A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. július 25.)

az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatásról – Írország által bevezetett differenciált légiközlekedési adókulcsok

(az értesítés a C(2012) 5037. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/199/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek ([1]) megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2009-ben a Bizottsághoz állami támogatásokra vonatkozó panasz érkezett egy légijármű-üzemeltetőtől (a továbbiakban: „a panaszos") az Írország által bevezetett, a Dublin repülőtértől legfeljebb 300 km távolságban lévő célállomásra induló járatokra alkalmazandó differenciált légiközlekedési adókulcsok különböző vonatkozásaival kapcsolatban, melyek állítólagosan előnyben részesítették az Aer Arannt.

(2) A Bizottság 2011. július 13-i levelében tájékoztatta Írországot határozatáról, mely szerint az ír légiközlekedési adó keretében alkalmazandó differenciált adókulcsokkal kapcsolatban megindítja a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást. A Bizottság felkérte az ír hatóságokat, hogy továbbítsák a határozat másolatát a kedvezményezettek részére.

(3) 2011. augusztus 9-én és 2011. szeptember 5-én a Ryanair Ltd. légijármű-üzemeltető (a továbbiakban: Ryanair) az eljárás megindítása érdekében benyújtotta a Bizottság határozatára vonatkozó leveleit. A Bizottság 2011. október 5-én válaszolt az említett levelekre. 2011. október 17-én a Ryanair újabb levelet nyújtott be.

([1]) HL C 306., 2011.10.18., 10. o.

(4) A válaszadás határidejének meghosszabbítását követően az ír hatóságok 2011. szeptember 15-én benyújtották észrevételeiket a Bizottság határozatát illetően.

(5) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot 2011. október 18-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felkérte az érintett feleket, hogy nyújtsák be az említett intézkedésre vonatkozó észrevételeiket.

(6) 2011. november 17-én a Ryanair benyújtotta az említett felkérésre adott válaszát. 2011. november 28-i levelében a Bizottság megkérdezte a Ryanairt, hogy az általa benyújtott beadvány tartalmaz-e bizalmas, az ír hatóságoknak ki nem adható információt. 2011. november 30-i levelében a Ryanair megerősítette, hogy a 2011. november 17-i beadvány továbbítható az ír hatóságoknak.

(7) 2011. december 12-én a Bizottság továbbította a Ryanair észrevételeit az ír hatóságoknak, melyek 2012. január 13-án benyújtották az ezzel kapcsolatos észrevételeiket.

2. AZ INTÉZKEDÉS ISMERTETÉSE

(8) 2009. március 30-án az ír hatóságok a légi személyszállítást terhelő jövedéki adót vezettek be. Az adó nemzeti jogalapja a 2008. évi második pénzügyi törvény, a Finance (n° 2) Act 2008 55. szakasza, amely jövedéki adót vezet be, az úgynevezett „légiközlekedési adót", melyet a légijármű-üzemeltetők az Írországban található "*repülőterekről induló minden egyes utas repülőgépen történő indulásával*" kapcsolatban kötelesek fizetni ([3]). Az adó akkor lép érvénybe, amikor az utas több mint 20 utas szállítására alkalmas, állami vagy katonai célokra nem használt repülőgépen elhagyja a repülőteret. Bár az adót a jegyár révén az utasokra szándékozták áthárítani, azt a légijármű-üzemeltetőnek kell elszámolnia és befizetnie ([4]).

([2]) Lásd a 1. lábjegyzetet.

([3]) A 20-nál kevesebb utas szállítására alkalmas légi járművek és az állami vagy katonai célokra használt légi járművek nem tartoznak az adófizetési kötelezettség hatálya alá. Ugyanez érvényes az évi 10 000-nél kevesebb utas szállítását lebonyolító repülőterekről induló járatokra.

([4]) Valamennyi, az adó fizetésére köteles légijármű-üzemeltetőnek regisztrálnia kell az adóhatóságoknál, továbbá köteles 20 napon belül vagy az adóhatóságok által megszabott időtartamon belül benyújtani az adóhatóságokhoz az előző hónap folyamán lebonyolított induló járatok utasonkénti számát feltüntető kimutatást.

(9) Az adó bevezetésének időpontjában azt az utazás megkezdése és befejezése szerinti repülőtér közötti távolság alapján vetették ki: i. 2 EUR-t egy adott repülőtérről a Dublin repülőtértől legfeljebb 300 km-re lévő célállomásra induló járat esetében, ii. 10 EUR-t az összes többi esetben.

(10) A Bizottság, a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) és a Szerződés a szolgáltatásnyújtás szabadságáról szóló 56. cikke esetleges megsértését illető vizsgálatát követően az adókulcsokat 2011. március 1-én úgy módosították, hogy az utazási távolságtól függetlenül minden induló járatra 3 EUR egységes adókulcs alkalmazandó ([6]).

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKOLÁSA

(11) A Bizottság hivatalos eljárást kezdeményezett a csökkentett adókulcsot illetően, amely a 2009. március 30. és 2011. március 1. közötti időszakban bizonyos járatokra alkalmazandó volt, mivel úgy vélte, hogy az esetlegesen állami támogatást képez, és mivel megkérdőjelezte annak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

(12) Az intézkedés szelektív mivoltát illető értékelésében, az állandó ítélkezési gyakorlattal ([7]) összhangban, a Bizottság elsősorban azonosította a megfelelő referenciául szolgáló adórendszert, majd megvizsgálta, hogy az intézkedés eltérést képez-e az adórendszertől, és ha igen, akkor Írország igazolta-e, hogy ez az eltérés az adórendszer természetéből és logikájából adódik.

(13) A Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó esetben a referenciául szolgáló rendszer az Írország területén található repülőterekről induló légi utasok adóztatása.

(14) A Bizottság megjegyezte, hogy a légiközlekedési adórendszer egy, majdnem minden járat esetében alkalmazandó általános vagy szokásos adókulcsot és egy, a Dublin repülőtértől legfeljebb 300 km-re lévő célállomásra induló járatok esetében alkalmazandó csökkentett adókulcsot biztosított. A Bizottság megállapította, hogy a referenciául szolgáló rendszert a szokásos adókulcs képezte, míg a járatok egy jól körülhatárolható kategóriája esetében alkalmazandó csökkentett adókulcs látszólag kivételt képezett a referenciarendszerből.

(15) A Bizottság kételkedett afelől, hogy az utazás kiindulópontja és végső célállomása közötti távolság indokolja-e a csökkentett adókulcs alkalmazását.

