A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2016. december 21.[1]

„Fellebbezés — Állami támogatások — Légi szállításra kivetett nemzeti adó — Differenciált adómérték alkalmazása — A nemzeti repülőtértől legfeljebb 300 km-re található célállomásra közlekedő légi járatra alkalmazandó csökkentett adómérték — Előny — Szelektív jelleg — Értékelés abban az esetben, ha az adóintézkedés a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozásának minősülhet — Visszatérítés — Fogyasztási adó”

A C-164/15. P és C-165/15. P. sz. egyesített ügyekben,

az **Európai Bizottság** (képviselik: L. Flynn, D. Grespan, T. Maxian Rusche és B. Stromsky, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

fellebbezőnek

az Európai Unió Bírósága alapokmányának 56. cikke alapján 2015. április 9-én benyújtott két fellebbezése tárgyában,

a többi fél az eljárásban:

az **Aer Lingus Ltd** (székhelye: Dublin [Írország], képviselik: K. Bacon és A. Robertson QC, valamint D. Bailey barrister, M. A. Burnside solicitor megbízásából)

alperes az elsőfokú eljárásban (C-164/15 P) és beavatkozó fél az elsőfokú eljárásban (C-165/15 P),

a **Ryanair Designated Activiy Company**, korábban Ryanair Ltd. (székhelye: Dublin [Írország], képviselik: B. Kennelly QC, I.-G. Metaxas-Maragkidis dikigoros és E. Vahida avocat)

felperes az elsőfokú eljárásban (C-165/15 P),

Írország (képviselik: E. Creedon, J. Quaney és A. Joyce, meghatalmazotti minőségben, segítőik: E. Regan SC és B. Doherty BL)

beavatkozó fél az elsőfokú eljárásban (C-164/15 P és C-165/15 P),

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: L. Bay Larsen tanácselnök, M. Vilaras (előadó), J. Malenovský, M. Safjan és D. Šváby bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

hivatalvezető: L. Hewlett főtanácsos,

1 — Az eljárás nyelve: angol.

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2016. április 7-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2016. július 5-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Fellebbezéseivel az Európai Bizottság egyrészről a C-164/15. P. sz. ügyben az Európai Unió Törvényszéke 2015. február 5-i Aer Lingus kontra Bizottság ítéletének (T-473/12, nem tették közzé, EU:T:2015:78, a továbbiakban: Aer Lingus ítélet), másrészről a C-165/15. P. sz. ügyben az Európai Unió Törvényszéke 2015. február 5-i Ryanair kontra Bizottság ítéletének (T-500/12, nem tették közzé, EU:T:2015:73, a továbbiakban: Ryanair ítélet) (a továbbiakban együtt: megtámadott ítéletek) hatályon kívül helyezését kéri, amelyekkel a Törvényszék részben helyt adott az Aer Lingus Ltd és a Ryanair Designated Activity Company, korábban Ryanair Ltd (a továbbiakban: Ryanair) által külön-külön benyújtott kereseteknek, és megsemmisítette az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatás – Írország által bevezetett differenciált légiközlekedési adókulcsokról szóló, 2012. július 25-i 2013/199/EU bizottsági határozat (HL 2013. L 119, 30. o., a továbbiakban: vitatott határozat) 4. cikkét annyiban, amennyiben e cikk elrendeli a támogatásnak a kedvezményezettektől való visszatérítettetését, amelynek az összegét az említett határozat 70. cikke utasonként 8 euró összegben rögzíti.

2 Csatlakozó fellebbezéseikben az Aer Lingus és a Ryanair külön-külön szintén az Aer Lingus ítélet és a Ryanair ítélet hatályon kívül helyezését kéri.

Jogi háttér

A 659/1999/EK rendelet

3 Az [EUMSZ 108. cikk] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendeletnek (HL 1999. L 83., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet 1. kötet, 339. o.) „A támogatás visszatérítése [helyesen: visszatéríttetése]” című 14. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) Amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: »visszatérítési [helyesen: visszatéríttetési] határozat«). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését [helyesen: visszatéríttetését], amennyiben az ellentétes [az uniós] jog valamelyik általános elvével.

(2) A visszatérítési [helyesen: visszatéríttetési] határozat szerint visszatérítésre [helyesen: visszatéríttetésre] kerülő támogatás magában foglalja a Bizottság által megfelelő kamatlábbal meghatározott kamatot. A kamat attól a naptól esedékes, amikor a jogellenes támogatást a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, addig a napig, amíg visszafizetésre nem került.

(3) Az [Európai Unió] Bíróságának az [EUMSZ 278. cikk] értelmében hozott határozatának sérelme nélkül, a visszatérítést [helyesen: visszatéríttetést] késedelem nélkül és az érintett tagállam nemzeti joga szerinti eljárás keretében kell végrehajtani, feltéve hogy e rendelkezések lehetővé teszik a Bizottság határozatának azonnali és hatékony végrehajtását. Ebből a célból és a nemzeti bíróságok előtt zajló eljárás esetén – az uniós jog sérelme nélkül – az érintett tagállamok meghozzák a jogrendszerük szerint rendelkezésre álló szükséges intézkedéseket [helyesen: minden szükséges intézkedést], beleértve az átmeneti intézkedéseket is.”

Az 1008/2008/EK rendelet

4 [Az Unióban] a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 293., 3. o.) 15. cikkének (1) bekezdése a következőt mondja ki:

„A közösségi légi fuvarozóknak jogukban áll Közösségen belüli légi járatokat működtetni.”

5 E rendelet „Tájékoztatás és megkülönböztetésmentesség” című 23. cikkének (1) bekezdése előírja:

„A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérről kiinduló légi járatok a nagyközönség számára rendelkezésre álló, felkínált vagy bármilyen formában – többek között az interneten – közzétett légi viteldíjaival és légi tarifáival [helyesen: légi fuvardíjaival] együtt az azokra vonatkozó feltételeket is fel kell tüntetni. A megfizetendő végső árat mindenkor fel kell tüntetni, és annak magában kell foglalnia az alkalmazandó légi vitel- vagy légi tarifadíjat [helyesen: légi fuvardíjat], valamint a közzététel idején elkerülhetetlen és előre látható valamennyi vonatkozó adót, díjat, felárat és illetéket. A végső ár megjelölése mellett feltüntetik legalább az alábbiakat:

a) légi vitel- vagy légi tarifadíj [helyesen: légi fuvardíj];

b) adók;

c) repülőtéri díjak; valamint

d) egyéb díjak, felárak és illetékek, mint például a védelmi díj vagy üzemanyagfelár;

amennyiben a b), c) és d) pontban felsorolt díjakat a légi vitel- vagy légi tarifadíjon [helyesen: légi fuvardíjon] felül kell megfizetni. A választható felárakat egyértelmű, átlátható és világos formában tüntetik fel minden jegyfoglalási folyamat kezdetén, és azok elfogadásáról az ügyfél dönt [helyesen: azok elfogadása az ügyfél kifejezett nyilatkozatával történik].”

A 2014/104/EU irányelv

6 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 irányelv (HL 2014. L 349, 1. o.), (3) és (4) preambulumbekezdése kimondja:

„(3) […] Az EUMSZ 101. és 102. cikkének teljes körű érvényesülése, különösen pedig az azokban foglalt tilalmak gyakorlati érvényesülése megköveteli, hogy a nemzeti bíróságok előtt bárki (legyen szó magánjogi jogalanyokról – ideértve a fogyasztókat és a vállalkozásokat – vagy hatóságokról) kártérítést követelhessen az e rendelkezések megsértése következtében elszenvedett kárért. […]

(4) Az uniós és a nemzeti versenyjogi jogsértésekből eredő kár megtérítéséhez való uniós jog szükségessé teszi, hogy valamennyi tagállamnak az e jog hatékony gyakorlását biztosító eljárási szabályai legyenek. […]”

7 Ezen irányelvnek „A továbbhárításon alapuló védekezés” című 13. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

„A tagállamok biztosítják, hogy a kártérítési per alperese a kárigénnyel szembeni védekezésként hivatkozhasson arra, hogy a felperes részben vagy egészben továbbhárította a versenyjogi jogsértésből eredő árnövekedést. Az árnövekedés továbbhárításának megtörténtével kapcsolatos bizonyítási terhet az alperes viseli, aki e célból észszerű mértékben bizonyítékfeltárást kérhet a felperestől és/vagy harmadik felektől.”

A jogvita előzményei

8 A jogvita előzményei, ahogyan azok a megtámadott ítéletek 1–13. pontjából kitűnnek, a következőképpen foglalhatók össze.

9 Írország 2009. március 30-tól bevezetett egy *Air Travel Tax* (légi szállítást terhelő adó, a továbbiakban: LSZA) elnevezésű fogyasztási adót, amelyet közvetlenül a légitársaságok üzemeltetőitől kell beszedni minden olyan utas után, aki Írországban lévő repülőtérről induló légi járművel utazik, kivéve néhány olyan esetet, amely a jelen eljárást nem befolyásolja. Az LSZÁ-t a légi járatok üzemeltetőinek kellett elszámolniuk és megfizetniük, de ez nem érintette azon lehetőségüket, hogy ezen adó összegét a jegyárak révén áthárítsák.

10 Az LSZÁ-t a bevezetésének időpontjában az indulás és az érkezés szerinti repülőtér közötti távolság alapján vetették ki, és két eltérő mértékű adó megfizetését írták elő a légitársaságok számára, azaz a Dublin repülőterétől legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra közlekedő légi járat esetében 2 eurót (a továbbiakban: az LSZA csökkentett mértéke), minden más esetben pedig 10 eurót (a továbbiakban: az LSZA növelt mértéke).

