügyi előnyökre korlátozza.

79. Ezen korábbi ítéleteknek a jelen ügyekben való relevanciája ugyanakkor kétségesnek tűnik. A hivatkozott ítéletek tárgyát képező ügyek ugyanis olyan helyzetekre vonatkoznak, amikor a támogatáshoz kapcsolódó előny számszerűsítése (adóhalasztásból eredő ingyenes készpénzelőleg a Salzgitter kontra Bizottság ítéletben, földterület kedvezményes áron történő értékesítéséből eredő támogatás a Scott kontra Bizottság ítéletben) összetett gazdasági értékelést tett szükségessé, amelyek helyességét vitatták a kedvezményezett vállalkozások. A jelen ügyekben ezzel szemben a Bizottság azt vitatja a Törvényszék előtt, hogy nem vette figyelembe a támogatás nyújtását *követően bekövetkező* olyan körülményeket (az előnynek az utasokra történő esetleges áthárítását), amelyek *módosíthatják a* légitársaságok által a csökkentett adómérték formájában eredetileg megszerzett és a Bizottság által *helyesen megállapított előny jellegét és nagyságát*.<sup>67</sup> Más szóval a kár áthárításán alapuló védekezésnek a támogatásban részesülő vállalkozások által a visszatérítendő összeg csökkentése céljából történő jogszerű alkalmazása bír jelentőséggel a jelen ügyekben, és nem – vagy legalábbis nem közvetlenül – a *támogatás intenzitásának kiszámítására* vonatkozó hiba, ahogyan a Törvényszék által hivatkozott ítéletek tárgyát képező ügyekben.

80. Ahogyan már lehetőségem volt kiemelni, a támogatás nyújtásából eredő előnyök pontos meghatározása főszabályként nem követeli meg annak kivizsgálását, hogy hogyan használták fel a konkrét esetben a támogatás nyújtásából eredő előnyt. Az, hogy ezen előnyöket milyen mértékben ruházták át más jogalanyokra a támogatás nyújtását követően, tehát nem releváns a visszatéríttetés tárgyát képező összeg meghatározása szempontjából. Erre vonatkozó egyértelmű útmutatás található az 1997. március 20-i Alcan Deutschland ítéletben (C-24/95, EU:C:1997:163), amelyben a Bíróság megállapította, hogy nem lehetséges a támogatás visszatéríttetésének elrendelése azon tagállami szabályozás értelmében, amelynek alapján a visszatéríttetés kizárt abban az esetben, ha a jóhiszeműen eljáró kedvezményezett igazolni tudja, hogy a támogatás nyújtásából eredő gazdagodása megszűnt.<sup>68</sup> Az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványában Jacobs főtanácsnok kifejezetten úgy foglalt állást, hogy a kár áthárításán alapuló védekezés nem alkalmazható az állami támogatások területén,<sup>69</sup> amelyet ugyanakkor a Bíróság a közösségi támogatások ágazatában elfogadott az 1983. szeptember 21-i Deutsche Milchkontor és társai egyesített ügyekben hozott ítéletében (205/82–215/82, EU:C:1983:233).

67 — A megtámadott ítéletek több pontjából kiténik, hogy a Törvényszék nem *önmagában* a Bizottság által a csökkentett mértékű LSZA alkalmazásából eredő előny meghatározásánál alkalmazott számítási módszert tekintette tévesnek, hanem inkább azt a tényt, hogy ezen intézmény nem vette figyelembe annak lehetőségét, hogy az így meghatározott előnyt a kedvezményezett légitársaságok átháríthatják utasaikra (lásd: Aer Lingus ítélet 97–101. és 116. pont; Ryanair-ítélet 129–133. és 147. pont).

68 — 44–54. pont. A Bíróság az ezen érvre történő hivatkozás lehetőségét a bizalomvédelem elvéhez kapcsolja, és emlékeztet arra, hogy a támogatásban részesülő vállalkozások csak akkor hivatkozhatnak a támogatás jogszerűségével kapcsolatos jogos elvárásra, ha azt a Szerződés által előírt eljárás tiszteletben tartásával nyújtották (48. és 49. pont).

69 — EU:C:1996:433, 40. pont.