(16) Először is, a csökkentett adókulcs nem a tényleges utazási távolság, hanem a Dublin repülőtér és a célállomás közötti távolság alapján került alkalmazásra.

(17) Másodsorban, az adó szerkezete és objektív jellege látszólag nem az utazási távolsággal, hanem az egy írországi repülőtérről való indulás tényével függött össze. A pénzügyi hatósággal való kapcsolat, az adókötelezettséggel járó esemény (egy írországi repülőtérről való indulás) és az ír társadalomra kiható negatív externáliák (zaj és légszennyezés) a járat célállomásától és az utazási távolságtól függetlenül minden írországi repülőtérről induló utas esetében azonosak voltak. E cél elérése tekintetében az érintett légijármű-üzemeltetők azonos jogi és ténybeli helyzetben voltak.

(18) Harmadsorban, az adórendszert nem az utazási távolság tekintetében megfelelően differenciált adómérték, hanem csupán két rögzített adókulcs jellemzi: egy a nagyon rövid távolságú járatok és egy az összes többi járat esetében. Ez a szempont látszólag az Írországon belüli és az Egyesült Királyság egyes nyugati területeire induló járatokat előnyben részesítette, és következésképpen megkülönböztetést alkalmazott a belföldi és az Unión belüli járatok között. A szóban forgó esetben az ír hatóságok megjegyezték, hogy azon célállomások esetében, amelyekre az alacsonyabb adókulcs volt alkalmazandó, egy magasabb díj kiszabása az ár tekintetében aránytalan lenne. A Bizottság megállapította, hogy az Unión belüli célállomásokkal összehasonlítva a belföldi célállomású járatok jegyárai nem feltétlenül alacsonyabbak. Az adórendszer természete és logikája így nem indokolta az alacsonyabb adókulcs alkalmazását, és az ezért az értékelés alapján szelektív intézkedésnek minősült.

(19) Mivel az értékelés szerint az intézkedés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében előírt egyéb kritériumoknak is megfelelt, az valószínűsíthetően a csökkentett adókulcsból profitáló járatokat működtető légijármű-üzemeltetők részére nyújtott állami támogatásnak minősült.

(20) A támogatás feltehetően nem tartozott a Bizottság által kibocsátott, az állami támogatások összeegyeztethetőségéről szóló iránymutatás hatálya alá. Mivel az valószínűsíthetően működési támogatásnak minősült, amely megkülönböztetést alkalmazott az Unión belüli járatok között, a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében nem volt közvetlenül összeegyeztethető a belső piaccal. Továbbá, a támogatás nem tartozott semmilyen, a Szerződés 107. cikke (2) és (3) bekezdése értelmében vett kivétel hatálya alá.

([5]) HL L 293., 2008. 10. 31., 3. o.

([6]) A jogsértési eljárással összefüggésben a Bizottság 2010. március 18-án benyújtotta hivatalos értesítését, melyben megállapította, hogy Írország a légiközlekedési adó differenciálását illetően nem tett eleget az 1008/2008/EK rendelet és a Szerződés 56. cikke értelmében vett kötelezettségeinek. A felszólító levél következtében az ír hatóságok módosították az adórendszert.

([7]) Lásd például a C-88/2003. sz., *Portugália* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-7115. o.) 56. pontját és a C-487/2006 P sz., *British Aggregates* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2008. I-10505. o.) 81–83. pontját.

(21) Következésképpen, a Bizottság megkérdőjelezte a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét, és az EK-Szerződés ([8]) 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelet 4. cikke (4) bekezdésével összhangban hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról döntött, felkérve ezzel Írországot és más érintett feleket észrevételeik megtételére.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(22) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([9]) megjelent értesítéshez fűzött megjegyzéseket kapott az ír hatóságoktól és a Ryanairtől.

4.1. Az ír hatóságok megjegyzései

4.1.1. *Az adó fogyasztói adónak minősül*

(23) Az ír hatóságok állítása szerint a légiközlekedési adó természeténél fogva lényegében fogyasztói adónak tekinthető. A könnyebb alkalmazhatóság céljából az ír hatóságok valamennyi légitársaságot arra köteleztek, hogy az adott légitársaság által szállított, egy írországi repülőtérről induló valamennyi utas esetében fizessék be a megfelelő összeget az adóhatóságoknak. A légijármű-üzemeltetők azonban az adót átháríthatják utasaikra, és azt beszedhetik tőlük.

(24) Továbbá, a légiközlekedési adót a további díjakkal és adókkal együtt rendszerint adó vagy illeték formájában tüntetik fel a jegyáron és/vagy a légijármű-üzemeltetők által megadott általános feltételekben. Az adó ennek megfelelően nem jelent semmilyen előnyt egyik légitársaság számára sem, mivel az csupán egy további, gyakorlatilag a fogyasztót terhelő illeték, adó vagy díj.

4.1.2. *A haszon hiánya az egyes légijármű-üzemeltetők esetében*

(25) Az ír hatóságok állítása szerint az egyes légijármű-üzemeltetők előnyének megléte előfeltételét képezi annak, hogy a légiközlekedési adó a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésének hatálya alá tartozzon. Az ír hatóságok szerint abban az esetben, ha a légiközlekedési adó lényegében fogyasztói adónak minősül, nehezen belátható, hogy az adó miért jelentene előnyt az egyes légijármű-üzemeltetők számára függetlenül attól, hogy annak értéke 10 EUR vagy 2 EUR.

(26) Valamennyi légijármű-üzemeltető, függetlenül attól, hogy 10 EUR vagy 2 EUR mértékű adó kiszabására köteles, kétségkívül azonos elbánásban részesül. A felmerülő kérdés az, hogy előnyben részesülnek-e azok a légijármű-üzemeltetők, amelyek a 2 EUR mértékű adó együttes kiszabására kötelesek. Az ír hatóságok szerint az egyetlen valószerű forgatókönyv, mely szerint a légiközlekedési adó támogatásnak minősülne az, mely alapján Dublin repülőtértől legfeljebb 300 km-re lévő célállomásra induló járatokat üzemeltető légitársaságok kötelesek volnának 10 EUR mértékű adó kiszabására úgy, hogy a 10 EUR és a 2 EUR mértékű adó közötti különbséget megtarthatják maguknak. Itt azonban nem ez történt. Ennek tekintetében fontos kiemelni, hogy az ír hatóságok a szóban forgó adó tervezésekor az egyes légijármű-üzemeltetőket és az üzleti modelleket nem vették figyelembe.