11 2009. július 21-én a Ryanair két külön panaszt nyújtott be az LSZA kapcsán a Bizottsághoz, az elsőt az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések megsértése miatt, a másodikat pedig az EUMSZ 56. cikk és az 1008/2008 rendelet megsértésére alapítva. A második panasz alapján a Bizottság vizsgálatot indított a szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatos rendelkezések esetleges megsértése tárgyában, és 2010. március 18-án felszólító levelet küldött az ír hatóságoknak. Írország ezt követően 2011. március 1-jétől úgy módosította az LSZA számítási módját, hogy minden járat esetében utasonként 3 eurós, valamennyi járatra a megtett távolságtól függetlenül alkalmazandó egységes adómértéket vezetett be, ezért a Bizottság a vizsgálatot lezárta.

12 A Bizottság a Ryanair első panasza alapján 2011. július 13-án megindította az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást az LSZA csökkentett mértéke tárgyában. Ezen eljárás eredményeként a Bizottság elfogadta a vitatott határozatot.

13 E határozat 1. cikke megállapítja, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlen az az állami támogatás, amely a légi szállításra vonatkozó olyan csökkentett adómérték formájában nyilvánult meg, amelyet a több mint 20 utas szállítására alkalmas, állami vagy katonai célokra nem használt légi járművel, évente több mint 10 000 utast fogadó repülőtérről indulva a Dublin repülőterétől legfeljebb 300 km-re fekvő célállomásra bonyolított valamennyi légi járatra 2009. március 30. és 2011. március 1-je közötti időszakban alkalmaztak, és amelyet Írország az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megsértésével jogellenesen hajtott végre.

14 A vitatott határozat 4. cikkének (1) bekezdése arra kötelezi Írországot, hogy téríttesse vissza a jogellenes támogatást. E határozat (70) preambulumbekezdése megjelöli, hogy a visszatéríttetendő támogatás összege az LSZA csökkentett mértéke és az LSZA növelt mértéke különbözetének, azaz szállított utasonként 8 eurónak felel meg. Ugyanezen preambulumbekezdés az Aer Lingust és a Ryanairt a támogatás kedvezményezettjei között nevesíti.

A Törvényszék előtti eljárás és a megtámadott ítéletek

15 Az Aer Lingus és a Ryanair a Törvényszék Hivatalához 2012. november 1-jén (T-473/12. sz. ügy) és november 15-én (T-500/12. sz. ügy) külön-külön benyújtott keresetlevelével keresetet indított a vitatott határozat megsemmisítése iránt.

16 A T-473/12. sz. ügyben az Aer Lingus keresete alátámasztásául öt jogalapra hivatkozott, amelyek közül az elsőt arra alapította, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, mivel a vitatott határozatban az LSZA csökkentett mértékét „állami támogatásnak minősítette”, a másodikat a jogbiztonság, a tényleges érvényesülés és a megfelelő ügyintézés elvének megsértésére alapította, mivel a vitatott határozat elrendelte a támogatás visszatéríttetését, a harmadikat arra, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, és nyilvánvaló értékelési hibát vétett, mivel az intézkedés támogatásként való minősítése és az előny számszerűsítése során elmulasztotta figyelembe venni az LSZÁ-nak az utasokra való áthárítását, a negyediket a vitatott határozatban foglalt, visszatérítettésre való kötelezés miatt a 659/1999 rendelet 14. cikkének, valamint az arányosság és egyenlő bánásmód elvének megsértésére alapította, az ötödiket pedig az indokolási kötelezettség megsértésére.

17 A T-500/12. sz. ügyben a Ryanair keresete alátámasztására öt jogalapra hivatkozott, amelyek közül az elsőt téves jogalkalmazásra alapította, amely a Bizottság azon határozatát érintette, amely szerint az LSZA növelt mértéke az „általános” vagy „standard törvényes” adómérték, a másodikat arra, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és nyilvánvaló értékelési hibát követett el az LSZA révén biztosított előny értékelése kapcsán, a harmadikat arra, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, és nyilvánvaló értékelési hibát követett el a visszatérítettési határozat kapcsán, a negyediket a Bizottság visszatérítettési határozata közlésének hiányára, az ötödiket pedig a vitatott határozat indokolásának hiányára alapította.

18 A megtámadott ítéletekben a Törvényszék elsőként megvizsgálta és elutasította mindkét keresetnek az indokolás hiányára alapított ötödik jogalapját. A megtámadott ítéletek e részeit sem a fellebbezések, sem a csatlakozó fellebbezések nem említik.

19 Másodszor, különösen a Ryanair keresete vonatkozásában a Törvényszék a Ryanair ítélet 42–56. pontjában megvizsgálta és elutasította a Ryanair negyedik jogalapját. Az említett ítélet e részére sem vonatkozik a Bizottság C-165/15. P. sz. ügyben benyújtott fellebbezése, sem a Ryanair ugyanezen ügyben benyújtott csatlakozó fellebbezése.

20 Harmadszor a Törvényszék megvizsgálta és elutasította az Aer Lingus és a Ryanair kereseteinek első jogalapját. A Törvényszék lényegében megállapította, hogy a Bizottság nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor az LSZA növelt mértékét „referencia-adómértéknek” minősítette a szelektív előny fennállásának megállapítása szempontjából, és kimondta, hogy a differenciált adómértékek jelen ügyben történő alkalmazása állami támogatásnak minősül azon légitársaságok javára, amelyeknek a légi járatai az érintett időszakban az LSZA csökkentett mértéke alá tartoztak.

21 A Törvényszék negyedszer az Aer Lingus keresetének harmadik és negyedik jogalapját, valamint a Ryanair keresetének második és a harmadik jogalapját vizsgálta, amelyeknek részben helyt adott.

22 E vizsgálat keretében a Törvényszék megállapította, hogy a Bizottság „mérlegelési hibát követetett el, és tévesen alkalmazta a jogot” azzal, hogy a kedvezményezettektől, köztük az Aer Lingustól és a Ryanairtől visszatérítettendő támogatás összegét az LSZA csökkentett mértékének kedvezményéből részesülő járatokat igénybe vevő utasonként 8 euróban, azaz az említett adómérték és az LSZA növelt mértékének különbözetében határozta meg. A Törvényszék szerint, mivel az LSZA csökkentett mértékének alkalmazásából származó gazdasági előny akár részlegesen is továbbhárítható volt az utasokra, a Bizottság jogszerűen nem állapíthatta meg, hogy az érintett légitársaságoknak juttatott előny minden esetben automatikusan 8 eurót tett ki.

23 Az Aer Lingus ítélet 124. pontjában a Törvényszék következésképpen megállapította, hogy „anélkül, hogy határozni kellene az arányosság és az egyenlő bánásmód elveinek [az Aer Lingus] által hivatkozott állítólagos megsértése tárgyában”, a keresete harmadik és negyedik jogalapjának helyt kell adni.

24 Hasonlóképpen a Ryanair-ítélet 150. pontjában a Törvényszék kimondta, hogy a Ryanair harmadik és negyedik jogalapjának helyt kell adni, „anélkül hogy szükséges lenne megvizsgálni a harmadik jogalap második részét, illetve [az Aer Lingus által] felhozott többi érvet”, amely a jelen eljárásba a Ryanair kérelmeinek támogatása végett beavatkozott.

25 A Törvényszék ezért a megtámadott ítéletek rendelkező részének 1. pontjában megsemmisítette a vitatott határozat 4. cikkét „annyiban, amennyiben [e cikk] a támogatásnak a kedvezményezettekkel történő visszatérítettését olyan összegben rendeli el, amelyet az említett határozat (70) preambulumbekezdése utasonként [8] euróban állapít meg”. Az említett ítéletek rendelkező részének 2. pontjában a Törvényszék a kereseteket a fennmaradó részükben elutasította.

A felek kérelmei a Bíróság előtt

26 A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletek rendelkező részének 1. pontját;

– teljes egészében utasítsa el a Törvényszék előtti kereseteket, vagy másodlagosan utalja vissza az ügyet a Törvényszék elé;

– utasítsa el a csatlakozó fellebbezéseket, és

– az elsőfokú eljárás felpereseit kötelezze a költségek viselésére, vagy másodlagosan a két eljárás költségeiről jelenleg ne határozzon.

27 Az Aer Lingus és a Ryanair azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletek rendelkező részének 2. pontját;

– semmisítse meg a vitatott határozatot;

– utasítsa el a fellebbezéseket, és

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére;

28 Írország azt kéri, hogy a Bíróság:

– adjon helyt a Bizottság fellebbezéseinek, és utasítsa el a Törvényszék előtti kereseteket, továbbá

– utasítsa el a csatlakozó fellebbezéseket.

Az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitására irányuló kérelemről

29 A Bíróság Hivatalához 2016. július 19-én benyújtott beadványával az Aer Lingus azt kérte, hogy a Bíróság eljárási szabályzatának 83. cikke alapján rendeljék el az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását. Kérelmének alátámasztására az Aer Lingus annak szükségességére hivatkozik, hogy állást kell foglalni a főtanácsnok által ismertetett indítvány tárgyában, és különösen az említett indítvány 79.,

80., 83. és 88–99. pontjában említett érvek és ítélkezési gyakorlat kapcsán. Egyébiránt az Aer Lingus úgy véli, hogy lehetőséget kell kapnia a Törvényszék előtti eljárásban nem vizsgált jogalapokkal és érvekkel kapcsolatos észrevételei előadására, arra az esetre, ha a Bíróság az Aer Lingus ítéletet hatályon kívül helyezné, és megállapítaná, hogy a per állása lehetővé teszi az érdemi határozat meghozatalát.

30 A Bíróság Hivatalához 2016. augusztus 18-án benyújtott beadványában a Ryanair jelezte, hogy támogatja a szóbeli szakasz újbóli megnyitása iránt az Aer Lingus által előterjesztett kérelmet, és ő maga is kéri a szóbeli szakasz újbóli megnyitását alapvetően ugyanazon indokok alapján, mint amelyeket az Aer Lingus előadott.

