

MILASSIN LÁSZLÓ

címzetes egyetemi tanár

SZE Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar

Állami szubvenció uniós szabályozása és a Ryanair-ügyek

*Kedves Judit, születésnapodon hadd köszöntselek Bertrand Russell brit filozófustól idézett gondolattal:
„A legjobb sohasem mögöttünk van, hanem mindig előttünk.”*

ABSZTRAKT

Oly időkben élünk, amikor a világ, így az Európai Unió tagállamainak életét is felforgatta a koronavírus-járvány és az egyre csak eszkalálódó ukrán-orosz fegyveres konfliktus. Ezek különösen az EU gazdaságát érintik súlyosan. Az ellátási nehézségek az energiaellátottság területén, illetve a felfelé kúszó infláció komoly kihívásokkal szembesítették a tagállamok kormányait, arra készítetve őket, hogy beavatkozzanak a piaci viszonyokba a kedvezőtlen folyamatok megakadályozására, illetve ezek negatív hatásait próbálják megfékezni, amennyire csak lehet. Szinte soha nem látott mértékben és volumenben folyamodnak a lakosságot és vállalkozásokat érintő állami támogatásokhoz. Jogi szempontból a fő kérdés az, hogy adott esetben fennáll-e olyan rendkívüli helyzet, amely alapján az állami beavatkozás kellően indokolt és arányos. Tény, hogy a Covid19-járvány rendkívüli helyzetet teremtett, hiszen egy világgjárvánnyá vált. Ugyanakkor az e világgjárványhoz kapcsolódó állami intézkedéseket, azok megalapozottságát egyenként kell megvizsgálni, és el kell végezni az idevonatkozó versenyjogi teszteket, különösen akkor, ha az intézkedések más uniós tagállam alanyait is érintik, és azoknak vélt vagy valós versenyhátrányt okoznak.

Kulcsszavak: versenyjog ■ állami szubvenció ■ rendkívüli állapot
■ arányosság elve ■ tilalom alóli kivételek

Eme értekezés tárgya a Ryanair légitársaság által a Törvényszék előtt indított jogviták. Kiemelkedő jelentőségűek, hiszen első alkalommal született döntés a Covid19-világgjárvány következményeként, az EUMSZ idevonatkozó rendelkezéseire hivatkozással bevezetett állami intéz-

kedések jogszerűségét illetően.^[1] Az uniós versenyjog fő célkitűzése, hogy biztosítsa a Közös Belső Piac gazdaságának, kereskedelmének dinamizmusát. Ezt a célkitűzést tartja szem előtt az uniós törvénykezés is. Ugyanakkor az EUMSZ kivételes helyzeteket is ismer, hiszen az egészséges verseny csak „versenyképes”, azaz gazdaságilag többé-kevésbé nyereséges vállalkozások között alakulhat ki. Ugyanis felmerülhetnek olyan, főleg nem a gazdaság területén kialakult helyzetek, amelyek felboríthatják a vállalkozások működését, sokszor akár pusztán létüket veszélyeztetve. Így méltányos és jogszerű lehet az időleges, egyedi állami beavatkozás, értelemszerűen a szükségesség és arányosság elveinek szigorú figyelembevételével. A világvárvány előidézte gazdasági problémák orvoslására mind tagállami szinten, mind pedig uniós szinten sor került a vállalatokat, fogyasztókat érintő támogatások bevezetésére. Ezek olyan intézkedések, amelyek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdés alapján alapvetően tilosak.

Tényként szögezhető le, hogy a világvárvány rendkívüli állapotot idézett elő Európában is. Különösen gazdasági téren jelentős károkat okozott majd minden szektorban. Magától értetődő, hogy az ilyen körülmények megalapozottá tehetik az EUMSZ 107. cikk (2) és (3) bekezdésében foglalt kivételek alkalmazását az állami támogatások tilalma alól.