4.1.3. *Ír légijármű-üzemeltetők nem részesülnek előnyben*

(27) Elsősorban meg kell jegyezni, hogy Írország már nem rendelkezik saját nemzeti légi fuvarozóval, mivel az ír állam már csak kisebbségi részvényes az Aer Lingusban, amely eredetileg Írország nemzeti légijármű-üzemeltetője volt.

(28) Ha az adó bármilyen hatást gyakorolt volna az ír légijármű-fuvarozókra, ez a hatás lényegesen eltérő lett volna az egyes légijármű-fuvarozók esetében. Az ír hatóságok megjegyzik, hogy az Unión belüli járatokat, amelyek a magasabb mértékű (10 EUR) adókulcs alá tartoztak, túlnyomórészt ugyanazon ír légitársaságok üzemeltették. A megfelelő időszakban a három légijármű-fuvarozó az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatok piacának körülbelül [93–97] (*) %-át üzemeltette, és az Unión belüli légiközlekedési piacon szintén vezető pozíciókban voltak, az Unión belüli járatok [82–87] (*) %-át üzemeltetve.

(29) Az ír hatóságok különösen azzal érveltek, hogy a Ryanair állítólagos hátrányára vonatkozó állítás egyértelműen nem fenntartható, mivel az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatok utasainak körülbelül [56–63] (*) %-át a Ryanair szállítja (lásd az 1. táblázatot).

Táblázat

Az ír légijármű-üzemeltetők részesedése az ír repülőterekről induló járatok piacán.

Piaci részesedések		
	Legfeljebb 300 km	Több mint 300 km ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0.5-2.5] (*) %
ÖSSZESEN	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Kizárólag az Unión belüli járatok.

Forrás: Az információt Írország szolgáltatta a három ír légijármű-üzemeltető által megadott értékek és az ír Központi Statisztikai Hivatal (Central Statistics Office) adatai alapján.

([8]) HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

([9]) Lásd a 1. lábjegyzetet.

(*) Üzleti titok miatt adattartományt tüntetünk fel.

(30) Az 1. táblázat kimutatja, hogy az egyetlen, az ír állam kisebbségi tulajdonosi érdekeltsége értelmében esetlegesen állami légijármű-üzemeltetőnek tekinthető társaság (Aer Lingus) lényegesen több magasabb adókulcs alá tartozó járatot ([35–40] (*) %) üzemeltetett, mint alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatot ([16–23] (*) %). Ennek értelmében, ha az alacsonyabb adókulcs bármilyen hatást gyakorolt volna a légitársaságokra, az Aer Lingus jelentős hátrányt szenvedett volna.

(31) Ami az Aer Arannt illeti, amely a panaszos állítása szerint szintén előnyben részesült az állítólagos támogatás révén, az ír hatóságok megjegyzik, hogy a társaság, ami a forgalmat és az utasok számát illeti, 2007 és 2010 között jelentős csökkenést tapasztalt. Az adó bevezetését követően az Aer Arann 18 millió EUR veszteségről számolt be. Ennek értelmében a légitársaság látszólag az adó bevezetését megelőző időszakban volt a legnyereségesebb. Az ír hatóságok azt is kiemelték, hogy a panaszos és az Aer Arann csak egy útvonalon versengett egymással, és hogy ezen az útvonalon a járatok közel [37–42] (*) %-át a panaszos működtette. Az alacsonyabb adókulcs révén előnyben részesülő külföldi célállomású járatok (az Egyesült Királyság nyugati területei) esetében a menetrendszerű járatok több mint [37–42] (*) %-át a panaszos működtette, míg az Aer Arann és az Aer Lingus részesedése kisebb volt.

(32) Továbbá, a nem ír légijármű-üzemeltetők mindig is szabadon működtethették az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatokat. Ezzel összefüggésben az állam nem rendelkezik mérlegelési jogkörrel. Az ír hatóságok állítása szerint az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatok működtetésének piacán fennálló előny esetén e járatokat külföldi (nem ír) légijármű-működtetők üzemeltetnék. A külföldi légitársaságok hiánya e járatok esetében arra utal, hogy az alacsonyabb adókulcsból semmilyen előny nem származott.

4.1.4. *Az alacsonyabb adókulcs az adó mértékének a jegyárhoz mért aránytalanságának elkerülése érdekében került bevezetésre*

(33) Az ír hatóságok hangsúlyozták, hogy az adókulcs differenciálásának célja az adó mértéke és a távolság közötti arányosság beállítása, mivel az árak szokásosan alacsonyabbak a közelebbi célállomások esetében. Bár a tökéletes arányosság hiánya a távolság és az ár között elfogadott, az arányosság mértéke elégségesnek minősült az adó két szintre való szétválasztásának megindokolásához. Az ír hatóságok figyelembe vették, hogy egy, a távolságon alapuló, pontosabb differenciálást biztosító mechanizmus rendkívül bonyolulttá és adminisztratív szempontból költségessé tette volna a rendszert.

4.1.5. *A verseny torzulásának elkerülése*

(34) Az ír hatóságok állítása szerint az alacsonyabb adókulcs következtében nem torzult a verseny, és az semmilyen hatással nem volt a kereskedelemre. Elsősorban, az adó semmilyen érezhető hatást nem gyakorolt a légijármű-üzemeltetőkre, mivel természeténél fogva fogyasztói adónak minősült. Másodsorban, a differenciált adókulcsok nem tettek megkülönböztetést az ír piac és más tagállamok piacai között. Az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatok túlnyomó többsége nem belföldi járat volt (68 %, a belföldi járatok részesedése csupán 32 %). Harmadsorban, a légijármű-üzemeltetők egy a verseny számára nyitott piacon tevékenykednek, ami azt jelenti, hogy a piac nyitott volt új belépők számára, melyekre az alacsonyabb adókulcs azonos feltételek mellett vonatkozott, mint más légijármű-üzemeltetők esetében. Ha az alacsonyabb adókulcs következtében egyes légijármű-üzemeltetők előnyben részesültek volna, a nem ír légitársaságok feltételezhetően olyan járatok működtetése mellett döntöttek volna, melyekre az alacsonyabb adókulcs vonatkozik. Az új belépők hiánya arról tanúskodik, hogy az alacsonyabb adókulcs nem részesített előnyben bizonyos légijármű-üzemeltetőket.