81. A nyújtott támogatásnak (a jelen ügyekben az állam által be nem szedett tartozás összege) megfelelő és adott esetben kamatokkal növelt összeg visszatéríttetése, ahogyan azt a fentiekben láttuk, főszabályként alkalmasnak tekinthető a támogatás kedvezményezettje által szerzett versenyelőny megszüntetésére, valamint a korábban fennálló állapot helyreállítására. Bármely más jogszabály – amely például lehetővé teszi a támogatás kedvezményezettje számára, hogy a visszatéríttetést elrendelő határozatot megtámadhassa arra való hivatkozással, hogy árcsökkentés révén az előnyt átruházta saját vevőire –, ahogyan azt Jacobs főtanácsnok az előző pontban hivatkozott indítványában kiemelte, nehezen alkalmazható, és ha az alacsonyabb összeg visszatéríttetését eredményezné, a Szerződés által kitűzött célok elérését veszélyeztetné.<sup>70</sup>

82. A Ryanair kiemeli, hogy a kár áthárításán alapuló védekezés támogatások területén történő alkalmazásának elutasítása az uniós jog egységességét sérti, mivel ilyen védekezésre a trösztellenes jog megsértéséből eredő kártérítési keresetek esetén a kvázi bűncselekmény elkövetéséért felelősségre vont vállalkozásoknak van lehetőségük, miközben az nem biztosított az olyan vállalkozások számára, amelyeknek, a jelen ügy légitársaságaihoz hasonlóan, nem volt konkrét lehetőségük arra, hogy a támogatás nyújtásával szemben fellépjenek. E tekintetben, még ha el is fogadjuk, hogy az a mechanizmus, amelynek révén a vállalkozás áthárítja ügyfeleire a támogatás nyújtásával megszerzett előnyét, jogi és gazdasági szempontból ahhoz a mechanizmushoz hasonló, amely a károsult versenytárs számára lehetővé teszi, hogy az elszenvedett kárát áthárítsa a fogyasztókra, kiemelem, hogy a kár áthárításán alapuló védekezés alkalmazására a jelen ügyekben a támogatások jogának a hatóságok általi érvényesítése keretében, és nem a magánjogi jogérvényesítés keretében hivatkoznak, ahogyan a trösztellenes szabályozás esetén. Ez utóbbi a magánérdekek védelme érdekében történő kártérítés logikáját követi szemben azzal, amely a versenyszabályok Bizottság általi alkalmazásának középpontjában áll, és amelyet a piaci verseny helyzetének fenntartásához fűződő közérdek elérése vezérel. A Ryanair által javasolt párhuzam nem tűnik tehát legalábbis e szempontból relevánsnak. Az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének magánjogi érvényesítése keretében ugyanakkor semmi sem tiltja a támogatásban részesülő vállalkozások számára, hogy a kártérítés iránt indított eljárás keretében a kárt elszenvedő vállalkozással szemben a kárnak a vevőire történő esetleges teljes vagy részleges áthárítására hivatkozzon. A Ryanair által hivatkozott ellentmondás tehát e tekintetben sem áll fenn.

83. Végezetül az Aer Lingus és a Ryanair a többek között a megtámadott ítéletekben a Törvényszék által is kiemelt azon körülményre hivatkoznak,<sup>71</sup> hogy az LSZA alacsonyabb és magasabb mértéke közötti különbség visszatérítésére köteles légitársaságoknak nincs lehetőségük utólag az alacsonyabb adómértékű jegyet megvásárló utasokkal visszatéríttetni a be nem fizetett nagyobb összegű adót. Úgy tűnik számomra, hogy ezen körülmény nem bír meghatározó jelentőséggel, mivel az érintett légitársaságoknak egyébként lehetőségük van arra, hogy a támogatás visszatérítéséhez kapcsolódó költséget az új jegyek kibocsátásakor ügyfeleikre hárítsák.<sup>72</sup> Emlékeztetek ugyanakkor arra, hogy a fent hivatkozott 2009. március 4-i Associazione italiana del risparmio gestito és Fineco Asset Management kontra Bizottság ítéletben (T-445/05, EU:T:2009:50) a Törvényszék úgy vélte, hogy az érintett befektetési szervezetek és a befektetési szervezeteket kezelő vállalkozások kötelesek a rendes adó és a szóban forgó intézkedéssel csökkentett adó közötti különbség visszatérítésére azon nem bizonyított lehetőségtől függetlenül, hogy a nemzeti rendelkezések alapján a befektetőikhez forduljanak.<sup>73</sup> Végezetül, jóllehet az LSZA magasabb és alacsonyabb mértéke közötti különbségnek megfelelő összeg visszatéríttetése hasonló hatással bír, mint a magasabb adómérték visszamenő hatályú alkalmazása, ahogyan a Ryanair és az Aer Lingus állítják, a Bíróságnak már lehetősége volt pontosítani, hogy e körülmény a szóban forgó adócsökkentés támogatásnak való minősítésének normális következménye.<sup>74</sup>

70 — 39. pont.