I. A RYANAIR-ÜGY TÉNYÁLLÁSI ELEMEI

Dánia és Svédország 2020 áprilisában két állami támogatást tartalmazó intézkedést jelzett az Európai Bizottságnak. A tagállamot előzetes bejelentési kötelezettség terheli, hiszen csak így valósítható meg, hogy az Európai Bizottság eleget tudjon tenni versenyfelügyeleti hatáskörének. Tehát minden egyes tagállami támogatást, vagy a már legálisan alkalmazott ilyen támogatás módosítását az Európai Bizottságnak jelezni kell. Ezt akkor is meg kell tenni, ha az intézkedés az uniós piaci versenyszabályokkal vélhetően összeegyeztethető. Ez alól kivethetők a jelentéktelen állami támogatások (de minimis), a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott bizonyos állami előnyök, valamint az oktatást, képzést elősegítő állami intézkedések.

A fent említett két ország a SAS AB légitársaságnak biztosított kétszer 1,5 milliárd svéd korona hitelkeretre vonatkozó garanciát. (Egyébként e svéd állami hitelgarancia egy, már az Európai Bizottság által jóváhagyott, a Covid19-járvány miatt svéd légitársaságoknak kidolgozott hitelgarancia-programon alapult.^[2]) A két ország ezen intézkedései célzottan arra irányultak, hogy részben kompenzálják a SAS AB-nak a világvárvány miatti korlátozások, járattörlések és járatát-ütemezésből származó fakadó kárait. Az Európai Bizottság 2020 áprilisában kelt

[1] A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek.

[2] Az Európai Bizottság a hitelgarancia-programot az EUMSZ107. cikk (3) bekezdés b) pontja alapján hagyta jóvá.

két határozatában az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján a SAS AB- nak nyújtott támogatást a belső piaccal összhangban lévőknek minősítette.^[3]

Egyébként az Európai Bizottság az ilyen ügyekben lefolytatott eljárása egy ún. előzetes vizsgálattal kezdődik, amelynek 2 hónapon belül kell bejeződnie. Amennyiben az Európai Bizottság nem tartja be ezt a határidőt, az eljárás tárgyát képező állami támogatás automatikusan engedélyezettnek minősül. Az Európai Bizottság egyrészt megállapíthatja, hogy az adott állami támogatás kompatibilis a közös belső piaci versennyel, azaz nem jogsértő. Így az ilyen állami aktus engedélyezettnek tekinthető. Másrészt az Európai Bizottság, ha úgy véli, hogy az állami intézkedés az uniós versenyjog szempontjából problematikus lehet, megkezdi az ügyben a fő eljárást, amelynek előírt időtartama 18 hónap. A bizottsági eljárás ideje alatt tilos alkalmazni az adott állami támogatást, így az ezalatt az idő alatt érvénytelennek tekintendő. A fő eljárásban az Európai Bizottság megállapíthatja, hogy az eljárás alá vont állami támogatás nem egyeztethető össze a közös belső piaccal. Abban az esetben, ha a támogatást a vállalkozásnak már kifizették, az visszatérítendő, sőt az európai Bizottság elrendelheti az ilyen összegnek a visszautalását, méghozzá a ráeső kamatokkal együtt.^[4]

A Ryanair légitársaság sérelmezte a SAS AB javára juttatott állami hitelgaranciákat, és az erre vonatkozó, az Európai Bizottság által foganatosított jóváhagyó határozatok megsemmisítését kérte az Európai Unió Törvényszékétől (továbbiakban: Törvényszék). A Törvényszék 2021. április 14-én hozott ítéletében elutasította a Ryanair keresetét, és úgy vélte, hogy a svéd és dán intézkedések megalapozottak és jogszerűek az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerint.^[5]

II. AZ EUMSZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSOKRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEI

Mint arra már a fentiekben utaltam, az EUMSZ 107. cikke (1) alapvetően tiltja az állami támogatásokat. A támogatás definíciója nem lelhető fel az EUMSZ-ben, de ezt pótolja az Európai Unió Bírósága. Az idevonatkozó esetjoga meghatározza a közvetlen jellegű támogatásokat, mint pénzbeli szubvenció, illetve a közvetett jellegűeket is, mint pl. adóelengedés, tartozásokért kezességvállalás, olcsó ál-

[3] (i) Az SA.56795 (2020/N)- Dánia – A Covid19-világjárvány által a SAS számára okozott károk megtérítése – állami támogatásról szóló C(2020) 2416 final bizottsági határozat. (ii) Az SA.57061(2020/N) – Svédország – A Covid19-világjárvány által a SAS számára okozott károk megtérítése – állami támogatásról szóló C(2020) 2784 final bizottsági határozat.