4.1.6. *Bármilyen támogatás de minimis támogatásnak minősülne, vagy az érintett légijármű-üzemeltetőkre elhanyagolható hatást gyakorolna*

(35) Az ír hatóságok állítása szerint még ha az alacsonyabb adókulcs a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak is minősülne, azt a belső piaccal összeegyeztethetőnek kellene tekinteni, mivel vagy *de minimis* támogatásnak minősülne, vagy pedig az érintett légijármű-üzemeltetőkre gyakorolt hatásuk egyébként is elhanyagolható lenne.

4.2. **Harmadik felek észrevételei**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Az alacsonyabb adókulcs állami támogatási mivoltára való tekintettel a Ryanair egyetértett a Bizottság 2011. május 13-i határozatában közzétett előzetes álláspontjával, miszerint az alacsonyabb adókulcs egyes légijármű-üzemeltetőket előnyben részesített, és a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A Ryanair azonban nem értett egyet a Bizottság azon álláspontjával, miszerint i. a 10 EUR értékű magasabb adókulcs szokásos adómértéknek tekintendő és ii. a Ryanair az intézkedés révén előnyben részesült.

(37) A „szokásos” vagy „általános” adókulcs az adórendszer keretein belüli létrehozására való tekintettel a Ryanair szerint önkényes a Bizottság azon álláspontja, miszerint a 10 EUR értékű magasabb adókulcs a szokásos adómérték és valamennyi légijármű-üzemeltető, melyre a 2 EUR értékű alacsonyabb adókulcs vonatkozott, ezáltal előnyben részesült. A Ryanair álláspontja szerint nem indokolt, hogy az alacsonyabb adókulcs helyett a magasabb legyen a szokásos adókulcsnak tekintendő. Továbbá, mivel a kétszintes adókulcsot egyetlen adókulcs váltotta fel, az új adómérték várhatóan az eredeti adókulcsok kombinációja. Az új adókulcs ezért ésszerű referenciaértékként szolgálhat a kétszintes rendszerből származó bármilyen hátrány vagy előny megítéléséhez.

(38) A Ryanair állítása szerint továbbá a kétszintes légiközlekedési adóból a Ryanairnek nem származott előnye. Egy esetlegesen állami támogatásnak minősülő intézkedés

vizsgálata során a Bizottság köteles figyelembe venni az intézkedés a kedvezményezettre gyakorolt összhatását, és különösen levonni minden az állítólagos támogatásból származó előnyt terhelő egyedi költségeket. A kétszintes adórendszer érvényben létének ideje alatt a Ryanair a 2. táblázatban bemutatottak alapján fizette az adót.

Táblázat

A szállított utasok és a befizetett adó a 2009. március 30. és 2011. március 1. közötti időszakban.

Célállomás-kategória a Dublin repülőtérről	Adóköteles utasok	Befizetett adó	Részesedés
Legfeljebb 300 km belföldre (2 EUR mértékű adókulcs)	[…] (*)	[…] (*)EUR	[0.5-2.5] (*) %
Legfeljebb 300 km külföldre (2 EUR mértékű adókulcs)	[…] (*)	[…] (*)EUR	[1.5-4.5] (*) %
Több mint 300 km az EU-n belül	[…] (*)	[…] (*)EUR	[93-98] (*) %
Több mint 300 km az EU-n kívül	[…] (*)	[…] (*)EUR	[0.3-2.5] (*) %
ÖSSZESEN	[…] (*)	[…] (*)EUR	100 %

(39) Mivel a Ryanair véleménye szerint a 3 EUR mértékű adókulcsot kellene szokásos adókulcsnak tekinteni, a Ryanair a 2009. március 30. és 2011. március 1. közötti időszakban […] (*) EUR ([10]) mértékű légiközlekedési adó befizetésére lett volna köteles. Ez az érték a ténylegesen befizettet összegnél […] (*) EUR-val kevesebb (lásd a 2. táblázatot). A Ryanair így azt állítja, hogy az alacsonyabb adóból előnye nem származott, hanem inkább hátrányt szenvedett.

4.3. **Írország megjegyzései a harmadik felek észrevételeivel kapcsolatban**

(40) 2012. január 13-án az ír hatóságok benyújtották a Ryanair megjegyzéseivel kapcsolatos álláspontjukat: Elsősorban, nem értenek egyet az adó Ryanair által megadott leírásával, mivel álláspontjuk szerint az adó lényegében fogyasztói adónak minősül, és az alacsonyabb adókulcsból a légijármű-üzemeltetőknek előnye nem származott. Másodsorban, nem érthető számukra, hogy a Ryanair hogy lehet az alacsonyabb adókulcs által legközvetlenebbül és legnegatívabban érintett fél, különösen tekintettel arra, hogy az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatokon szállított utasok [56–63] (*) %-át épp a Ryanair szállítja. Harmadsorban, nem megalapozott az az állítás, miszerint az alacsonyabb adókulcs létrehozásának célja az Aer Arann támogatása volt. A légiközlekedési adó kialakításakor az ír hatóságok nem vettek figyelembe egyetlen konkrét légijármű-üzemeltetőt sem. Negyedsorban, a Ryanair érvelése, miszerint a 10 EUR mértékű magasabb adókulcs nem tekintendő a légiközlekedési adó szokásos mértékének, logikailag nem indokolt. A kétszintes adórendszerben a járatok 85–90 %-ának esetében a magasabb adókulcs alkalmazandó. Az ír hatóságok megerősítették, hogy az adó mértéke és a távolság közötti arányosság beállítása érdekében engedélyezték a 10 EUR mértékű általános adókulcstól való eltérést.

([10]) 3 EUR szorozva […] (*) utassal

5. ÉRTÉKELÉS

5.1. **A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás megléte**

(41) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „*a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.*”

Szelektivitás

(42) Kizárólag a szelektív intézkedések tartoznak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése hatálya alá ([11]). Az intézkedés szelektív mivoltának meghatározásához a Bizottságnak meg kell ítélnie, hogy az adott intézkedés előnyben részesít-e „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését” a rendszer által elérendő cél tekintetében hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévőkkel szemben ([12]). A pénzügyi intézkedés az állandó ítélkezési gyakorlat ([13]) alapján prima facie látásra szelektív, ha eltérést jelent az általános adózási keretszabály szokásos használatához képest.