71 — Az Aer Lingus ítélet 115. pontja és a Ryanair-ítélet 146. pontja.

72 — E tekintetben kiemelem, hogy a visszatérítési kötelezettség, amelynek költsége az áthárítás tárgya, valamennyi olyan légitársaságra vonatkozik, amely az LSZA alacsonyabb mértéke alá tartozó járatokat üzemeltet és e járatok tekintetében versenytárs.

73 — Lásd a 196–201. pontot.

74 — 1993. június 10-i Bizottság kontra Görögország ítélet (C-183/91, EU:C:1993:233, 17. pont).

84. A fenti megfontolások összessége alapján és a fenti indokok fényében úgy vélem, a Törvényszék azzal, hogy a megtámadott ítéletekkel megsemmisítette a vitatott határozatnak az LSZA magasabb és alacsonyabb mértéke közötti különbözetnek megfelelő összeg visszatéríttetését elrendelő 4. pontját, való tévesen alkalmazta a jogot. Ennélfogva azt javaslom a Bíróságnak, hogy adjon helyt a Bizottság fellebbezésének, és helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéleteket.

*C – Az ügyeknek a Törvényszékhez való visszautalásáról*

85. A Bíróság alapokmánya 61. cikkének első bekezdéséből következik, hogy a Törvényszék ítéletének hatályon kívül helyezése esetén a Bíróság az ügyet érdemben maga is eldöntheti, amennyiben a per állása megengedi, illetve azt határozathozatalra visszautalhatja a Törvényszékhez. Hangsúlyozom e tekintetben, hogy a Törvényszék nem vizsgálta a második kereseti jogalapot, a negyedik kereseti jogalap egy részét a T-473/12. sz. ügyben, valamint a harmadik kereseti jogalap második részét a T-500/12. sz. ügyben. Úgy vélem tehát, hogy a jelen egyesített ügyeket vissza kell utalni a Törvényszékhez annak érdekében, hogy az lefolytassa e jogalapok és érvek vizsgálatát.

86. Mindazonáltal a következő megállapításokat arra az esetre teszem, ha a Bíróság úgy határoz, hogy a jogvitát érdemben eldönti.

87. A jelen indítványban foglalt indokok alapján a T-473/12. sz. ügy tárgyát képező kereset harmadik és negyedik jogalapját, valamint a T-500/12. sz. ügy tárgyát képező kereset második és harmadik jogalapját – a Törvényszék által vizsgáltak erejéig –, amelyeknek a Törvényszék helyt adott a megtámadott ítéletekben, megalapozatlanként el kell utasítani.

88. A T-473/12. sz. ügy alapját képező kereset második jogalapja keretében, amelyet a Törvényszék nem vizsgált, az Aer Lingus arra hivatkozott, hogy a támogatás visszatéríttetése tárgyában való döntéshozatala során a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie az LSZA magasabb mértékének hatálya alá tartozó légitársaságoknak a túlfizetett összeg visszatérítéséhez való jogát, és így megsértette az EUMSZ 56. cikket és az 1008/2008 rendeletet, valamint az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését. Az LSZA magasabb és alacsonyabb mértéke közötti különbözet visszatéríttetésének ilyen körülmények között történő elrendelésével a Bizottság megsértette a 659/1999 rendelet 14. cikkének (1) bekezdését, valamint a jogbiztonság, a hatékonyság és a megfelelő ügyintézés elvét.

89. A T-500/12. sz. ügy alapját képező kereset harmadik jogalapjának második részében, amelyet ugyancsak nem vizsgált a Törvényszék, a Ryanair hasonló érveket hozott fel a visszatéríttetést elrendelő határozat jogszerűségével szemben. Többek között kiemelte azokat a súlyos versenytorzulásokat, amelyek a visszatéríttetést elrendelő határozat, valamint azon jog együttes hatásából erednek, hogy a nemzeti bíróságok előtt felléphessenek az EUMSZ 56. cikk megsértésével megfizetett adó visszatérítése érdekében, olyan torzulásokról van szó, amelyek különösen az olyan kis légitársaságokat károsítják, mint az Aer Arann.