31 Emlékeztetni kell arra, hogy az Európai Unió Bíróságának alapokmánya és a Bíróság eljárási szabályzata nem teszi lehetővé, hogy a felek a főtanácsnoki indítványra válaszként észrevételeket tegyenek (2014. szeptember 4-i Vnuk-ítélet, C-162/13, EU:C:2014:2146, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 Az EUMSZ 252. cikk második bekezdése szerint ugyanis a főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva, nyilvános tárgyaláson indokolással ellátott indítványt terjesszen elő azokban az ügyekben, amelyek esetében az Európai Unió Bíróságának alapokmánya szerint a főtanácsnok részvételére van szükség. A Bíróságot nem köti sem a főtanácsnok indítványa, sem pedig az annak alapjául szolgáló indokolás. Következésképpen az, ha a fél nem ért egyet a főtanácsnok indítványával, bármilyen kérdéseket is vizsgáljon a főtanácsnok az indítványban, önmagában nem indokolhatja a szóbeli szakasz újbóli megnyitását (2015. július 9-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, C-231/14 P, EU:C:2015:451, 27. és 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Ugyanakkor az eljárási szabályzatának 83. cikke alapján a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor elrendelheti az eljárás szóbeli szakaszának megnyitását vagy újbóli megnyitását, különösen, ha úgy ítéli meg, hogy az ügy körülményei nincsenek kellően feltárva, vagy ha valamely fél e szakasz befejezését követően a Bíróság határozatára nézve döntő jelentőségű új tényt hoz fel.

34 A jelen ügyben nem ez a helyzet. A jelen ügyben a Bíróság ugyanis a főtanácsnok meghallgatását követően úgy ítéli meg, hogy minden olyan információval rendelkezik, amely szükséges az ügy elbírálásához, illetve hogy az ügyet nem kell olyan érv alapján vizsgálni, amely a határozatára nézve döntő jelentőségű új tényt hoz fel, vagy amelyet előtte nem vitattak meg.

35 Közelebbről az Aer Lingus és a Ryanair arra vonatkozó kérelmeit illetően, hogy előadhassák észrevételeiket a Törvényszék által nem vizsgált jogalapokkal és érvekkel kapcsolatban abban az esetben, ha a Bíróság hatályon kívül helyezné a megtámadott ítéleteket, és megállapítaná, hogy a per állása lehetővé teszi az érdemi határozat meghozatalát, a Bíróság eljárási szabályzata 168. cikke (1) bekezdése d) pontjának, 173. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 170. cikke (1) bekezdésének együttes olvasatából következik, hogy a fellebbezési eljárás feleit mind fellebbezésük, mind pedig válaszbeadványuk keretében felhívják valamennyi releváns jogalapjuk vagy érvük előadására, különösen abban az esetben, ha a Bíróság az Európai Unió Bírósága alapokmánya 61. cikke első bekezdésének alkalmazásával a fellebbezésnek helyt adva az ügyet érdemben maga dönti el. Ennélfogva a feleknek lehetőségük volt arra, hogy mind az írásbeli szakasz, mind a szóbeli szakasz során előadják észrevételeiket az ügy valamennyi olyan vonatkozásával kapcsolatban, amelyet relevánsnak tartanak. Következésképpen a Törvényszék által nem vizsgált jogalapokkal és érvekkel kapcsolatos észrevételek előadásának az Aer Lingus és a Ryanair által hivatkozott szükségessége nem igazolja a szóbeli szakasz újbóli megnyitását.

36 A fenti megfontolásokra tekintettel a Bíróság úgy ítéli meg, hogy az eljárás szóbeli szakaszát nem szükséges újból megnyitni.

A csatlakozó fellebbezésekről

37 Csatlakozó fellebbezéseik alátámasztásául, amelyeket indokolt elsőként vizsgálni, mivel azt vitatják, hogy fennállt-e egyáltalán állami támogatás a jelen ügyben, az Aer Lingus és a Ryanair külön-külön egyetlen, a Törvényszék téves jogalkalmazására alapított jogalapra hivatkozik, amennyiben a Törvényszék elutasította az általuk külön-külön előterjesztett megsemmisítés iránti keresetek első jogalapját, amellyel vitatták az LSZA csökkentett mértékének „állami támogatásként” való minősítését.

38 E jogalapok mindegyike négy részre oszlik, amelyekkel az Aer Lingus és a Ryanair a Bizottság arra vonatkozóan választott, a Törvényszék által megerősített álláspontjának jogszerűségét vitatják, hogy az egyes járatok utasonként 2 eurós csökkentett adómértékkel való adóztatásából eredő előny szelektív jellegének értékelése keretében az LSZA utasonként 10 eurós növelt adómértékét „általános” vagy referencia-adómértéknek tekinti.

Előzetes megfontolások

39 Emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerint, ha a szerződések másként nem rendelkeznek, 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.

40 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a „támogatás” fogalma általánosabb, mint a „szubvencióé”, mivel nemcsak az olyan pozitív juttatásokat foglalja magában, mint maguk a szubvenciók, hanem azon állami beavatkozásokat is, amelyek különbözőféleképpen könnyítenek azokon a terheken, amelyek általában a vállalkozás költségvetését terhelik, és amelyek ezért – anélkül, hogy a szó szoros értelmében szubvenciónak minősülnének –, ugyanolyan természetűek, és azzal azonos hatásúak (2011. november 15-i Bizottság és Spanyolország kontra Gibraltár Kormánya és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 71. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

41 A fentiekből következően az az intézkedés, amellyel a hatóságok olyan előnyös adójogi bánásmódot biztosítanak egyes vállalkozásoknak, amely ugyan nem jár együtt állami források átruházásával, de a kedvezményezetteket a többi adóalanynál pénzügyileg kedvezőbb helyzetbe hozza, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A valamennyi gazdasági szereplőre megkülönböztetés nélkül alkalmazandó, általános, tehát nem szelektív intézkedésből eredő előnyök azonban nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk értelmében vett állami támogatásnak (2011. november 15-i Bizottság és Spanyolország kontra Gibraltár Kormánya és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 72. és 73. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

42 A jelen ügyben rá kell mutatni, hogy ahogyan az Aer Lingus ítélet 54. és 55. pontjából, valamint a Ryanair-ítélet 79. és 80. pontjából kitűnik, a Bizottság a vitatott határozatban úgy vélte, hogy az LSZA szelektív jellegének megállapítása érdekében azonosítania kell egy „referencia-rendszert”, és meg kell határoznia, hogy az említett intézkedés az utóbbi rendszertől való eltérésnek minősül-e. Annak megállapítását követően, hogy az LSZA csökkent adómértékét alapvetően csak belföldi célállomásokra és az LSZA alá tartozó járatoknak csak hozzávetőleg 10–15%-ára alkalmazták, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az LSZA növelt mértékét kell a referenciarendszer általános adómértékének tekinteni, míg a csökkentett adómérték kivételnek minősül.

43 E megfontolásokat illetően az Aer Lingus és a Ryanair a Törvényszék előtt csupán azt kifogásolta, hogy az LSZA szelektív jellegének megállapítása érdekében az említett adó növelt mértékét használták referencia-adómértékként.

44 Márpedig az Aer Lingus és a Ryanair által e tekintetben előadott érvek vizsgálatát és elutasítását követően a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 76. pontjában és a Ryanair-ítélet 90. pontjában arra a következtetésre jutott, hogy a Bizottság nem alkalmazta tévesen a jogot amikor az LSZA növelt mértékét minősítette „referencia-adómértéknek”, és ezt követően megállapította, hogy a differenciált adómértékek alkalmazása az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak minősül azon légitársaságok javára, amelyek járatai a vitatott határozattal érintett időszakban az LSZA csökkentett mértéke alá tartoztak.

45 Az Aer Lingus és a Ryanair szerint a Törvényszék e megállapítása valósít meg téves jogalkalmazást az egyetlen jogalapjuk különböző részei keretében kifejtett indokok alapján.

46 Ezen összefüggésben kell vizsgálni a Ryanair és az Aer Lingus egyetlen jogalapjának különböző részeit, amelyek célja annak bizonyítása, hogy a Törvényszék okfejtése téves jogalkalmazást valósít meg, mivel az LSZA növelt mértékének alkalmazását referencia-adómértékként erősítette meg, és nem vette figyelembe az említett adó egy részének a növelt adómérték alá tartozó gazdasági szereplők részére történő megtérítését. A Bíróság elsőként a Ryanair egyetlen jogalapjának első részét, majd ugyanezen jogalap negyedik részét, végül együttesen az Aer Lingus egyetlen jogalapjának valamennyi részét, valamint a Ryanair egyetlen jogalapjának második és harmadik részét vizsgálja.

A Ryanair egyetlen jogalapjának első részéről

A felek érvei

47 A Ryanair vitatja azon érvének a Ryanair-ítélet 74–76. pontjában a Törvényszék által történő elutasítását, amely szerint annak meghatározásához, hogy a csökkentett adómértékkel kivetett LSZA állami támogatásnak minősül-e, a megfelelő referencia-adómérték az ír hatóságok által 2011 márciusában elfogadott 3 eurós adómérték volt. A Ryanair szerint az a tény, hogy e 3 eurós adómértéket a vitatott határozattal érintett időszakban nem alkalmazták, nem akadálya annak, hogy azt referencia-adómértéknek válasszák. A 10 eurós adómérték soha nem létezett a csökkentett adómértéktől függetlenül, és a két adómértéket egyszerre vezették be és szüntették meg. Következésképpen a Ryanair szerint a jelen ügyben soha nem létezett „általános” vagy „referencia”-adómérték.