(43) Elsősorban, a Bizottságnak ezért meg kell határoznia a megfelelő referenciául szolgáló adórendszert. Az adózás tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy az adórendszer meghatározása elvben a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartozik. Adórendszerük megtervezésekor az ír hatóságok úgy döntöttek, hogy a légiközlekedési adó adóköteles eseményét egy Írországban található repülőtérről induló repülőgépen távozó utas meglétében határozzák meg. A referenciául szolgáló rendszer ezért az egy írországi repülőtérről induló repülőgépen utazó légi utasok adóztatása. E rendszer célja az állami költségvetés bevételeinek növelése. Azt a megállapítást, miszerint a referenciául szolgáló rendszer ezért az egy Írországban található repülőtérről induló repülőgépen utazó légi utasok adóztatása, az ír hatóságok a harmadik fél észrevételeire adott válaszukban megerősítették.

([11]) Lásd a C-66/02. sz., *Olaszország* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet(EBHT 2005., I-10901. o.) 94. pontját.

([12]) Lásd például a C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* ügy (EBHT 2001., I-8365. o.) 41. pontját, a C-308/01. sz., *GIL Insurance és társai* ügy (EBHT 2004., I-4777. o.) 68. pontját, a C-172/03. sz., *Heiser* ügy (EBHT 2005., I-1627. o.) 40. pontját, a C-88/03. sz., *Portugália* ügy (EBHT 2006., I-7115. o.) 54. pontját és a C-169/08. sz., *Presidente del Consiglio dei Ministri kontra Regione Sardegna* ügy (EBHT 2009., I-10821. o.) 61. pontját.

([13]) Lásd például a T-210/02. sz., *RENV British Aggregates Association kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., II-2789. o.) 107. pontját, a C-88/03. sz., *Portugália* ügyben hozott ítélet 56. pontját és a C-487/06 P sz., *British Aggregates* ügyben hozott ítélet (EBHT 2008.) 81-83. pontját.

(44) Másodsorban, az állandó ítélkezési gyakorlattal ([14]) összhangban a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy a szóban forgó adóintézkedés eltérést képez-e a meghatározott referenciarendszertől.

(45) A Ryanair azt állította, hogy a 2 EUR mértékű alacsonyabb adókulcs, illetve a 2011. március 1-én bevezetett 3 EUR mértékű egységes adókulcs tekintendő a légiközlekedési adórendszer szokásos adómértékének. Az Egyesült Királyság nyugati területein található célállomások kivételével azonban az alacsonyabb adókulcs csak belföldi célállomások esetében alkalmazandó, ami az ír hatóságok szerint az összes adóköteles járat 10–15 %-ának felel meg. Ezért az nem minősíthető a szokásos adókulcsnak. Ami a 3 EUR mértékű adókulcsot illeti, az nem volt érvényben abban az időszakban, amelyre ez a határozat vonatkozik, ezért abban az időszakban nem tekinthető a légiközlekedési adórendszer szokásos mértékének. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a magasabb 10 EUR mértékű adókulcs volt a referenciául szolgáló rendszer szokásos adókulcsa, míg a járatok egy jól körülhatárolható kategóriája esetében alkalmazható 2 EUR mértékű csökkentett adókulcs kivételt képezett a referenciarendszerből.

(46) Harmadsorban, a Bizottság köteles megvizsgálni, hogy „a rendszer természete és általános felépítése” ([15]) indokolja-e ezeket a kivételeket az adott tagállamban. Ha ez a helyzet áll fenn, az intézkedés nem tekintendő szelektív előnyt képezőnek, és így a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak. Ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy az ítélkezési gyakorlat ([16]) értelmében nem a konkrét szóban forgó intézkedés, hanem a megfelelő referenciául szolgáló rendszer alap- és vezérelvei a mérvadóak.

(47) Az ír hatóságok szerint az alacsonyabb adókulcsot az adó mértéke és az utazási távolság közötti arányosság beállítása céljából vezették be. A Bizottság megállapítja, hogy az indokolás nem az adórendszer, hanem inkább maga az eltérés alap- és vezérelveivel függ össze. Az adó szerkezete és objektív természete nem az utazási távolsággal, hanem az egy írországi repülőtérről való indulás tényével függött össze. A pénzügyi hatósággal való kapcsolat, az adókötelezettséggel járó esemény (egy írországi repülőtérről való indulás) és az ír társadalomra kiható negatív externáliák (zaj és légszennyezés) a járat célállomásától és az utazási távolságtól függetlenül minden írországi repülőtérről induló utas esetében azonosak voltak. E cél elérése tekintetében az érintett légijármű-üzemeltetők azonos jogi és ténybeli helyzetben voltak.

(48) Továbbá, az adórendszerre nem jellemző a tényleges utazási távolság tekintetében megfelelően differenciált adómérték. Elsősorban, az adókulcs kezdetben nem a tényleges utazási távolság, hanem a Dublin repülőtér és a célállomás közötti távolság alapján, a kiindulás tényleges helyétől függetlenül került alkalmazásra. Másodsorban, az adórendszer csak két adókulcsot határoz meg: egyet a Dublin repülőtérről induló nagyon rövid távolságú járatok és egyet az összes többi járat esetében.

(49) Továbbá, még ha az eltérés a légiközlekedési adórendszer elveinek természetéből és logikájából is adódik, a Bíróság megállapította, hogy az előnynek nem csak a szóban forgó adórendszer belső jellemzőivel, hanem annak végrehajtásának módjával is összhangban kell állnia ([17]). A (47) preambulumbekezdésben említettek szerint az adórendszer ténylegesen nem biztosította az adómérték az utazási távolsághoz mért arányosságát, mivel az érvényes adókulcs a Dublin repülőtér és a célállomás közötti távolság alapján, a kiindulás tényleges helyétől függetlenül került megállapításra és így csak két adókulcs volt érvényben: egy a Dublin repülőtérről induló nagyon rövid távolságú járatok és egy az összes többi járat esetében. Az Unión belüli célállomásokkal összehasonlítva a belföldi célállomású járatok jegyárai nem feltétlenül alacsonyabbak. Az intézkedés ezért nem teljesítette az adómérték utazási távolsághoz mért arányosság bebiztosítására irányuló célkitűzését. Ebben az esetben sem az ír hatóságok, sem harmadik felek nem vélték úgy, hogy az eltérés az adómérték utazási távolsághoz mért arányosságát eredményezte volna. Épp ellenkezőleg, az ír hatóságok elismerték, hogy az adó mértéke és az utazási távolság között nem állt fenn tökéletes korreláció.

(50) A Bizottság ezért nem tartja indokoltnak azon előzetes álláspontja megváltoztatását, miszerint az alacsonyabb adómérték nem adódik az adórendszer logikájából és általános felépítéséből. A Bizottság ennek megfelelően úgy véli, hogy az intézkedés szelektívnek minősül, és azt az adórendszer természete és logikája nem indokolja.