90. Előzetesen kiemelem, hogy az Aer Lingus azon megállapítását, miszerint az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése értelmében a nemzeti bíróságok előtt érvényesíthető az LSZA visszatérítésének joga, a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 65–76. pontjában már elutasította. Az indokolás e része nem képezi a fellebbezés tárgyát.

91. A fentiek alapján úgy vélem, hogy az Aer Lingus és a Ryanair érveit azon részükben is el kell utasítani, amelyek az LSZA visszatérítésének állítólagos jogán alapulnak a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezések alapján.



92. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a támogatás visszatéríttetése a támogatás jogellenessége megállapításának logikus következménye.<sup>75</sup> Főszabályként tehát a jogellenes támogatás által előidézett versenytorzulások megszűnnek azzal, hogy a kedvezményezetteket kötelezik a támogatásnak a támogatást nyújtó szerv részére történő visszatérítésére.

93. A visszatérítés célja a megelőző állapot helyreállítása. Az adó alóli (teljes vagy részleges) mentesség formájában nyújtott támogatás esetén e cél rendszerint azáltal teljesül, hogy az érintett tagállam elfogadja az annak elrendeléséhez szükséges intézkedéseket, hogy a kedvezményezett vállalkozások megfizessék azon összeget, amely tekintetében jogellenesen nyújtottak mentességet.<sup>76</sup> Amennyiben a Bizottságnak a szóban forgó mentesség jogellenességének megállapítását követően tartózkodnia kellene attól, hogy a támogatást nyújtó államot ilyen intézkedések elfogadására kötelezze annak érdekében, hogy lehetővé tegye az érintett vállalkozások számára az adó visszafizetéséhez való jog gyakorlását abban az esetben, ha az adóintézkedés összességében az alapvető szabadságok korlátozásának minősül, a fent említett cél elérése szükségszerűen veszélybe kerülne.

94. Az Aer Lingus állításával ellentétben az LSZA-nak az EUMSZ 56. cikk alapján történő visszafizetésére irányuló eljárásnak a nemzeti bíróságok előtti lefolytatása nem tekinthető alternatív eljárásnak a visszatéríttetésre irányuló eljáráshoz képest a Bizottság által megállapított támogatás versenyellenes hatásainak megszüntetése érdekében. Még ha ugyanis el is ismerjük, hogy a visszafizetést elrendelő esetleges határozat e hatások korlátozásához vezethet a károsult gazdasági szereplők számának csökkentésével,<sup>77</sup> ez mit sem változtat azon a tényen, hogy annak elfogadása az érintett vállalkozások kezdeményezésétől függ, és feltétele az eljárási és anyagi szabályok tiszteletben tartása. Emellett a támogatás hatásainak ily módon történő megszüntetése csak akkor lenne elérhető, ha a magasabb adómérték hatálya alá tartozó valamennyi vállalkozás követelné és megkapná e visszatérítést. Nyilvánvaló, hogy ez a helyzet nem jelent semmilyen biztosítékot arra nézve, hogy a támogatás nyújtását megelőző állapot helyreállításának célja ténylegesen teljesült.

95. Véleményem szerint a Bizottság tehát a támogatás visszatéríttetésének anélkül történő elrendelésével, hogy figyelembe vette volna a magasabb mértékű LSZA-t megfizető légitársaságokat megillető esetleges visszatérítéshez való jogot, nem sértette meg a 659/1999 rendelet 14. cikkének (1) bekezdését, valamint az Aer Lingus által hivatkozott általános uniós elveket.<sup>78</sup>

96. A fentiek alapján, amennyiben a visszafizetésre irányuló eljárás igénybevétele nem tekinthető érvényes alternatívának a visszatéríttetés elrendelésével szemben, nyilvánvalónak tűnik, hogy a két jogorvoslat nem alkalmazható egymással párhuzamosan, mivel egymással összeegyeztethetetlen hatásokat váltanak ki. Az esetleges visszafizetést elrendelő határozat ugyanis azt eredményezné, hogy a magasabb mértékű LSZA hatálya alá tartozó légitársaságokra is kiterjed az alacsonyabb adómérték alkalmazásából eredő előny, miközben a visszatéríttetés elrendelése az alacsonyabb adómérték hatálya alá tartozó légitársaságokat kötelezi az előny visszatéríttetésére. Ezáltal, ahogyan azt az Aer Lingus és a Ryanair is helyesen kiemeli, amennyiben lehetséges lenne a két eljárás együttes alkalmazása, az LSZA versenyellenes hatásai fennmaradnának, még ha az előnyben részesített és a hátrányban lévő gazdasági szereplők csoportjai fel is cserélődnének.