48 A Bizottság és az ír kormány elsődlegesen azt állítja, hogy az egyetlen jogalap e része hatástalan, mivel a Ryanair a Ryanair-ítélet 74. pontjának vitatására szorítkozik, és nem kifogásolja a Törvényszék által ugyanezen ítélet 75. és 76. pontjában kifejtett indokokat, amelyek önmagukban elegendők a Törvényszék előtt felhozott érve elutasításának igazolására. Másodlagosan a Ryanair érveinek megalapozottságát vitatják.

A Bíróság álláspontja

49 A Bizottság és az ír kormány állításával ellentétben a Ryanair egyetlen jogalapjának első része nem hatástalan. A Ryanair ugyanis fellebbezésében jelzi, hogy e rész nem csupán a Ryanair-ítélet 74. pontját, hanem annak 75. és 76. pontját is érinti. Egyébiránt e három pont lényegében egyetlen érvet fejt ki, amely azon a megállapításon alapul, amely szerint a vitatott határozattal érintett időszak során a 3 eurós adómérték nem volt alkalmazandó, és ezért az nem használható referencia-adómértékként.

50 Mindazonáltal a Ryanair érvelésének érdemben nem lehet helyt adni.

51 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából ugyanis az következik, hogy szelektivitás feltételének értékelése érdekében az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése előírja annak meghatározását, hogy az adott jogi szabályozás keretén belül valamely nemzeti intézkedés alkalmas-e arra, hogy „bizonyos vállalkozások[at] vagy bizonyos áruk termelésé[t]” előnyben részesítsen olyan más vállalkozásokkal vagy áruk termelésével szemben, amelyek az említett szabályozás céljára tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak (2011. november 15-i Bizottság és Spanyolország kontra Gibraltár Kormánya és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EBHT, EU:C:2011:732, 75. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

52 Márpedig ahogyan arra a főtanácsnok az indítványának 41. pontjában lényegében rámutatott, ezen értékelés nem végezhető el az LSZA csökkentett mértéke alá tartozó légitársaságok által fizetendő összeg, és egy olyan hipotetikus adóösszeg összehasonlításával, amelyet olyan adómérték alapján számítanak ki, amely – ahogyan azt a Ryanair maga is elismeri – a vitatott határozattal érintett időszakban egyetlen járatra vagy légitársaságra sem volt alkalmazandó. Ahogyan a Törvényszék a Ryanair-ítélet 75. pontjában jogosan rámutatott, attól eltérő referencia adómérték meghatározása, mint amelyet az érintett időszakban ténylegesen alkalmaztak, nem teszi lehetővé az LSZA valamennyi joghatásának megragadását.

53 Ebből következik, hogy a Ryanair-ítélet 74–76. pontja nem valósítja meg a Ryanair által állított téves jogalkalmazást, és az egyetlen jogalapjának első részét el kell utasítani.

A Ryanair egyetlen jogalapjának negyedik részéről

A felek érvei

54 Egyetlen jogalapjának negyedik részével a Ryanair arra hivatkozik, hogy a Törvényszék által a Ryanair-ítélet 89. pontjában megállapítottakkal ellentétben az a tény, hogy az LSZA két mértékét egyidejűleg vezették be, jelentőséggel bír a csökkentett adómérték „állami támogatás” jellegének értékelése szempontjából. A két adómérték egyidejű bevezetése nem „beavatkozási technika” kérdése, ahogyan azt a Törvényszék vélte. Írország ugyanis nem vezethet be utasonként 10 eurós egységes adómértéket, és ezért döntött úgy utólag, hogy a két LSZA adómértéket utasonként 3 eurós egységes adómértékkel váltja fel. A Ryanair hozzáteszi, hogy azon körülmény, miszerint az LSZA csökkentett mértékét ritkábban alkalmazták, nem elegendő annak kizárásához, hogy ezen adómértéket válasszák referencia-adómértéknek, mivel az adott adómérték alá tartozó adóköteles ügyletek gyakorisága csak az egyik olyan körülmény, amelyet egyebek mellett figyelembe kell venni.

55 A Bizottság úgy véli, hogy a jelen rész megalapozatlan, míg az ír kormány elsődlegesen azt állítja, hogy elfogadhatatlan, mivel nincs kellően kifejtve, és másodlagosan állítja, hogy az megalapozatlan.

A Bíróság álláspontja

56 Az ír kormány állításával ellentétben a Ryanair jogilag megkövetelt módon előadta azon indokokat, amelyek miatt úgy véli, hogy a Ryanair-ítélet 89. pontja téves jogalkalmazást valósít meg.

57 Mindazonáltal ezen indokok nem teszik lehetővé annak megkérdőjelezését, hogy a Törvényszék megalapozottan utasította el a Ryanair érvelését, így a Ryanair egyetlen jogalapjának e részét is el kell utasítani.

58 Ahogyan ugyanis a Törvényszék a Ryanair-ítélet 89. pontjában lényegében rámutatott, annak megállapítása, hogy az LSZA csökkentett mértéke az annak fizetésére kötelezett vállalkozások számára azon egyedüli oknál fogva nem biztosít szelektív előnyt, hogy ezen adómértéket az utasonként 10 eurós adómértékkel egyidejűleg vezették be, azzal egyenértékű, ha valamely állami beavatkozás állami

támogatás jellegét az alkalmazott technikától teszik függővé. Márpedig, ahogyan a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése nem tesz különbséget az állami beavatkozások között a nemzeti hatóságok által alkalmazott technikák szerint (lásd ebben az értelemben: 2011. november 15-i Bizottság és Spanyolország kontra Gibraltár Kormánya és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 87. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

59 Következésképpen a Ryanair egyetlen jogalapjának negyedik részét is el kell utasítani.

Az Aer Lingus egyetlen jogalapjáról és a Ryanair egyetlen jogalapjának második és harmadik részéről

A felek érvei

60 Az Aer Lingus egyetlen jogalapja négy részre oszlik. Az első rész keretében az Aer Lingus arra hivatkozik, hogy amennyiben az Aer Lingus ítélet 43. pontját úgy kell értelmezni, hogy valamely meghatározott intézkedés állami támogatás jellegének vizsgálata során soha nem kell figyelembe venni, hogy ezen intézkedés esetlegesen ellentétes az uniós jog valamely, az EUMSZ 107. cikktől és az EUMSZ 108. cikktől eltérő rendelkezésével, az téves jogalkalmazást valósít meg. Az Aer Lingus szerint e kérdés relevanciáját a Bíróság az 1980. március 27-i Denkavit italiana ítéletének 31. és 32. pontjában (61/79, EU:C:1980:100) és az 1980. július 10-i Ariete-ítéletének (811/79, EU:C:1980:195) 14–16. pont jában ismerte el. Ezenkívül az 1988. szeptember 27-i Asteris és társai ítéletének (106/87–120/87, EU:C:1988:457) 23. és 24. pontjából, valamint a 2010. július 1-jei ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni kontra Bizottság ítéletének (T-62/08, EU:T:2010:268) 60. pontjából következik, hogy az állam által okozott kár megtérítése érdekében az állam által teljesített kifizetés nem minősül állami támogatásnak.

61 Ezen összefüggésben az Aer Lingus emlékeztet arra, hogy a Törvényszék előtt azt állította, hogy az LSZA utasonként 10 eurós adómértékkel történő kivetése jogellenes, mivel ellentétes az EUMSZ 56. cikkel és az 1008/2008 rendelettel, és hogy az ilyen adómértékkel kivetett LSZÁ-t vissza kell téríteni az érintett légitársaságok részére. Márpedig e jogellenesség akadálya annak, hogy az LSZA csökkentett mértéke állami támogatásnak minősüljön.

62 Egyetlen jogalapja második részével az Aer Lingus arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor az Aer Lingus ítélet 63. pontjában megállapította, hogy a Bizottság jogosan minősítette az utasonként 10 eurós adómértéket „általános” adómértéknek, noha az utóbbi jogellenes volt. Ugyanezen ítélet 58. pontja ugyanis, amely szerint az Aer Lingus érve téves előfeltevésen alapult, ellentmondásos és téves, mivel a Bizottság a vitatott határozatban csupán megállapította, hogy a differenciált LSZA adómértékek fennállása, nem pedig önmagában a növelt adómérték minősül a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozásának.

63 Az Aer Lingus egyetlen jogalapja harmadik részének keretében az Aer Lingus ítélet 60. pontját kifogásolja, amely szerint, mivel a két különböző LSZA-mérték fennállásából eredő adójogi hátrányos megkülönböztetést a csökkentett adómértéknek a növelt adómérték szintjéig való emelésével vagy megfordítva, a növelt adómértéknek a csökkentett adómérték szintjéig való leszállításával, illetve új egységes adómérték bevezetésével orvosolni lehet, téves annak állítása, hogy az LSZA növelt mértéke jogellenes. Az Aer Lingus szerint e pont összetéveszti azon intézkedés kérdését, amelyet a tagállamnak a hátrányos megkülönböztetés jövőre nézve történő megszüntetése érdekében kell megtennie, azon intézkedés kérdésével, amelyet a hátrányosan megkülönböztető adómértékek „történeti” jogellenességének orvoslása érdekében kell megvalósítania.

64 Végül az Aer Lingus egyetlen jogalapjának negyedik része keretében az Aer Lingus ítélet 61. pontját kifogásolja, amely szerint „az [utasonként 10 eurós adómértékkel megfizetett LSZA] visszatérítéséhez való jog, annak bizonyítottsága esetén nem automatikus, és több tényezőtől függ, így például a nemzeti jogban az ilyen kérelem benyújtására alkalmazandó elévülési határidőktől és az olyan alapelvek

tiszteletben tartásától mint a jogalap nélküli gazdagodás tilalma". Az Aer Lingus arra hivatkozik, hogy az LSZA növelt mértékének vagy a differenciált adómértékek önmagukban való jogellenessége, valamint az a tény, hogy Írország főszabály szerint köteles volt a növelt mértékű LSZÁ-t fizető légitársaságok részére megtéríteni az említett adómérték és a csökkentett adómérték különbözetét, azt jelenti, hogy a növelt adómérték nem tekinthető „általános" adómértéknek.

65 A Ryanair egyetlen jogalapjának második részével arra hivatkozik, hogy az utasonként 10 eurós LSZA adómérték nem minősülhet „referencia-adómértéknek" a csökkentett mértékű LSZA állami támogatás jellegének értékelése szempontjából, mivel a Bíróság által a 2003. február 6-i Stylianakis-ítéletében kimondottakkal (C-92/01, EU:C:2003:72) való analógia útján az utasonként 10 eurós adómérték ellentétes az EUMSZ 56. cikkel és az 1008/2008 rendelettel. A növelt adómérték referencia-adómértéknek tekintése sérti az uniós jog koherenciáját.

66 A Ryanair egyetlen jogalapjának harmadik részében arra hivatkozik, hogy a Törvényszék a Ryanair-ítélet 88. pontjában tévesen hivatkozott a növelt mértéken megfizetett LSZÁ-t érintő „hipotetikus visszatérítési kérelmekre". Álláspontja szerint az LSZÁ-nak a fent említett adómértéken való kivetése ellentétes az uniós joggal, és a túlfizetett adót az érintett vállalkozásoknak vissza kell téríteni.

67 A Bizottság és az ír kormány vitatja az Aer Lingus és a Ryanair által előadott érvelést, és úgy véli, hogy azt mint megalapozatlant el kell utasítani.

A Bíróság álláspontja

68 Először is az Aer Lingus egyetlen jogalapjának első részét illetően emlékeztetni kell arra, hogy kizárólag a szóban forgó adóintézkedés által gyakorolt joghatásoknak van jelentőségük ezen intézkedés esetleges „állami támogatás" jellegének értékelése, és különösen annak meghatározása szempontjából, hogy ezen intézkedés ahhoz vezet-e, hogy kedvezményezettjei a többi adóalanyhoz képest kedvezőbb adójogi bánásmódban részesülnek (lásd ebben az értelemben: 2011. november 15-i Bizottság és Spanyolország kontra Gibraltár Kormánya és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 87. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

69 Ily módon az a körülmény, hogy valamely adóintézkedés az EUMSZ 107. cikktől és az EUMSZ 108. cikktől eltérő uniós jogi rendelkezésekkel ellentétes, nem teszi lehetővé az „állami támogatásnak" való minősítésből való kizárását az említett intézkedésben foglalt azon mentességnek, amelyben bizonyos adóalanyok részesülnek mindaddig, amíg a szóban forgó intézkedés más adóalanyokkal szemben joghatásokkal bír, és azt nem helyezik hatályon kívül, nem nyilvánítják jogellenesnek és ily módon alkalmazhatatlannak (lásd ebben az értelemben: 2005. március 3-i Heiser -ítélet, C-172/03, EU:C:2005:130, 38. pont).

70 Lényegében a fentieket mondta ki a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 43. pontjában, mint ahogyan a Ryanair-ítélet 65. pontjában is. Ellentétben tehát azzal, amit az Aer Lingus egyetlen jogalapja első részének keretében állít, az Aer Lingus ítélet 43. pontja nem valósít meg téves jogalkalmazást.

71 E megállapítást nem kérdőjelezi meg az Aer Lingus által hivatkozott és a jelen ítélet 60. pontjában idézett ítélkezési gyakorlat.

72 Ezen ítélkezési gyakorlatból ugyanis csupán az következik, hogy nem minősül állami támogatásnak az olyan adó összegének valamely vállalkozás részére történő visszatérítése, amelyet az uniós jog megsértésével vetettek ki rá, vagy az olyan kártérítés, amelyet a nemzeti hatóságok kötelesek a vállalkozások részére fizetni az általuk okozott kár megtérítése érdekében.

73 Márpedig a vitatott határozattal érintett állami támogatás nem az EUMSZ 107. cikktől és az EUMSZ 108. cikktől eltérő uniós jogi rendelkezésekkel ellentétes, valamint az Aer Lingus és a Ryanair által megfizetett adó visszatérítéséből, sem pedig a kártérítés e két vállalkozás részére történő kifizetéséből ered. Ezen ítélkezési gyakorlat ezért a jelen ügyekben irreleváns.

74 Ebből következően az Aer Lingus egyetlen jogalapjának első részét el kell utasítani.

75 Ezt követően az Aer Lingus egyetlen jogalapjának második, harmadik és negyedik részét, valamint a Ryanair egyetlen jogalapjának második és harmadik részét illetően meg kell állapítani, hogy azok azon az előfeltevésen alapulnak, amely szerint az a tény, hogy az LSZA teljesen vagy részlegesen ellentétes az EUMSZ 107. cikktől és az EUMSZ 108. cikktől eltérő egyes uniós jogi rendelkezésekkel, befolyást gyakorolhat az említett adó alóli, bizonyos gazdasági szereplőknek előnyt jelentő teljes vagy részleges mentességnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás jellegének értékelésére, különösen amennyiben ezen ellentét a nemzeti bíróságok előtt folyamatban lévő valamely eljárás következtében a szóban forgó adó egészének vagy egy részének olyan más gazdasági szereplők részére való visszatérítéséhez vezet, akik nem részesültek a kérdéses mentesség kedvezményében.

76 Márpedig kétségtelen, hogy amikor a Bizottság elvégezte értékelését, és meghozta a vitatott határozatot, a szóban forgó adójogi intézkedés joghatásokat gyakorolt abban az értelemben, hogy bizonyos légitársaságok csökkentett mértékű LSZÁ-t fizettek, míg mások, amelyek Bizottságnak az Aer Lingus és a Ryanair által nem vitatott értékelése szerint a szóban forgó adóintézkedés céljára tekintettel összehasonlítható ténybeli és jogi helyzetben voltak, ugyanezen adó növelt mértékét fizették.

77 A jelen ítélet 68. és 69. pontjában kifejtett megfontolásokból következik, hogy a Bizottságnak e joghatásokat figyelembe kell vennie, és azoktól nem tekinthet el azon egyedüli okból, hogy a kevésbé kedvező adójogi bánásmód alá tartozó légitársaságok a nemzeti bíróságok előtti eljárásban esetlegesen, adott esetben az EUMSZ 107. cikktől és az EUMSZ 108. cikktől eltérő uniós jogi rendelkezések alapján kérhetik az általuk teljesített adótúlfizetés visszatérítését.

78 Rá kell ugyanis mutatni, hogy nem a Bizottság, hanem a nemzeti bíróságok feladata, hogy véglegesen határozzanak az érintett tagállam joga szerint állítólag jogellenes vagy az EUMSZ 107. cikk és az EUMSZ 108. cikktől eltérő egyes uniós jogi rendelkezésekkel ellentétes adó visszatérítése tárgyában, adott esetben azt követően, hogy e bíróságok előzetes döntéshozatali eljárás útján megkapták a Bíróságtól az uniós jog hatályát és értelmezését érintő szükséges iránymutatást. Az EUMSZ 107. cikk hatékony érvényesülése jelentősen gyengülne, ha a Bizottság azt megelőzően, hogy valamely adóintézkedést e rendelkezés értelmében vett „állami támogatásnak” minősítene, köteles lenne megvárni a hatáskörrel rendelkező bíróságok döntését a bizonyos adóalanyok által teljesített adó- vagy illeték-túlfizetés esetleges visszatérítése tárgyában.

79 A fenti megfontolások összességére tekintettel, mint megalapozatlant, el kell utasítani az Aer Lingus egyetlen jogalapjának második, harmadik és negyedik részét, valamint a Ryanair egyetlen jogalapjának második és harmadik részét, és ennek következtében a csatlakozó fellebbezéseket teljes egészükben el kell utasítani.

A fellebbezésekről

80 Az egyes fellebbezései alátámasztására a Bizottság azonos érvek előadásával egyetlen jogalapra hivatkozik, amelyet az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének és a 659/1999 rendelet 14. cikkének megsértésére alapít. E jogalap az Aer Lingus ítélet 88–127. pontja és a Ryanair-ítélet 119–152. pontja ellen irányul.

A felek érvei

81 A Bizottság azt rója fel a Törvényszéknek, hogy tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését, valamint a 659/1999 rendelet 14. cikkét, mivel annak kimondásával, hogy figyelembe kellett volna vennie, milyen mértékben hárították tovább a kedvezményezett légitársaságok az utasokra a csökkentett mértékű LSZA alkalmazásából származó előnyt, új gazdasági kritériumot állapított meg az olyan állami támogatásból visszatérítendő összegek meghatározása céljából, mint amelyről a jelen ügyben is szó van.

82 Az Aer Lingus vitatja a Bizottság érveit, amelyek álláspontja szerint az Aer Lingus ítélet téves értelmezéséből következnek. Emlékeztet arra, hogy a Törvényszék kimondta, hogy az LSZA fogyasztási adó, más szóval közvetett adó, amely az LSZA csökkentett mértékének kedvezményezettjeit, az utasokat terheli. A szóban forgó adóintézkedés tehát nem hasonlítható az állam által nyújtott szubvencióhoz vagy olyan intézkedéshez, amely költségmegtakarítást tesz lehetővé valamely vállalkozás számára. Az Aer Lingus hozzáteszi, hogy számára nem volt megengedett a csökkentett adómérték alá tartozó járatokon utazó utasoktól az ezen adómértéknél magasabb összeget beszedni, és hogy amennyiben köteles lenne a Bizottság által kért, jegyenkénti 8 eurót visszatéríteni, nem lenne lehetséges számára ezen összeget azon utasoktól visszamenőlegesen visszatéríttetni, akik a szóban forgó jegyet csökkentett adómérték mellett vették meg.

83 A Ryanair elsődlegesen arra hivatkozik, hogy a Bizottság egyetlen jogalapja hatástalan. Álláspontja szerint a vitatott határozat 4. cikke megsemmisítésnek igazolása érdekében a Törvényszék három különböző, egyenként a Ryanair-ítélet 120–133., 134–144. és 145–149. pontjában szereplő indokot adott elő. A Bizottság fellebbezése ezen indokok közül csak az első, az LSZA utasokra való áthárításának terjedelmével kapcsolatos indokot érinti, míg a Bizottság nem vitatta a további két indokot, amelyek külön-külön egyrészről a szóban forgó piac különleges helyzetére, valamint az azon fennálló versenykényszerre, másrészről arra vonatkoznak, hogy nem nyert igazolást annak szükségessége, hogy az LSZA növelt és csökkentett mértékének különbözetét a korábbi helyzet visszaállítása érdekében vissza kell téríttetni.

84 Másodlagosan a Ryanair azt állítja, hogy a Bizottság egyetlen jogalapja megalapozatlan. A Törvényszék ugyanis azon elv alkalmazására szorítkozott, amely szerint a támogatás révén megszerzett előny tényleges értékét kell meghatározni. Ezenkívül a Bizottság fokozza az említett összeg pontos meghatározásához kapcsolódó nehézségeket abban az esetben, ha a Törvényszék által javasolt megoldást fenn kell tartani. A Ryanair végül megjegyzi, hogy nem lenne logikus figyelmen kívül hagyni a támogatás kedvezményezettje által megszerzett előnynek az ügyfelekre való továbbhárítását, noha a 2014/104 irányelv 13. cikke lehetővé teszi, hogy a versenyjogi szabályok megsértője mentesüljön a jogsértésből eredő árnövekedés kártérítés címén történő megfizetése alól, amennyiben azt a felperes ügyfeleire továbbhárították.

A Bíróság álláspontja

85 Elöljáróban rá kell mutatni, hogy a Ryanair állításával ellentétben a Bizottság egyetlen jogalapja nem hatástalan.

86 Kétségtelen, hogy a Bíróság következetes ítélkezési gyakorlata szerint a fellebbezés keretében a Törvényszék ítélete indokolásának mellékes része ellen irányuló kifogásokat, mivel nem vezethetnek ezen ítélet hatályon kívül helyezéséhez, a Bíróságnak hatástalanként eleve el kell utasítania (lásd ebben az értelemben: 2010. szeptember 2-i Bizottság kontra Deutsche Post ítélet, C-399/08 P, EU:C:2010:481, 75. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

87 A jelen ügyben azonban a Ryanair állításaival ellentétben a Ryanair-ítélet 120–149. pontja nem három eltérő indokot mutat be, hanem azok mindegyike önmagában elegendő a vitatott határozat 4. cikke megsemmisítésének igazolásához. A fenti pontok, éppúgy mint egyébiránt az Aer Lingus ítélet 104–123. pontja, amelyek szövege e pontokhoz nagyon hasonló, a Törvényszék által az Aer Lingus ítélet 123. pontjában és a Ryanair-ítélet 119. pontjában szereplő azon döntése igazolására felhozott, egymással megegyező okfejtés különböző vonatkozásait fejtik ki, amely szerint a Bizottság „mérlegelési hibát követetett el, és tévesen alkalmazta a jogot” azzal, hogy a légitársaságoktól visszatérítтetendő támogatás összegét utasonként 8 euróban határozta meg. E különböző vonatkozások egymáshoz kapcsolódnak, és a Ryanair mesterséges módon és azok belső összefüggéseit figyelmen kívül hagyva választja szét azokat három állítólagosan eltérő jogalappá.

88 Ráadásul a Bizottság által előadott érvelés a Törvényszék teljes okfejtését megkérdőjelezi, nem csupán annak egy részét, ahogyan azt a Ryanair tévesen állítja.

89 Ennek megállapítását követően, a Bizottság egyetlen jogalapjának érdemi vizsgálatát illetően először is emlékeztetni kell arra, hogy az érintett tagállam arra vonatkozó kötelezettsége, hogy visszatérítтetés útján megszüntesse a Bizottság által az egységes piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánított valamely támogatást, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a támogatás odaítélését megelőző helyzet visszaállítására irányul (lásd ebben az értelemben: 1995. április 4-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-350/93, EU:C:1995:96, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

90 E cél akkor valósul meg, ha a kedvezményezettek, vagy másként fogalmazva a támogatást ténylegesen élvező vállalkozások visszatérítették a szóban forgó – adott esetben késedelmi kamatokkal növelt – támogatásokat. E visszatérítéssel ugyanis a kedvezményezett elveszíti azt az előnyt, amellyel a piacon versenytársaihoz képest rendelkezett, és helyreáll a támogatás folyósítását megelőző helyzet (2004. április 29-i Németország kontra Bizottság ítélet, C-277/00, EU:C:2004:238, 75. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

91 Ráadásul valamely jogellenes támogatásnak a korábbi helyzet visszaállítása céljából történő visszatérítтetése nem jelenti azt, hogy a múltbeli helyzetet olyan hipotetikus tényezők alapján kell eltérő módon rekonstruálni, mint azok a gyakran többirányú döntések, amelyeket az érdekelt gazdasági szereplők hozhattak volna, annál is inkább, mert a támogatásból eredő előny alapulvételével ténylegesen meghozott döntések visszafordíthatatlannak bizonyulhatnak (2005. december 15-i Unicredito Italiano ítélet, C-148/04, EU:C:2005:774, 118. pont).

92 Ebből következik, ahogyan a főtanácsnok az indítványának 62. pontjában lényegében rámutatott, hogy e támogatás visszatérítтetése a támogatással a kedvezményezettjének biztosított előny visszatérítését jelenti, nem pedig a kedvezményezett által ezen előny kihasználásával megszerezett esetleges gazdasági előny visszatérítését. Lehetséges, hogy ezen előny nem azonos az említett támogatást alkotó előnnyel, sőt kiderülhet, hogy nem is áll fenn, e körülmény azonban nem igazolhatja e támogatás visszatérítтetésének elmaradását, vagy attól eltérő összeg visszatérítтetését, mint amely a szóban forgó jogellenes támogatással biztosított előnyt alkotja.

93 Közelebbről az adókedvezmény formájában nyújtott jogellenes támogatást illetően szintén a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a támogatás visszatérítтetése azzal jár, hogy a szóban forgó támogatás kedvezményezettjei által ténylegesen teljesített ügyletekre azon adójogi bánásmódot alkalmazzák, mint amely a jogellenes támogatás hiányában alkalmazandó lenne rájuk (lásd ebben az értelemben: 2005. december 15-i Unicredito Italiano ítélet, C-148/04, EU:C:2005:774, 119. pont).

94 A jelen ügyben az LSZA révén biztosított adókedvezmény a vitatott határozat szerint különböző adómértékeknek az érintett időszakban történő alkalmazásában állt, amely adómértékek ahhoz vezettek, hogy az írországi légitársaságok, amelyek a 2 eurós adómérték megfizetésére voltak kötelezettek, előnyt élveztek azon más társaságokkal szemben, amelyek ugyanezen időszak során

utasonként 10 eurós összeget voltak kötelesek fizetni. Márpedig az Aer Lingus és a Ryanair nem bizonyította, hogy az említett határozat annyiban, amennyiben megállapítja az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatás fennállását, jogellenes lenne.

95 E feltételek mellett, a jelen ítélet 89–93. pontjában kifejtett megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani, hogy a támogatási intézkedés által biztosított, a vitatott határozat által azonosított előny visszatérítése szükségesség tette, hogy az ír adóhatóságok visszatérítessék az LSZA csökkentett mértékének kedvezményezettjeitől az LSZA azon összegét, amelyet a jogellenes támogatás hiányában a szóban forgó járatok mindegyike után fizetni kellett volna, azaz a növelt mértékű LSZA összege és az LSZA ténylegesen megfizetett összege, azaz az LSZA csökkentett mértéke alapján számított összeg közötti különbséget.

96 Meg kell tehát állapítani, hogy a jelen ügyben a támogatás visszatérítése minden érintett járat esetében utasonként 8 euró összeg visszatéríttetésével járt, ahogyan azt a Bizottság a vitatott határozat 4. pontjában pontosította.

97 Az Aer Lingus ítélet 104–123. pontjában és a Ryanair-ítélet 120–149. pontjában kifejtett megfontolások a Törvényszék álláspontjával ellentétben nem igazolhatnak eltérő következtetést.

98 Amennyiben ugyanis az alkalmazandó ír jogszabályoknak megfelelően a légitársaságok közvetlenül LSZA-kötelesek voltak, a jelen ügyek körülményei között csekély a jelentősége annak, hogy ezen adót az ír jogszabályok „fogyasztási adónak” minősítik. Ugyanezen okból az a kérdés, hogy technikai szempontból az LSZÁ-t közvetlen vagy közvetett adónak kell minősíteni, irreleváns.

99 Szintén nincs a támogatás visszatéríttetésének kérdését illetően jelentősége az Aer Lingus ítélet 91. pontjában és a Ryanair-ítélet 123. pontjában említett „gazdasági költségek” fogalmának. E tekintetben a Törvényszék jelezte, hogy az utasonként 2 eurós csökkentett adómérték alá tartozó járatok esetében a „gazdasági továbbhárítás” értékelése érdekében annak meghatározása kapcsán merült fel kérdés, hogy az érintett légitársaságok ténylegesen milyen mértékben tartották meg az e csökkentett adómérték alkalmazásából eredő gazdasági előnyt.

100 Márpedig, ahogyan a jelen ítélet 92. és 93. pontjából következik, a támogatás visszatéríttetése az általa a kedvezményezettjének biztosított előny visszatérítését jelenti, nem pedig a kedvezményezett által az említett előny kihasználásával esetlegesen elért gazdasági előny visszatérítését. Nem kell tehát vizsgálni, hogy e légitársaságok ténylegesen felhasználták-e, és ha igen, milyen mértékben, a csökkentett adómérték alkalmazásából eredő gazdasági előnyt.

101 A Törvényszék által az Aer Lingus ítélet 92–105. pontjában és a Ryanair-ítélet 124–136. pontjában kifejtett megfontolások szintén az LSZA csökkentett mértéke révén biztosított előny, és azon haszon összetévesztéséről tanúskodnak, amelyet a támogatás címzettjei ezen előnyből húzhattak vagy húzhattak volna.

102 Ellentétben ugyanis azzal, amit a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 105. pontjában és a Ryanair-ítélet 136. pontjában megállapított, a Bizottság által a vitatott határozatban azonosított előny nem abban állt, hogy az ezen adómérték alá tartozó légitársaságok „versenyképesebb árakat kínálhattak”. Ezen előny egészen egyszerűen abban állt, hogy ugyanezen társaságok alacsonyabb összegű LSZÁ-t voltak kötelesek fizetni, mint amelyet akkor kellett volna fizetniük, ha járataik a növelt mértékű LSZA alá tartoztak volna. Az a kérdés, hogy ezen előny lehetővé tette-e számukra, hogy versenyképesebb jegyárakat kínáljanak, vagy hogy más módon kihasználták-e ezen előnyt, azon esetleges haszon értékelését érinti, amelyet a biztosított előny kihasználásával érhettek el, ezen értékelés azonban a támogatás visszatéríttetése szempontjából nem releváns.

103 A Törvényszék szintén tévesen állapította meg az Aer Lingus ítélet 110. pontjában és a Ryanair-ítélet 141. pontjában, hogy az előtte folyamatban lévő ügyek körülményei különböznek a 2005. december 15-i Unicredito Italiano ítélet (C-148/04, EU:C:2005:774) alapjául szolgáló ügytől, mivel azok a légitársaságok, amelyek az LSZA csökkentett mértékének kedvezményezettjei, „nem dönthettek volna a támogatott ügylettől eltérő ügylet mellett”.

104 Ahogyan ugyanis a Törvényszék az Aer Lingus ítélet 111. pontjában és a Ryanair-ítélet 142. pontjában lényegében elismerte, semmi nem akadályozta az említett társaságokat abban, hogy az LSZA csökkentett mértéke alá tartozó járatokra szóló jegyek adó nélküli árát 8 euróval megemeljék. Az a tény, hogy az 1008/2008 rendelet 23. cikke (1) bekezdésének alkalmazása alapján e társaságok az adó nélküli jegyárhoz csak a csökkentett adómértéken számított LSZÁ-nak megfelelő 2 eurós összeget adhatták hozzá, nem vezethet eltérő következtetéshez, mivel az LSZA két mértéke közötti különbségnek megfelelő, azaz 8 eurós összeget előzetesen belefoglalhatták volna az adó nélküli jegyárba.

105 A fenti megállapításokat a Ryanairnek a 2014/104 irányelv 13. cikkére alapított érve nem kérdőjelezi meg. Ahogyan a Bíróságnak a jelen ítélet 89. és 90. pontjában idézett ítélkezési gyakorlatából kitűnik, a jogellenes támogatás visszatéríttetésének célja eltér a 2014/104 irányelv által követett céltól. Közelebbről az említett irányelv – ahogyan az a (3) és (4) preambulumbekezdéséből kitűnik – arra irányul, hogy minden olyan személynek, aki az EUMSZ 101. cikkben és az EUMSZ 102. cikkben foglalt versenyszabályok megsértése folytán sértettnek tartja magát, biztosítsa, hogy hatékonyan gyakorolhassa azon kár megtérítésének követeléséhez való jogát, amelyet álláspontja szerint elszenvedett Ezzel szemben a támogatás visszatérítttetése nem egyéni kár megtérítésére irányul, hanem az említett támogatás odaítélését megelőző helyzetnek az érintett piacon történő visszaállítására.

106 A fenti megfontolások összességéből kitűnik, hogy annak az Aer Lingus ítélet 123. pontjában és a Ryanair-ítélet 119. pontjában való kimondásával, hogy a Bizottság „mérlegelési hibát követetett el, és tévesen alkalmazta a jogot”, amikor az LSZA csökkentett mértékének kedvezményezettjeitől visszatérítttetendő támogatás összegét az ezen adómértékkel érintett járatokat igénybe vevő utasonként 8 euróban határozta meg, a Törvényszék ítéletében tévesen alkalmazta a jogot.

107 Következésképpen a Bizottság fellebbezéseinek helyt kell adni, és az Aer Lingus ítélet rendelkező részének 1. pontját és a Ryanair-ítélet rendelkező részének 1. pontját hatályon kívül kell helyezni.

A Törvényszék előtti keresetről

108 Az Európai Unió Bíróságának alapokmánya 61. cikkének első bekezdése szerint a Bíróság a Törvényszék határozatának hatályon kívül helyezése esetén az ügyet érdemben maga is eldöntheti, amennyiben a per állása megengedi. A jelen ügyben ez a helyzet:

109 Mivel a megtámadott ítéleteket csak a rendelkező részük 1. pontja tekintetében, nem pedig azok rendelkező részének 2. pontja tekintetében kell hatályon kívül helyezni, e hatályon kívül helyezés nem érinti az Aer Lingus keresete első és ötödik jogalapjának, valamint a Ryanair keresete első, negyedik és ötödik jogalapjának a Törvényszék általi elutasítását. Következésképpen kizárólag az Aer Lingus által a Törvényszékhez benyújtott kereset második, harmadik és negyedik jogalapját, valamint a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset második és harmadik jogalapját kell vizsgálni.

Az Aer Lingus által a Törvényszékhez benyújtott kereset harmadik és negyedik jogalapjáról, valamint a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset harmadik jogalapjának első részéről

110 Az Aer Lingus és a Ryanair lényegében arra hivatkozik, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, és mérlegelési hibát követett el, amikor a visszatérítendő támogatás összegét utasonként 8 euróban határozta meg valamennyi olyan járat esetében, amely a csökkentett mértékű LSZA alá tartozott.

111 Ezen érveket a jelen ítélet 85–106. pontjában kifejtett indokok miatt el kell utasítani.

112 Az Aer Lingus és a Ryanair arra is hivatkozik, hogy mivel a légitársaságoknak nincs többé lehetőségük arra, hogy a csökkentett mértékű LSZA alá tartozó járatok valamennyi utasától visszakövetelje a 8 eurót, amelyet vissza kell téríteniük, az ezen összeg megfizetésére vonatkozó, a vitatott határozat 4. cikkében bevezetett kötelezettség további adó kivetésével vagy szankció alkalmazásával egyenértékű, ami sérti az arányosság és az egyenlő bánásmód elvét, és figyelmen kívül hagyja a Bíróság azon ítélkezési gyakorlatát, amely szerint a támogatás visszatérítése nem tekinthető szankciónak.

113 Ezen érveket szintén figyelmen kívül kell hagyni.

114 Ahogyan a főtanácsnok az indítványának 83. pontjában rámutatott, a jogellenes támogatási intézkedés hiányában fizetendő adó és az ezen intézkedés alkalmazásával fizetett, alacsonyabb összeg különbségének megfelelő összeg visszatéríttetése nem minősül visszamenőleges hatállyal kivetett új adónak (lásd ebben az értelemben: 1993. június 10-i Bizottság kontra Görögország ítélet, C-183/91, EU:C:1993:233, 17. pont). Az eredeti adó azon részének visszatérítttetéséről van szó, amelyet valamely jogellenes adómentesség miatt nem fizettek meg. E visszatérítttetés szankciónak sem minősül (1999. június 17-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-75/97, EU:C:1999:311, 65. pont).

115 Hasonlóképpen azon érvet illetően, hogy a visszatérítttetéssel érintett légitársaságok nem képesek saját ügyfeleiktől visszakövetelni az általuk visszatérítendő további adót, elegendő emlékeztetni arra, hogy mivel a Bizottság által a vitatott határozatban azonosított jogellenes támogatás az LSZA csökkentett mértékének alkalmazásában, azaz olyan adó alóli részleges mentességben állt, amely nem e légitársaságok ügyfeleit, hanem magukat az utóbbi légitársaságokat terhelte, az említett támogatás visszatérítttetése szükségszerűen a két alkalmazandó adómérték közötti különbség visszatérítését vonta maga után. Ahogyan a jelen ítélet 99. és 100. pontjából kitűnik, ez az eset áll elő abban a helyzetben is, ha e támogatás kedvezményezettjei egyáltalán nem húztak hasznot a szóban forgó előnyből, akár azért, mert az ügyfeleiknek biztosították ezen előnyt, vagy bármely más okból.

116 Végül az említett támogatás visszatérítttetésére vonatkozó kötelezettség nem sérti sem az arányosság, sem pedig az egyenlő bánásmód elvét. Egyrészről a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a jogellenes támogatás visszatérítttetés általi megszüntetése a jogellenessége megállapításának logikus következménye, ezért az ilyen támogatásnak az eredeti állapot helyreállítása céljából való visszatérítttetése főszabály szerint nem tekinthető az EUM-Szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseinek céljaihoz képest aránytalan intézkedésnek (2010. március 11-i CELF és ministre de la Culture et de la Communication ítélet, C-1/09, EU:C:2010:136, 54. pont; 2011. július 28-i Diputación Foral de Vizcaya kontra Bizottság ítélet, C-471/09 P–C-473/09 P, nem tették közzé, EU:C:2011:521, 100. pont).

117 Másrészről a támogatás kedvezményezettjei, amelyek annak visszatérítésére kötelesek, nyilvánvalóan nincsenek ugyanabban a helyzetben, mint azok a légitársaságok, amelyek nem részesültek a támogatásban, és amelyeket a visszatérítttetés sem érint, és ezért nem merülhet fel annak kérdése, hogy hasonló helyzeteket az egyenlő bánásmód elvének megsértésével eltérően kezelnek.

118 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy az Aer Lingus által a Törvényszékhez benyújtott kereset harmadik és negyedik jogalapját, valamint a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset harmadik jogalapjának első részét el kell utasítani.

Az Aer Lingus által a Törvényszékhez benyújtott kereset második jogalapjáról és a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset harmadik jogalapjának második részéről

119 Az Aer Lingus és a Ryanair arra hivatkozik, hogy a növelt mértékű LSZA fizetésére kötelezett légitársaságok jogosultak a megfizetett adó túlfizetésének visszatérítését kérni, mind azzal az indokkal, hogy két különböző adómérték bevezetése az EUMSZ 56. cikkben biztosított szolgáltatásnyújtás szabadságának megsértését jelenti, mind pedig a 2006. szeptember 7-i Laboratoires Boiron ítéletből (C-526/04, EU:C:2006:528) eredő ítélkezési gyakorlat alkalmazása folytán. Következésképpen a csökkentett adómérték és a növelt adómérték különbözetének az LSZA csökkentett mértékének kedvezményezettjeitől való visszatéríttetése a 659/1999 rendelet 14. cikke (1) bekezdése, valamint a jogbiztonság, a tényleges érvényesülés és a megfelelő ügyintézés elve megsértésének minősül. Ráadásul e visszatéríttetés súlyos versenytorzulásokhoz vezet. E visszatéríttetést követően ugyanis az említett visszatéríttetési intézkedés tárgyát képező légitársaságok kerülnek hátrányos helyzetbe, mivel ők ekkorra utasonként összesen 10 eurót fizettek ki, míg a többi légitársaságnak, amelyek részére az eredetileg fizetett 10 euróból 8 eurót visszatérítettek, utasonként csak 2 eurós adóterhet kellett viselnie.

120 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a vitatott határozattal érintett intézkedés jellege semmiben sem hasonlít a 2006. szeptember 7-i Laboratoires Boiron ítélettel (C-526/04, EU:C:2006:528) érintettéhez.

121 Az LSZA ugyanis általános hatályú adó, és a vitatott határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az LSZA csökkentett mértéke olyan részleges adómentességgel egyenértékű, amely önmagában támogatási intézkedésnek minősül. E körülmények között a szóban forgó adó fizetésére kötelezett személyek annak érdekében, hogy kivonják magukat az említett adó megfizetése alól, vagy annak visszatérítését kérjék, nem hivatkozhatnak arra, hogy állami támogatásnak minősül az a mentesség, amelyben más vállalkozások részesülnek (2006. szeptember 7-i Laboratoires Boiron ítélet, C-526/04, EU:C:2006:528, 30. és 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

122 Ennek pontosítását követően emlékeztetni kell arra, hogy ahogyan a jelen ítélet 78. és 79. pontjából következik, olyan körülmények között, mint amelyek a jelen ügyben is felmerültek, a Bizottság nem tekinthet el valamely állami támogatás fennállásának megállapításától azon egyedüli indokkal, hogy fennáll annak lehetősége, hogy a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróságok elrendelik az LSZA túlfizetésének azon légitársaságok részére való visszatérítését, amelyek nem részesülhettek ezen adó csökkentett mértékének előnyéből. Mivel köteles volt megállapítani az állami támogatás fennállását, a Bizottságnak e támogatás visszatéríttetésének elrendelése is kötelessége volt.

123 E körülmények között az érintett tagállam, a jelen esetben Írország feladata, hogy minden megfelelő és tagállami jogszabályaival, valamint az uniós joggal összhangban lévő eszközzel gondoskodjon arról, hogy azon esetleges nemzeti intézkedések, amelyek valamely adó bizonyos vállalkozások részére történő visszatérítésével járnak, ne eredményezzenek az EUM-Szerződés rendelkezéseivel ellentétes, új támogatást az említett visszatérítésben részesülő vállalkozások javára.

124 A fenti megfontolásokból kitűnik, hogy az Aer Lingus által a Törvényszékhez benyújtott kereset második jogalapját, valamint a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset harmadik jogalapjának második részét el kell utasítani.

A Ryanair keresetének második jogalapjáról

125 A Ryanair a Törvényszékhez benyújtott keresetének második jogalapja keretében arra hivatkozik, hogy a Bizottságnak az LSZA által biztosított előny értékelése során figyelembe kellett volna vennie az LSZA által a különböző versenytárs vállalkozásokra gyakorolt arányos hatást, mivel egyrészről bizonyos légitársaságok, többek között az Aer Arann, a járataik tekintetében az LSZA csökkentett mértékének

előnyéből sokkal nagyobb százalékos arányban részesültek, másrészről pedig a növelt adómértéken számított LSZA hatása sokkal kevésbé volt jelentős a főként az Aer Lingus által kínált, business osztályon teljesített járatok és hosszú távon közlekedő járatok esetében.

126 Az Aer Lingus a T-500/12. sz. ügyben beavatkozó félként nem támogatja a Ryanair kérelmeit e jogalap vonatkozásában, hanem úgy véli, hogy a különböző kedvezményezettek részére biztosított előny relatív jelentősége releváns lehet a visszatérítendő támogatás összegének meghatározása céljából. Mivel azonban a beavatkozásnak nem lehet más célja, mint az egyik fél kérelmeinek teljes vagy részleges támogatása, az Aer Lingus érvelése e tekintetben elfogadhatatlan.

127 A Ryanair érvelése nem fogadható el. Az a körülmény hogy valamely támogatási intézkedés bizonyos kedvezményezettjei az e támogatást alkotó előnyből arányosan jelentősebb hasznot húznak, mint amelyet ugyanezen intézkedés más kedvezményezettjei, nem akadálya annak, hogy a Bizottság a szóban forgó intézkedést az egységes piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősítse, sem annak, hogy elrendelje az említett támogatás alkalmazásából eredő előny visszatérítését.

128 Ebből következik, hogy a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset második jogalapja nem megalapozott, és azt el kell utasítani.

129 Mivel egyrészről az Aer Lingus által a Törvényszékhez benyújtott kereset első és ötödik jogalapját és a Ryanair által a Törvényszékhez benyújtott kereset első, negyedik és ötödik jogalapját a Törvényszék elutasította anélkül, hogy az Aer Lingus és a Ryanair által a megtámadott ítéleteknek a fenti elutasító határozatot alátámasztó indokai ellen külön-külön benyújtott csatlakozó fellebbezések keretében felhozott jogalapoknak helyt lehetett volna adni, a megtámadott ítéletek rendelkező részének 2. pontja jogerőre emelkedett, másrészről pedig, mivel a fenti megfontolások összességéből kitűnik, hogy a Törvényszék előtt az Aer Lingus és a Ryanair által a vitatott határozat megsemmisítése iránt felhozott többi jogalapot szintén el kell utasítani, a megsemmisítés iránt külön-külön előterjesztett keresetüket teljes egészükben el kell utasítani.

A költségekről

130 A Bíróság eljárási szabályzata 184. cikkének (2) bekezdése értelmében, ha a fellebbezés megalapozott, és a Bíróság maga hoz a jogvita kapcsán végleges határozatot, a Bíróság határoz a költségekről.

131 Ugyanezen szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése értelmében – amely a 184. cikk (1) bekezdése szerint a fellebbezési eljárásban is alkalmazandó – a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

132 Az Aer Lingust és a Ryanairt, mivel mind a csatlakozó fellebbezések, mind a Törvényszék előtt előterjesztett keresetek tekintetében pervesztesek lettek, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a saját költségeik viselésén kívül a Bizottság részéről a Törvényszék és a Bíróság előtti eljárás során felmerült költségek viselésére.

133 A Bíróság eljárási szabályzata 140. cikkének (1) bekezdése alapján – amelyet ugyanezen szabályzat 184. cikkének (1) bekezdése értelmében alkalmazni kell a fellebbezési eljárásban is – az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket. Ebből következően Írország maga viseli a saját költségeit.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A Bíróság hatályon kívül helyezi az Európai Unió Törvényszéke 2015. február 5-i Aer Lingus kontra Bizottság ítéletét (T-473/12, nem tették közzé, EU:T:2015:78) és 2015. február 5-i Ryanair kontra Bizottság ítéletét (T-500/12, nem tették közzé, EU:T:2015:73) annyiban,**

amennyiben azok megsemmisítik az SA.29064 (11/C, korábbi 11/NN) számú állami támogatás – Írország által bevezetett differenciált légiközlekedési adókulcsokról szóló, 2012. július 25-i 2013/199/EU bizottsági határozat 4. cikkét a tekintetben, hogy e cikk a támogatásnak a kedvezményezettekkel történő visszatérítettését olyan összegben rendeli el, amelyet az említett határozat (70) preambulumbekezdése utasonként 8 euróban állapít meg.

2) **A Bíróság a csatlakozó fellebbezéseket elutasítja.**

3) **A Bíróság elutasítja az Air Lingus Ltd és a Ryanair Designated Activity Company által a 2013/199 határozat megsemmisítése iránt benyújtott kereseteket.**

4) **A Bíróság az Aer Lingus Ltd-t és a Ryanair Designated Activity Companyt kötelezi a saját költségeik viselésén kívül az Európai Bizottság részéről az Európai Unió Törvényszéke és az Európai Unió Bírósága előtti eljárás során felmerült költségek viselésére.**

5) **Írország maga viseli a saját költségeit.**

Aláírások