Előny

(51) Az adókiadások költségeit szokásosan a vállalkozások viselik.

([14]) Lásd a fenti 13. lábjegyzetet.

([15]) Lásd például a C-173/73. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyet (EBHT 1974., 709. o.), valamint az állami támogatási szabályoknak a vállalkozások közvetlen adóztatásával kapcsolatos intézkedésekre történő alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény 13. és az azt követő pontjait, HL C 384, 1998.12.10., 3. o.

([16]) Lásd például a C-78/08-tól C-80/08-ig sz., Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate kontra Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, felszámolás alatt, kontra Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate és Ministero delle Finanze kontra Michele Franchetto, nem bejelentett ügyekben hozott ítéleteket, különösen annak 69. pontját, valamint a T-210/02. sz. ügyben hozott ítélet 107. pontját.

([17]) Lásd például a C78-C-80/08. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet 73. pontját.

(52) A légiközlekedési adó alkalmazása hatással lehet a légitársaságok forgalmára, melyeknek az adót az ügyfeleik számára kínált jegyek árának emelése útján vagy – ha nem kívánják átruházni az adóterhet ügyfeleikre – minden eladott jegy haszonkulcsának csökkentésével kell kitermelniük. Ezzel összefüggésben 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, és így […] a belföldi járatokat előnyben részesítik a közösségen belüli járatokkal szemben”* ([18]).

(53) Az alacsonyabb adókulcs ezért egyes járatok esetében kisebb hatással bír az azokat kínáló légijármű-üzemeltetőkre, mint a szokásos adókulcs. Ezek a légijármű-üzemeltetők mentesülnek a költség alól, melyet szokásosan viselniük kell, és ezért alacsonyabb költséget kell vállalniuk vagy áthárítaniuk ügyfeleikre.

(54) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az alacsonyabb adókulcs előnyben részesíti az ezen adókulcs alá tartozó járatokat működtető légijármű-üzemeltetőket. A közvetlenül vállalandó vagy ügyfeleikre átruházandó alacsonyabb költség felhasználható pénzügyi forrást jelentett e légijármű-szolgáltatók számára, javítva ezzel gazdasági helyzetüket a légiközlekedési piacon versengő más légijármű-üzemeltetőkkel szemben. Az előny a 2 EUR mértékű alacsonyabb adókulcs és a 10 EUR mértékű szokásos adókulcs közötti különbségnek felel meg a 2009. március 30. és a 2011. március 1. közötti időszakban. A Bizottság megjegyzi, hogy az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatokat olyan légitársaságok működtették, melyek szoros kapcsolatban állnak Írországgal (az Aer Lingust, az Aer Arannt és a Ryanairt Írországban alapították, székhelyük még mindig itt található). A csökkentett adókulcs ezért ténylegesen előnyben részesítette az írországi légijármű-üzemeltetőket a többi uniós légitársasággal szemben.

(55) A Bizottság nem tudja elfogadni a Ryanair azon érvelését, miszerint az előny csak az alacsonyabb adókulcs és a 2011. március 1-én bevezetett 3 EUR mértékű adókulcs közötti különbségnek felel meg. Ez az adómérték az alacsonyabb adókulcs érvényességével egyidejűleg nem volt érvényben, és az előny meghatározásakor egy olyan referenciaérték alkalmazása, amelyet egy alacsonyabb és egy magasabb adókulcsot tartalmazó adórendszerben a két adókulcs közötti szinten állapítottak meg, nem mutatja ki a biztosított előny teljes egészét.

(56) A Ryanair továbbá azt állította, hogy az alacsonyabb adókulcs révén kisebb mértékű előnyben részesült, mint például az Aer Arann, mivel járatainak többsége a magasabb adókulcs alá tartozó célállomásokra repül. A 2 EUR mértékű alacsonyabb adókulcs alkalmazásából származó előny az ezen adókulcs és a 10 EUR mértékű adókulcs közötti különbségnek felel meg. Az alacsonyabb adókulcs alkalmazásával egyes járatok esetében a Ryanair csakúgy, mint az adott adókulcs alá tartozó járatokat működtető minden más légijármű-üzemeltető, a két adókulcs közötti különbségnek megfelelő előnyben részesült.

(57) Az ír hatóságok állítása szerint az adót az utasokra szándékozták áthárítani, ezért a légijármű-üzemeltetőknek ebből semmilyen előnye nem származott. Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy egy adott adókulcs csökkentése annak szokásos mértékéhez képest abban az esetben is szelektív előnyben részesítheti a csökkentett adómérték fizetésére köteles légijármű-üzemeltetőt, ha egy jogszabály megköveteli a szóban forgó adó ügyfelekre való áthárítását ([19]) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a szóban forgó esetben nem működött az adó tényleges áthárítását biztosító mechanizmus, hanem az adó ügyfelekre történő áthárításának kérdését és módját a légijármű-üzemeltetőre hagyták. A panaszos panaszában ennek épp az ellenkezőjét állította, miszerint az adóköltséget nem tudta áthárítani ügyfeleire, mivel az aránytalanul érintette volna jegyárait. A Bizottság ezért nem ért egyet az ír hatóságokkal, miszerint a légijármű-üzemeltetők semmilyen előnyben nem részesültek: Azoknak a légijármű-üzemeltetőknek, melyek egyes járatok esetében az alacsonyabb adókulcsot alkalmazták, a többi üzemeltetővel szemben kisebb mértékű költséget kellett áthárítaniuk ügyfeleikre. Ez a jövedéki adóból származó támogatási intézkedésekkel kapcsolatos bizottsági gyakorlattal is összhangban van ([20]), mely szerint az ilyen adók alóli mentesítés előnyben részesíti az adó befizetésére köteles légijármű-üzemeltetőt, függetlenül a költségek a vállalat ügyfeleire történő áthárításának lehetőségétől.

(58) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az alacsonyabb adókulcs előnyben részesített egyes légijármű-üzemeltetőket. Az előny a 2 EUR mértékű alacsonyabb adókulcs és a 10 EUR mértékű szokásos adókulcs közötti különbségnek felel meg a 2009. március 30. és a 2011. március 1. közötti időszakban. Az alacsonyabb adókulcs alá tartozó járatokat olyan légitársaságok működtették, melyek szoros kapcsolatban állnak Írországgal (az Aer Lingus, az Aer Arann és a Ryanair). A csökkentett adókulcs ezért előnyben részesítette az írországi légijármű-üzemeltetőket a többi uniós légitársasággal szemben.