75 — Lásd többek között: 1990. március 21-i Belgium kontra Bizottság ítélet (C-142/87, EU:C:1990:125, 66. pont).

76 — 1993. június 10-i Bizottság kontra Görögország ítélet (C-183/91, EU:C:1993:233, 17. pont).

77 — Lásd, jöellehet eltérő környezetben: 2006. szeptember 7-i Laboratoires Boiron ítélet (C-526/04, EU:C:2006:528).

78 — Mindazonáltal nem vitás a felek között, hogy a vitatott határozat elfogadásának időpontjában a Bizottság nem rendelkezett információval a visszafizetésre irányuló már megindított eljárásokra vonatkozóan.

97. Ezen ellentmondást jelentő eredmény elkerülése érdekében az eljáró nemzeti bíróság feladata, hogy a visszafizetésre irányuló eljárás keretében figyelembe vegye a visszatérítetést elrendelő határozat következményeit. Márpedig nyilvánvalónak tűnik számomra, hogy ez utóbbi, ténylegesen kiterjesztve az LSZA rendes mértékét az alacsonyabb mértékű LSZA hatálya alá tartozó társaságokra, visszaható hatállyal szünteti meg a differenciált adómértékekből eredő hátrányos megkülönböztetést. E körülmények között, amennyiben a visszafizetést elrendelik, a támogatás kedvezményezettjeinek köre kibővülne, és a visszafizetés versenyellenes hatásai tovább bővülnének.<sup>79</sup>

98. A fentiek alapján a T-473/12. sz. ügy alapját képező kereset második jogalapját, valamint a T-500/12. sz. ügy alapját képező kereset harmadik jogalapjának második részét, amennyiben a Bíróság vizsgálja azokat, véleményem szerint megalapozatlanként el kell utasítani.

99. A kereset negyedik jogalapja keretében az Aer Lingus arra hivatkozik, hogy mivel nem lehetséges utólagosan visszatéríttetni az alacsonyabb mértékű LSZA előnyét élvező utasoktól a visszatérítetést elrendelésének tárgyát képező nyolc eurót, az kiegészítő adóként működik, így jogellenes szankciónak minősül, és sérti mind az arányosság elvét, mind a 659/1999 rendelet 14. cikkét. E tekintetben a fenti 83. pontban tett megjegyzéseimre való utalásra szorítkozom.

100. A fenti megfontolások összességének fényében úgy vélem, hogy amennyiben a Bíróság úgy határoz, hogy a megtámadott ítéletek megsemmisítését követően magához vonja az elsőfokú ügyeket, a vonatkozó kereseteket teljes egészében el kell utasítani.

#### IV – Véggövetkeztetések

101. A fenti megfontolások összességének fényében azt javasolom a Bíróságnak, hogy utasítsa el a csatlakozó fellebbezéseket, adjon helyt a fellebbezéseknek, valamint helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéleteket, és utalja vissza az ügyeket a Törvényszékhez. Amennyiben a Bíróság a hatályon kívül helyezést követően úgy határoz, hogy magához vonja a T-473/12. sz. és T-500/12. sz. ügyeket, azt javasolom, hogy mindkét ügyben utasítsa el teljes egészében a kereseteket, és az Aer Lingust és a Ryanairt kötelezze a jelen eljárások, valamint a Törvényszék előtti eljárások költségeinek viselésére.

79 — Lásd ebben az értelemben: 2006. október 5-i Transalpine Ölleitung in Österreich ítélet (C-368/04, EU:C:2006:644, 49. pont), valamint Kokott főtanácsnok Finanzamt Linz ügyre vonatkozó indítványa (C-66/14, EU:C:2015:242, 30. pont). A 2006. szeptember 7-i Laboratoires Boiron ítéletben (C-526/04, EU:C:2006:528) a Bíróság ellenben kizárta, hogy a szóban forgó adó esetleges visszafizetése azt eredményezné, hogy kibővül az ezen adóintézkedés révén nyújtott támogatás kedvezményezettjeinek köre. Éppen azt kell ugyanakkor kiemelni, hogy, ahogyan azt a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 65–76. pontjában megállapította, a jelen ügy alapvetően különbözik a Laboratoires Boiron ügy tárgyát képező esettől, és így ezen ügy, valamint a jelen ügyek között semmilyen párhuzam nem lehet fel.