[4] Angyal et al., 2021, 570-572.

[5] Itt jegyzendő meg, hogy 2021. február 17-i Ryanair kontra Bizottság ítéletében (T-259/20) a Törvényszék hasonló vizsgálatot végzett egy olyan állami támogatási program jogszerűsége tárgyában, amelyet Franciaország fogadott el abból a célból, hogy választ adjon azokra a következményekre, amelyekkel a Covid19- világjárvány járt a francia légi közlekedési piacon. A 2021. április 14-i Ryanair kontra Bizottság ítéletben (T-388/20), a Törvényszék egy másik egyedi támogatási intézkedést tanulmányozott az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontjára figyelemmel.

lami ingatlan juttatása, stb. Fontos leszögezni, hogy az adott állami támogatás nem kötelezheti a kedvezményezettet az adott piaci viszonyoknak megfelelő ellenszolgáltatásra. Természetesen, ha a támogatás jóval meghaladja az ellenszolgáltatás mértékét, ekkor is fennállhat a piackorlátozó állami szubvenció. Ideértendő a támogatott vállalat fizetési kötelezettségének átvállalása is.^[6]

Az Európai Bizottság 2006/111/EK számú irányelvében a tagállamok és a közzállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságát, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságát éppen azért rendezte, hogy kellő versenyfelügyeletet valósítson meg az állami támogatások tökerészesedés formájában jelentkező gyakorlata felett. Például, ha a tagállam egy légitársaságban legalább 51%-os tökerészesedéssel rendelkezik, akkor mint tulajdonos támogathatja a vállalatát, ha az fizetési nehézségekkel küszködik, vagy éppen normális piacgazdasági lépésként a vállalkozás kellő jövedelmezőségét segítené elő. Ám nem támogathatja például tőkeemeléssel ezt a vállalkozást, ha ez a piaci versenyviszonyokat hátrányosan érintené.

Megemlítendő az ún. keresztszubvenció, amely a monopol helyzetben lévő állami vállalkozások esetén merülhet fel. Például az állami posta monopol helyzetű szolgáltatásából befolyó jövedelemből olyan szolgáltatását támogatja, amely viszont ki van téve a konkurencia piaci versenyének. (Pl. levelek forgalmazása monopóliumból előálló jövedelemből támogatja a nem monopol csomagküldő szolgáltatását.) A keresztszubvenció tehát tiltott az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerint.^[7]

Az adók, illetékek és járulékok által megvalósuló állami támogatások jogellenesek lehetnek. Ez előfordulhat akkor, ha egy adott támogatás nyilvánvalóan jogellenes, és ezt egy adó kivetésével finanszírozzák. Ilyet eset lehet, ha egy ország az autópálya használatát külföldiek számára díjkötelessé teszi, míg saját állampolgárainak ezt közvetve vagy közvetlenül ingyenessé teszi.

Fontos tisztázni az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alkalmazása szempontjából az, hogy mi értendő államok alatt, illetve államokat képviselő más intézmények alatt. Állam alatt az állam központi szervei értendők. A régiók és a települések önkormányzatai által juttatott támogatások is a 107.cikk (1) bekezdése hatálya alá tartoznak. Fontos, hogy ezek a támogatások közvetlen hatással legyenek az állami költségvetésre, akár a kiadás, akár a bevételekről való lemondás formájában. Egyébként uniós támogatások sem vehetők igénybe az EU versenyjogával ellentétes célok megvalósítására.