([18]) Lásd például a C-92/01 sz., *Georgios Stylianakis kontra Elliniko Dimosio* ügy (EBHT 2003., I-1291. o.) 28. pontját és a C-70/99 sz., *Bizottság kontra Portugália* ügy (EBHT 2001., I-4845. o.) 20. pontját.

([19]) Lásd például a C-143/99. sz. ügyet, és különösen annak 5., 54. és 55. pontját.

([20]) Lásd a Bizottság C(2007) 754 sz., az N 892/2006 számú állami támogatásról szóló határozatát– FI – A differenciált energiaadórendszer módosítása, HL C 109, 2007.5.15., 1. o.; a Bizottság C(2007) 2416/2. sz., N 775/2006 ügyben hozott határozatát– DE – Csökkentett adókulcsok a feldolgozóipar, a mezőgazdaság és az erdészet számára, stb., HL C 152, 2007.7.6, 3. o.; a Bizottság C(2005) 1815/3. sz., az N 190/A/2005 ügyben hozott határozatát– UK – Az éghajlatváltozási adó módosítása, HL C 146, 2006.6.22., 8. o. és a Bizottság C(2009) 8093/2. sz., az N 327/2008 ügyben hozott határozatát – DK – NOx-re vonatkozó adócsökkentések nagy szennyezők és szennyezéscsökkentő vállalatok számára, biogázra és biomasszára vonatkozó adócsökkentések, HL C 166, 2010.6.25., 1. o.

Állami források és az államnak való betudhatóság

(59) Az a tény, hogy az ír hatóságok engedélyezték egy a szokásosnál alacsonyabb adókulcs alkalmazását, az állam adóbevételének csökkenését eredményezte, amelyet így állami forrásokból kellett finanszírozni. Mivel az alacsonyabb adókulcsról a nemzeti hatóságok határoztak, ezért ez az intézkedés az államnak tudható be.

A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(60) Az alacsonyabb adókulcs révén előnyben részesülő légijármű-üzemeltetők versenytársaikkal ellentétben mentesültek a költség alól, melyet szokásosan maguknak kellett volna viselniük, vagy át kellett volna hárítaniuk ügyfeleikre. Ezért a légiközlekedési adó alacsonyabb kulcsa javította gazdasági helyzetüket a légiközlekedési piacon versengő más légijármű-üzemeltetőkkel szemben, ami torzítja a versenyt, vagy ezzel fenyeget.

(61) Ha az állam által vagy állami forrásokból nyújtott támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más versenyző vállalkozásokéhoz képest az Unión belüli kereskedelemben, az utóbbiakat a támogatás által érintett vállalkozásoknak kell tekinteni ([21]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más vállalkozásokkal verseng ([22]). A légi közlekedési szektorra jellemző a különböző tagállamokból származó üzemeltetők fokozott versenye, különösen a légi közlekedési liberalizáció harmadik stádiumának, nevezetesen a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek ([23]), a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendeletnek ([24]) és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendeletnek ([25]) („harmadik csomag") 1993. január 1-i hatálybalépése óta. A csökkentett adókulcs így hatást gyakorolt a tagállamok közötti kereskedelemre, mivel megerősítette egy uniós szinten teljesen liberalizált piacon versengő egyes légijármű-üzemeltetők helyzetét.

(62) Mivel a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében előírt kritériumok teljesültek, az intézkedés a csökkentett adókulcsból profitáló járatokat működtető légijármű-üzemeltetők részére nyújtott állami támogatásnak minősül.

5.2. **Jogszerűség**

(63) Azzal, hogy az intézkedést nem jelentették be annak végrehajtása előtt, az ír hatóságok nem tettek eleget a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdéséből adódó kötelezettségüknek. Az intézkedés így jogellenes állami támogatásnak minősül.

5.3. **A támogatás összeegyeztethetősége a Szerződéssel**

(64) A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében egy támogatás akkor tekinthető összeegyeztethetőnek a közös piaccal, ha az az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására irányul, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. Mivel a támogatás működési támogatásnak minősült, az egyes légijármű-üzemeltetők kiadásainak csökkentése a Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében elvben összeegyeztethetetlen a belső piaccal ([26]). A támogatás ezzel összefüggésben nem tartozik az állami támogatások összeegyeztethetőségéről szóló egyetlen bizottsági iránymutatás hatálya alá sem. Nem tartozik különösen a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások ([27]) hatálya alá, mivel nem függ össze bizonyos útvonalak indításával. Az ír hatóságok nem érveltek oly módon, és nem szolgáltattak olyan információt, amely igazolná az állami támogatás a környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás ([28]) értelmében vett összeegyeztethetőségét. Épp ellenkezőleg, kifejtették, hogy az adó célja nem a környezet védelme, hanem a bevételtermelés. Az a tény, hogy a szóban forgó adó egyértelműen vagy arányosan nem függ össze az energiafelhasználás, a szennyezés, a gázkibocsátás, a zajszintek stb. csökkentésével, alátámasztja ezt az érvelést. A Bizottság ezért a támogatást a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében nem tekinti összeegyeztethetőnek a belső piaccal.

(65) A szóban forgó támogatás nem képez semmilyen, a Szerződés 107. cikke (2) és (3) bekezdése értelmében vett kivételt.

(66) A Bíróság szerint továbbá a támogatás azon elemei, melyek ellentétesek a Szerződés 107. és 108. cikkein kívüli egyes rendelkezéseivel, olyan elválaszthatatlanul kapcsolódhatnak a támogatás tárgyához, amely lehetetlenné teszi külön vizsgálatukat ([29]). Ebben az esetben, a (10) preambulumbekezdésben említettek szerint, a differenciált adókulcsok a Bizottság vizsgálatának tárgyát képezték, amely vizsgálat megállapította, hogy sértették az 1008/2008/EK rendeletet és a Szerződésnek a szolgáltatásnyújtás szabadságáról szóló 56. cikkét, mivel a

([21]) Lásd különösen a 730/79. sz., Philip Morris kontra Bizottság ügy (EBHT 1980., 2671.o.) 11. pontját, a C-53/00. sz., Ferring ügy (EBHT 2001., I-9067.o.) 21. pontját és a C-372/97. sz., Olaszország kontra Bizottság ügy (EBHT 2004., I-3679.o.) 44. pontját.

([22]) A T-214/95 sz., *Het Vlaamse Gewest* kontra *Bizottság* (EBHT 1998., II-717.o.)