Az állami támogatások irányulhatnak vállalkozásokra és árukra. Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése ezek fogalmát átfogóan határozza meg. Hatályát nem csupán magánvállalatokra, de közzállalkozásokra és közüzemi vállalatokra is kiterjeszti. Ezen túlmenően közigazgatási szervekbe épült egységek is lehetnek a támogatás célalanyai, ha üzleti partnerként jelennek meg a piacon. Az áruk termelése alatt a tradicionális ipari üzemek tevékenysége értendő, de ide sorolhatók a szolgáltatások széles köre és a kereskedelmi vállalkozások is. Fontos

[6] Angyal et al., 2021, 565.

[7] Angyal et al., 2021, 566.

megjegyezni, hogy e vállalkozások tartós működésre rendezkedjenek be. Magánszemélyek nem sorolhatók a vállalkozások e körébe. Itt jegyzendő meg, hogy a támogatások célalanyai szelektív címzettsége lényeges eleme az állami szubvenciók uniós versenyjogi szempontú megítélésének. Olyan állami gazdaságpolitikai intézkedés, amely az egész ország összes vállalkozását és ezáltal az egész nemzetgazdaságot érinti, nem valósít meg állami támogatást.^[8]

A szelektív jellegű állami szubvenció az adott vállalkozást a piacon tevékenykedő versenytársakkal szemben előnyös helyzetbe hozza. Az Európai Bizottság kiemelt feladata, hogy a bejelentett állami támogatást alaposan megvizsgálja, hogy az milyen mértékben hat a piaci versenyhelyzetre. Van-e versenytorzító hatása, vagy éppen az a célja, hogy a torz versenyhelyzet folytán előálló hátrányokat kiegyenlítse? Sőt, ha még ezeknek a hátrányoknak a kiegyenlítése is a kitűzött célja, de az aránytalan állami intézkedéssel túllépi e kívánt célt, és – átesvén a ló túlsó oldalára – károsan befolyásolja a versenyt a piacon.

III. KIVÉTELEK AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK TILALMA ALÓL

Az EUMSZ. 107. cikk (2) és (3) bekezdése rögzíti azokat a feltételeket, amelyek teljesítése esetén az állam mégis legálisan nyújthat támogatást. Ezek a kivételeket két csoportot képeznek:

(i) „Törvény erejénél” fogva, azaz az EUMSZ alapján képeznek önálló módon kivételt:

- magánszemélyeknek nyújtott szociális támogatások, ha azt a termék származásán alapuló megkülönböztetés nélkül nyújtják;
- természeti katasztrófa vagy más rendkívüli esemény miatt előálló károk helyreállítására juttatott támogatások.

(ii) Az Európai Bizottság eltérő döntése hiányában megengedettnek minősülnek:

- az alacsony életszínvonalú vagy jelentős alulfoglalkoztatottsággal bíró térségek részére nyújtott támogatások. Az egyes európai tagállamok tengerentúli területeinek juttatott támogatások;
- valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításra nyújtott támogatások;
- egy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére nyújtott támogatások;
- egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatások, azaz szektorális támogatások. De ennek előfeltétele, hogy nem befolyásolhatja a közös érdekekkel ellentétes módon a kereskedelmi feltételeket;

[8] Angyal et al., 2021, 567.

- a kultúrát és a kulturális örökséget elősegítő támogatások, akkor, ha nem befolyásolják a közös érdekekkel ellentétes módon a kereskedelmi feltételeket.

Kivételesen a Tanács konkrét támogatásoknak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét az Európai Bizottság javaslata alapján hozott határozatával döntheti el.^[9]

IV. A TÖRVÉNYSZÉK ÁLLÁSPONTJA A RYANAIR-ÜGYBEN

A Törvényszék álláspontja a SAS-nak biztosított svéd és dán állami támogatással kapcsolatosan az volt, hogy elutasította a Ryanair állítását, hogy a SAS-nak nyújtott támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, mivel ez szelektíven, egyetlen társaság hátrányára keletkezett kár kompenzálását irányozta elő. Az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdés b) pontja szerint állami támogatás juttatható természeti katasztrófa vagy más rendkívüli esemény miatt előálló károk helyreállítására. Itt tehát, mint az a fentiekben kifejtettekben kitűnik, azt kell az Európai Bizottságnak megvizsgálnia, hogy az állami intézkedések milyen mértékben hatnak a piaci versenyhelyezetre. Van-e versenytorzító hatásuk, vagy éppen az a céljuk, hogy a torz versenyhelyzet folytán előálló hátrányokat kiegyenlítsék. Az Európai Bizottság ez utóbbit vélte megalapozottnak, még akkor is, ha itt kifejezetten egy vállalkozást segítő, szelektív támogatásról volt szó.^[10]

A Ryanair a perben hivatkozott arra, hogy a svéd és dán kormány a SAS-t támogató intézkedése megsérti az arányosság elvét. A Törvényszék elutasította a Ryanair ezen állítását, és kellő alapossgal bemutatta azt a számítási módszert, amely a SAS légitársaságot ért kárt értékelt, és alkalmas volt arra, hogy a felmerült hátrányt esetleges túlértékelését kiküszöböljék.^[11] Sőt Svédország és Dánia vállalta, hogy megadott határidőre elvégzi a SAS-t ért valós kárának utólagos értékelését is.

A Törvényszék nem értett egyet a Ryanair állításával, hogy a svéd és dán intézkedések megsértik a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvét. Kétségtelen, hogy

[9] Angyal et al., 2021, 569.

[10] Az Európai Unió Törvényszéke, 52/21.sz. Sajtóközleménye, Luxembourg, 2021. április 14. A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek, p.1.

[11] Az Európai Bizottság a SAS-t ért kár mértéke megfelel azon hozzáadott érték elvesztésének, amely a 2019. márciusától 2020. februárjáig terjedő időperiódus és a 2019. március és 2020. február terjedő időszak jövedelmei közötti különbözetből eredeztethető. Ebből levonták egyrészt a 2019. március és 2020. február között előálló költségeken kiszámított, fel nem merült változó költségeket, másrészt a jövedelem kiesésre jutó haszonkulcsot. A felmerült kárt úgy állapították meg ideiglenesen, hogy figyelembe vették a légi forgalom 2020. márciustól 2021. februárja között bekövetkezett 50-60%-os visszaesését a 2019. március és 2020 februárja közti időszak viszonylatában, amely 5 és 15 milliárd svéd korona közötti összegre rúgott.

a támogatások egyedi jellege valóban eltérő elbánást jelent, sőt hátrányos megkülönböztetést is. Viszont, ha minden ilyen jellegű támogatást jogellenesnek minősítenénk, akkor miképpen értelmezendő az, hogy az EUMSZ mégis lehetővé teszi a tagállamoknak, a 107. cikk feltételeinek betartása mellett, ilyen jellegű támogatások alkalmazását. A Ryanair továbbá hivatkozott az EUMSZ 18. cikkére, amely a Szerződések alkalmazási körében – és az azokban foglalt különös rendelkezések sérelme nélkül – tilalmazza az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetést. Ám az állami támogatások tilalma alól kivételt megengedő EUMSZ 107.cikk (2) bekezdés b) pontja éppenséggel különös rendelkezés, így ez lett a Törvényszék vizsgálódásának alapja, és nem a fent említett EUMSZ 18. cikke.^[12]

A Törvényszék továbbá leszögezte, hogy a SAS-t érintő eltérő bánásmód megfelelő a dán és svéd állami intézkedések céljának elérésére. A SAS Dániában és Svédországban a legnagyobb piaci részesedéssel rendelkező légitársaság, sőt e részesedése jelentősen meghaladja a legközelebbi versenytársának piaci részarányát.^[13]

A Törvényszék elemezte azt, hogy az Európai Bizottság ez ügyekben hozott határozatai a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a letelepedés szabadsága rendelkezéseinek megfelelnek-e. A Törvényszék arra a megállapításra jutott, hogy a Ryanair nem tudta hitelt érdemlően bizonyítani, hogy a SAS-t támogató dán és svéd kizárólagos intézkedések visszatartották volna a Ryanairt attól, hogy az említett két tagállamban letelepedjen, illetve ezekből az országokból kiinduló vagy oda irányuló szolgáltatásokat nyújtson.^[14]

A Ryanair hivatkozott a perben arra, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében foglalt eljárási szabályokból fakadó indoklási kötelezettségét. Ezt a Törvényszék nem látta megalapozottnak, és az indítványt elutasította. Egyébként ennek a Ryanair részéről való felvetése nem minden előzmény nélküli, hiszen még 2020-ban, szintén a világvárossal kapcsolatosan indított az Európai Bizottsággal szemben eljárást a Törvényszék előtt az ún. Condor-Covid19 ügyben. Itt a Törvényszék ugyanis elmarasztalta az alperes Európai Bizottságot, hogy nem kellően indokolta a német állam Condor cégnek nyújtott támogató intézkedését jóváhagyó határozatát.

[12] Az Európai Unió Törvényszéke, 52/21.sz. Sajtóközleménye, Luxembourg, 2021. április 14. A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek, 2.

[13] Az Európai Unió Törvényszéke, 52/21.sz. Sajtóközleménye, Luxembourg, 2021. április 14. A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek, 2.

[14] Az Európai Unió Törvényszéke, 52/21.sz. Sajtóközleménye, Luxembourg, 2021. április 14. A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek, 3.

V. RYANAIR KONTRA BIZOTTSÁG (CONDOR-COVID-19) ÜGY

A T-665/20. sz. ügyben hozott ítéletében a Törvényszék az Európai Bizottság által is jóváhagyott kivétel alkalmazását kérdőjelezte meg. A Németországi Szövetségi Köztársaság 2020 áprilisában bejelentette az Európai Bizottságnak a Condor Flugdienst GmbH (a továbbiakban: Condor) légitársaságnak nyújtott két, 550 millió euró összegű, államilag garantált, kamattámogatott kölcsön formájában nyújtott egyedi támogatást. Ezen intézkedés célja az volt, hogy megtérítse a Condornak a Covid19-világjárvány kapcsán bevezetett utazási korlátozások miatt törölt vagy átütemezett járatai miatt közvetlenül felmerült károkat. Továbbá a Condornak pénzügyi nehézségei támadtak, aminek következtében fizetéseképtelenségi eljárást kellett kezdeményeznie. Ezt az eljárást a cég iránt érdeklődő vevők visszalépése miatt meg kellett hosszabbítani. Ekkor a német állam további 380 millió eurós megmentési célú kölcsönt nyújtott a Condornak.

Az Európai Bizottság megállapította, hogy a bejelentett támogatás az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal. E rendelkezés értelmében a belső piaccal összeegyeztethető a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás.

A Ryanair légitársaság keresetet nyújtott be a Bizottság határozatának megsemmisítése iránt, amelynek az Európai Unió Törvényszéke helyt adott, és fel függesztette a megsemmisítés joghatásait az Európai Bizottság új határozatának elfogadásáig.

A Törvényszék kifejtette, hogy az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja értelmében csak a természeti csapások vagy más rendkívüli események által közvetlenül okozott gazdasági hátrányok téríthetők meg. Következésképpen közvetlen összefüggésnek kell fennállnia a rendkívüli események által okozott károk és az állami támogatás között, továbbá szükséges az elszenvedett károk lehető legpontosabb felmérése is. Így az Európai Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések alkalmasak-e arra, hogy azokat a rendkívüli események által okozott károk helyreállítására használják, tekintettel arra, hogy az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja tiltja az olyan általános jellegű intézkedéseket, amelyek függetlenek az ilyen események által állítólagosan okozott károktól. Az Európai Bizottságnak ezenkívül ellenőriznie kellett volna, hogy az érintett tagállam által nyújtott ellentételezés összege a szóban forgó intézkedés kedvezményezettjeit ért károk helyreállításához szükséges mértékre korlátozódik-e.

A Törvényszék megállapította, hogy a megtámadott határozat indokolása elégtelen a fizetéseképtelenségi időszak meghosszabbítása és a Condor járatainak a Covid19-világjárvány miatt elrendelt utazási korlátozásokkal összefüggő törlése és átütemezése miatt felmerült költségek közötti közvetlen okozati összefüggés tekintetében.^[15]

[15] Angyal et al., 2021, 569-570.

A fentiekből látható, hogy az Európai Bizottság okult a Condor–Covid19 ügyből, és jóval körütekintőbben vizsgálta, illetve indokolta meg a fent ismertetett dán és svéd intézkedéseket.

Bár a SAS-ügyben a végső szót majd az Európai Unió Bírósága mondja ki, hiszen jelen sorok megírásakor a Törvényszék mind a dán, mind a svéd intézkedés kapcsán hozott ítéletét a Ryanair megfellebbezte. Mégis, a Törvényszék kidolgozta azokat a szempontokat, amelyek segítségével szinte tesztyszerűen végig lehet futni akár a világjárvány, akár háború kapcsán bevezetett állami intézkedéseken, amelyek a tiltott támogatások gyanúját vetik fel. Ilyen intézkedések száma az Európai Unió tagországaiban napról napra növekedni fog, amelyek vizsgálatával elsősorban az Európai Bizottság feladatai növekednek majd jelentős mértékben.

IRODALOM

- Angyal Zoltán – Asztalos Zsófia – Chronowski Nóra – Fazekas Judit – Gyeney Laura – Metzinger – Milassin László – Osztoivits András – Szabó Marcel (2021): *EU-jog* (szerk.: Osztoivits András). HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Budapest.
- A Bizottsági közleménye: Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes válságkezelési keret a gazdaságnak Oroszország Ukrajna elleni agresszióját követő támogatása céljából. Az Európai Unió Hivatalos Lapja, 2022.03.24. (2022/C 131 I/01).
- Az Európai Unió Törvényszéke, 52/21.sz. Sajtóközleménye, Luxembourg, 2021. április 14. A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek.
- T-259/20. sz. ügy Ryanair DAC kontra Európai Bizottság: Állami támogatások – A francia légi közlekedési piac – A repülőjegyek után havonta fizetendő polgári repülési adó és szolidaritási adó megfizetésére vonatkozó moratórium a 2020. március és december közötti időszakra a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben – Kifogást nem emelő határozat – Rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás – Szolgáltatásnyújtás szabadsága – Egyenlő bánásmód – A francia hatóságok által kibocsátott engedéllyel való rendelkezés kritériuma – Arányosság – Az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja – Indokolási kötelezettség.
- A T-378/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság és a T-379/20. sz. Ryanair DAC kontra Bizottság ügyekben hozott ítéletek.
- T-388/20. sz. ügy Ryanair DAC kontra Európai Bizottság: Állami támogatások – A finn légi közlekedési piac – Finnország által a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben a Finnair javára nyújtott támogatás – Kölcsönrel kapcsolatban nyújtott állami garancia – Kifogást nem emelő határozat – Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret – A valamely tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére irányuló intézkedés – A támogatás kedvező hatásainak a kereskedelmi feltételekre és a torzulásmentes verseny fenntartására gyakorolt kedvezőtlen hatásaihoz viszonyított mérlegelésének hiánya – Egyenlő bánásmód – Letelepedés szabadsága – Szolgáltatásnyújtás szabadsága – Indokolási kötelezettség.

- T-665/20. sz. ügy Ryanair DAC kontra Európai Bizottság: Állami támogatások – A német légitársasági piac – A Covid19-világjárvány keretében Németország által a Condor Flugdienst számára nyújtott garantált állami kölcsön – Kifogást nem emelő határozat – Rendkívüli esemény által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás – Az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja – A kár értékelése – Okozati összefüggés – Indokolási kötelezettség – A határozat joghatásainak fenntartása.