([23]) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

([24]) HL L 240., 1992.8.24., 8. o.

([25]) HL L 240., 1992.8.24., 15. o.

([26]) A T-459/93 sz., *Siemens SA kontra Bizottság* ügy (EBHT 1995, II-1675. o.) 48. pontja. Lásd még a T-396/08. sz., *Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság* ügy (EBHT 2010), fellebbvitel alatt, 46-48. pontját és a C-156/98. sz., *Németország kontra Bizottság* ügy (EBHT 1980, I-6857. o.) 30. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

([27]) HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

([28]) HL C 82., 2008.4.1., 1. o.

([29]) Lásd például a C-225/91. sz., *Matra kontra Bizottság* (EBHT 1993., I-3203. o.) 41. pontját és a T-156/98. sz., *RJB Mining kontra* Bizottság (EBHT 2001., II-337. o.) 112. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

differenciálás hátrányosabb kötelezettségeket állapított meg az Unión belüli légi közlekedési szolgáltatások nyújtása esetében, mint a belföldi szolgáltatások esetében. A repülőtéri adókkal kapcsolatos esetekben a Bíróság egyértelműen megállapította, hogy a Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságáról szóló rendelkezései a közlekedési ágazatra is vonatkoznak ([30]). Ebben az esetben az állami támogatás az adókulcsok differenciálásából ered. Mivel az adó és a támogatás ugyanazon pénzügyi intézkedés két elemét képezi, azok egymástól elválaszthatatlanok ([31]), és ezért az állami támogatás nem odaítélhető anélkül, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságának elvébe ne ütközzön. Következésképpen, a támogatás semmilyen esetben sem minősíthető a Szerződéssel összeegyeztethetőnek, mivel az elkerülhetetlenül sértené az 1008/2008/EK rendelet és a Szerződés 56. cikkének rendelkezéseit.

(67) A Bizottság következésképpen megállapítja, hogy a támogatás nem minősíthető a Szerződéssel összeegyeztethetőnek.

6. **KÖVETKEZTETÉS**

(68) A Bizottság megállapítja, hogy a második pénzügyi törvény, a Finance (n° 2) Act 2008 55. szakaszában, és különösen annak 2. cikke b) pontjában előírt, a Dublin repülőtértől legfeljebb 300 km-re lévő célállomásra induló járatok esetében alkalmazandó légiközlekedési adó alacsonyabb kulcsa a 2009. március 30. és 2011. március 1. közötti időszakban a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Írország jogszerűtlenül alkalmazta ezt az állami támogatást, amely sérti a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdését.

(69) Az állami támogatás összeegyeztethetetlen a Szerződés 107. cikke (2) és (3) bekezdésében előírt eltérésekkel. Mivel a szóban forgó intézkedés esetében az összeegyeztethetőségnek más oka nem feltételezhető, ezért az intézkedés összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(70) Az állami támogatás mértéke minden utasra kiszabott légiközlekedési adó alacsonyabb kulcsa és a 10 EUR mértékű szokásos adókulcs közötti különbségnek felel meg (azaz utasonként 8 EUR). Ez minden, 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 járatra vonatkozik. A kedvezményezettek a Ryanair, az Aer Lingus, az Aer Arann és más, Írország által megjelölendő légi fuvarozók.

([30]) Lásd a C-92/01., *Georgios Stylianakis* kontra *Elliniko Dimosio* ügy 23. pontját, a C-70/99., *Bizottság* kontra *Portugália* ügy (EBHT 2001., I-4845. o.) 27. és 28. pontját és a C-49/89., *Corsica Ferries France* kontra *Direction Générale des Douanes Françaises* (EBHT 1989., 4441. o.) 10. pontját.

([31]) A C-526/04. sz., *Laboratoires Boiron* kontra *ACOSS* ügy (EBHT 2006., I-7529. o.) 45. pontja.

(71) A 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban, amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottságnak meg kell követelnie, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettek által történő visszafizettetésére. Írországot ezért kötelezni kell arra, hogy az összeegyeztethetetlen támogatást fizettesse vissza,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A második pénzügyi törvény, a Finance (n° 2) Act 2008 55. szakaszában alkalmazott, 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 légiközlekedési adó alacsonyabb kulcsa formájában megnyilvánuló, Írország által a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve jogszerűtlenül végrehajtott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

2. cikk

Az 1. cikkben említett rendszer keretében nyújtott egyedi támogatás nem minősül állami támogatásnak, amennyiben megfelel a 994/98/EK tanácsi rendelet ([32]) 2. cikkével összhangban elfogadott rendeletben meghatározott feltételeknek.

3. cikk

Az 1. cikkben említett rendszer keretében nyújtott egyedi támogatás, amely odaítélésének időpontjában megfelel a 994/98/EK rendelet 1. cikkével összhangban elfogadott rendeletben vagy egy támogatási rendszert jóváhagyó bizottsági határozatban meghatározott feltételeknek, az ilyen típusú támogatásra alkalmazandó maximális támogatási intenzitás erejéig összeegyeztethető a belső piaccal.

4. cikk

1. Írország köteles a kedvezményezettekkel visszafizettetni az 1. cikkben említett támogatási program keretében nyújtott összeegyeztethetetlen támogatásokat.

2. A visszafizettetendő összegeknek tartalmazniuk kell a kamatokat, a támogatásnak a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszatérítés időpontjáig.

3. A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([33]) V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

([32]) HL L 142., 1998.5.14., 1. o.
([33]) HL L 140., 2004.4.30., 1. o.

5. cikk

1. Az 1. cikkben említett rendszer keretében odaítélt támogatás visszafizettetése azonnali és tényleges.

2. Írország gondoskodik e határozatnak a határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtásáról.

6. cikk

1. A határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Írország benyújtja az alábbi információkat:

(a) az 1. cikkben említett rendszer keretében támogatásban részesült kedvezményezettek listája és az említett rendszer alapján kapott támogatás teljes összege kedvezményezettenkénti bontásban;

(b) az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg, tőkével és kamatokkal együtt;

(c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása;

(d) dokumentumok annak bizonyítására, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

2. Írországnak mindaddig folyamatosan tájékoztatnia kell a Bizottságot az ezen határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedésekről, amíg az 1. cikkben említett támogatási program keretében nyújtott támogatás visszafizettetése be nem fejeződött. A Bizottság kérésére Írország azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Írország továbbá részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

7. cikk

E határozatnak Írország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2012. július 25-én.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök