

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 13 de Março de 1996

relativa a um auxílio fiscal na forma de amortização em benefício das companhias aéreas alemãs

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(96/369/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do nº 2 do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, em conformidade com o disposto nos artigos supramencionados, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte

OS FACTOS

I

Por cartas de, respectivamente, 7 de Março de 1988, 16 de Agosto de 1988, 8 de Dezembro de 1988 e 9 Abril de 1991, a Comissão solicitou ao Governo alemão, em conformidade com o disposto no nº 1 do artigo 93º do Tratado, informações sobre os auxílios concedidos às companhias aéreas na Alemanha. O Governo alemão deu seguimento a este pedido por cartas de, respectivamente, 13 de Abril de 1988, 1 de Março de 1989 e 22 de Agosto de 1991, que referiam o regime de amortização especial instituído pela alínea f) do artigo 82º do regulamento de

aplicação do imposto sobre o rendimento (*Einkommensteuerdurchführungsverordnung*) em vigor na Alemanha.

Por cartas de 5 de Maio e de 28 de Julho de 1992, a Comissão solicitou às autoridades alemãs elementos mais concretos quanto à origem, às normas de aplicação, ao impacte económico e aos beneficiários do regime de amortização instituído pela alínea f) do artigo 82º. O Governo alemão respondeu por cartas de, respectivamente, 16 de Junho e 3 de Setembro de 1992.

As informações assim recolhidas permitiram à Comissão uma visão mais concreta do regime de amortização em causa. Este regime foi introduzido na legislação fiscal alemã em 1965, a fim de reforçar a competitividade das companhias aéreas face à concorrência internacional, como referido no décimo terceiro relatório relativo às subvenções, de 11 de Novembro de 1991, apresentado ao Parlamento alemão (*Bundestag*). Subsequentemente, este regime revelou-se uma medida eficaz de apoio financeiro, tendo sido prorrogado por um período de cinco anos, até 31 de Dezembro de 1994, pela *Steuerbereinigungsgesetz* de 1986. Uma nova prorrogação por cinco anos, até 31 de Dezembro de 1999, foi notificada à Comissão por carta de 8 de Setembro de 1993 (ver abaixo).

Importa explicitar o teor e as condições de aplicação das disposições da alínea f) do artigo 82º em causa. Como a maioria dos outros Estados-membros, existem na legislação fiscal alemã dois sistemas gerais de amortização dos bens cuja utilização é deixada à escolha da empresa contribuinte sob determinadas condições: a amortização linear e a amortização degressiva. A alínea f) do artigo 82º

institui um terceiro sistema, de aplicação mais específica, complementar à utilização da amortização linear, o qual exclui, contudo, a amortização degressiva para o bem considerado. Este regime de amortização excepcional aplica-se, nomeadamente, às aeronaves utilizadas para fins comerciais para os transportes internacionais de bens ou pessoas ou para outros serviços efectuados no estrangeiro. Abrange, apenas, as aeronaves registadas na Alemanha com a condição suplementar de não poderem ser objecto de uma cessão durante um período de seis anos após a sua aquisição. Quando o conjunto das condições precedentes se encontra reunido, os proprietários das aeronaves têm a possibilidade de proceder, durante o ano que se segue à aquisição bem como durante os quatro anos seguintes, a uma amortização excepcional de um montante máximo de 30 % do total do custo de aquisição. Este montante de amortização excepcional pode ser consumido durante o primeiro ano ou ser repartido, de modo discricionário, durante os cinco primeiros anos.

A amortização excepcional assim contabilizada cumulada com a amortização linear normalmente praticada tem por efeito uma redução do montante tributável durante o ano considerado. Não pode, contudo, levar a uma depreciação do bem em questão superior a 100 % do seu valor de aquisição e não afecta a sua duração de amortização. Quando o mecanismo de amortização é utilizado, o valor residual do bem será de seguida amortizado em função da sua provável duração de utilização remanescente. Importa lembrar que a amortização de um bem assenta, em princípio, num calendário provável de depreciação deste bem cuja duração é deixada à apreciação do contribuinte. A duração normal de amortização de um avião varia entre dez e quinze anos conforme as companhias aéreas.

É de assinalar que as disposições da alínea f) do artigo 82º não incidem apenas nas aeronaves, mas igualmente, com condições menos restritivas, nos navios mercantes e de pesca. Segundo o relatório apresentado ao *Bundestag* em 11 de Novembro de 1991, o sistema constitui um bom incentivo dado que permite às companhias evitarem variações demasiado importantes dos seus resultados contabilísticos e tributáveis. O mesmo relatório avalia em 10 milhões de marcos alemães os benefícios fiscais anuais decorrentes deste sistema para as companhias aéreas ou marítimas que dele beneficiam. As autoridades alemãs não tiveram a possibilidade de proceder a uma repartição do referido montante entre as diferentes companhias em causa.

No sector marítimo, as disposições da alínea f) do artigo 82º foram até agora consideradas no âmbito das directivas sobre os auxílios à construção naval. A última decisão

adoptada a este respeito pela Comissão, relativa ao ano de 1995, data de 6 de Março de 1995 (processo N 641/93).

II

Por carta de 21 de Abril de 1993, a Comissão, ao abrigo do disposto no nº 1 do artigo 93º do Tratado, informou o Governo alemão que considerava que o mecanismo de amortização excepcional da alínea f) do artigo 82º constituía um auxílio existente de carácter fiscal que afectava as trocas entre Estados-membros e falseava a concorrência no interior do mercado comum. Esta carta foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (1). Verificando, por outro lado, que este auxílio não poderia ser considerado compatível, nos termos dos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado, a Comissão propôs nessa mesma carta às autoridades alemãs que suprimissem esse regime apenas no sector da aviação civil, o mais tardar em 1 de Janeiro de 1994. A Comissão indicou, igualmente, às autoridades alemãs que na ausência de informações susceptíveis de demonstrar a compatibilidade do auxílio em questão com o mercado comum, se reservava a possibilidade de dar início ao procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado. A este procedimento foi atribuído o número E 4/93.

Em 28 de Julho de 1993, o Governo alemão respondeu à Comissão que não tinha a intenção de suprimir o mecanismo previsto na alínea f) do artigo 82º em questão, dado que o considerava compatível com o mercado comum, nos termos do nº 3 do artigo 92º. Especificada ainda que este mecanismo, que permite às companhias aéreas alemãs distribuir melhor a carga fiscal, faz parte do conjunto do dispositivo fiscal alemão e que a sua supressão prejudicaria unilateralmente as companhias alemãs, uma vez que noutros Estados-membros existiriam medidas comparáveis. O Governo alemão indicava igualmente que este mecanismo incentivava as companhias a adquirirem aparelhos novos menos poluentes, favorecendo deste modo tanto a protecção do ambiente como a construção aeronáutica comunitária.

Posteriormente, por carta de 8 de Setembro de 1993, o Governo alemão notificou à Comissão, por força do nº 3 do artigo 93º do Tratado, uma nova prorrogação do mecanismo de amortização excepcional da alínea f) do artigo 82º para o período de 1 de Janeiro de 1995 a 31 de Dezembro de 1999. Esta nova prorrogação, que resulta do disposto nos artigos 1º e 8º da *Standortsicherungsgesetz*, foi considerada um auxílio notificado e, consequentemente, registado no Secretariado-Geral da Comissão, em 12 de Outubro de 1993 com o nº N 640/93. Em apoio à sua notificação, as autoridades alemãs insistem na sua vontade de manter a competitividade da frota alemã e o apoio aos transportadores regionais. É uma vez mais salientado o carácter de incentivo do mecanismo em causa para a aquisição dos aparelhos novos menos nocivos para o ambiente. Neste contexto, as autoridades alemãs

(1) JO nº C 289 de 26. 10. 1993, p. 2.

avaliam em 10 milhões de marcos alemães, para o período de 1995/1999, os benefícios resultantes da redução do imposto anual decorrentes do mecanismo previsto na alínea f) do artigo 82º apenas para o sector aéreo.

Nestas condições, a Comissão decidiu, em 8 de Dezembro de 1993, dar início, no quadro deste duplo processo, ao procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado. A abertura do procedimento incidia simultaneamente na prorrogação do dispositivo fiscal em causa até 31 de Dezembro de 1994 (processo E4/93) e na nova prorrogação para o período de 1 de Janeiro de 1995 a 31 de Dezembro de 1999 notificada em 8 de Setembro de 1993 (processo N 640/93). A Comissão fundamentou a sua decisão de abertura do procedimento, lembrando, em primeiro lugar, que a medida fiscal instituída pela alínea f) do artigo 82º constitui um auxílio na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado, sendo que se trata de uma medida fiscal de carácter sectorial, derogatório relativamente ao quadro geral fiscal alemão. A Comissão considerou ainda que, à primeira vista, nenhuma das excepções previstas no nº 3 do artigo 92º, em especial a referida na alínea c) do nº 3, é susceptível de ser aplicável ao caso em questão.

Por carta de 31 de Dezembro de 1993, a Comissão levou ao conhecimento do Governo alemão a sua decisão de abertura do procedimento, convidando-o a apresentar as suas observações. Esta carta foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*⁽¹⁾ e os outros Estados-membros e os outros interessados foram igualmente convidados a apresentarem as suas observações em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 93º do Tratado.

Contudo, a Comissão não adoptou, até 31 de Dezembro de 1994, uma decisão final no âmbito deste duplo processo. Assim, a Comissão aceitou *de facto* a prorrogação até essa data da medida em causa (processo E4/93) que era então uma medida existente. Por carta de 10 de Março de 1995 dirigida às autoridades alemãs, a Comissão contemplou este ponto.

III

Na sequência da abertura do procedimento, a Alemanha, por cartas de 24 de Janeiro de 1994 (comunicação de 19 de Janeiro de 1994) e de 28 de Fevereiro de 1994 (comunicação de 18 de Fevereiro de 1994) e quatro outros interessados, designadamente a Airbus Industrie, a companhia aérea britânica British Midland, a associação alemã Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen (ADL) e a sociedade alemã Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH, apresentaram as suas observações. A Airbus Industrie refere os auxílios concedidos à indústria aeronáutica americana pelo sistema *Foreign Sales Corporations* e recomenda à Comissão a maior prudência neste contexto. A British Midland considera que a medida fiscal da alínea f) do artigo 82º é um auxílio incompatível com o mercado comum em razão das vantagens que confere às transporta-

doras alemãs no mercado comunitário liberalizado da aviação civil. O Governo alemão e os dois outros interessados alegam, em contrapartida, que, por um lado, a medida em causa não constitui um auxílio, na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado, e que, por outro, esta medida devia beneficiar da derrogação prevista nas alíneas b) e c) do nº 3 do mesmo artigo. Neste contexto, referem vários argumentos, retomando nalguns casos elementos anteriormente apresentados pelo Governo alemão que se podem resumir do seguinte modo:

- existem regimes de auxílio comparáveis noutros Estados-membros. Por conseguinte, a Comissão não pode agir contra um único Estado-membro sem menosprezar o princípio da igualdade,
- existem igualmente regras comparáveis nos países terceiros, nomeadamente nos Estados Unidos da América e o Comité de sábios, designado pela Comissão em 1993, propôs precisamente medidas que favoreçam a amortização acelerada dos aviões nos Estados-membros a fim de que as companhias comunitárias possam lutar contra a concorrência das companhias dos países terceiros,
- não há provas de que a medida falseie a concorrência e afecte as trocas comerciais entre os Estados-membros, uma vez que não melhora a posição das companhias aéreas alemãs no mercado comunitário. Além disso, o sistema fiscal alemão, comparado ao dos outros Estados-membros, é globalmente bastante desfavorável às empresas,
- o mecanismo de amortização excepcional em causa não confere quaisquer vantagens às empresas relativamente aos sistemas de amortização linear ou degressivo; nomeadamente, o montante total amortizado é idêntico e o orçamento do Estado alemão não sofre de facto qualquer redução das receitas fiscais dado que o pagamento do imposto é simplesmente diferido,
- a alínea f) do artigo 82º, cujos efeitos são semelhantes aos de amortização degressiva, é uma medida geral do direito fiscal alemão,
- a alínea f) do artigo 82º constitui um elemento indissociável do conjunto do sistema fiscal alemão e a Comissão não pode pôr em causa com relação às disposições que regem os auxílios estatais na ausência de uma harmonização fiscal a nível comunitário, a qual pressuporia, no presente caso, o recurso ao artigo 101º do Tratado,
- a medida destina-se a proteger o ambiente e a favorecer a aviação civil e a indústria aeronáutica da Comunidade, incentivando a aquisição de aviões novos pouco poluentes.

As observações dos outros interessados foram levadas ao conhecimento do Governo alemão. Este apresentou os respectivos comentários por carta de 3 de Maio de 1994 dirigida à Comissão.

(1) JO nº C 16 de 19. 1. 1994, p. 3.

O Governo alemão apresentou, além disso, novas observações sobre o presente caso por cartas de 11 de Agosto de 1994, 12 de Janeiro de 1995 (comunicação de 18 de Outubro de 1994), 2 de Fevereiro de 1995 e 4 de Outubro de 1995 (comunicação de 28 de Setembro de 1995).

APRECIACÃO JURÍDICA

IV

Existência da medida em causa até 31 de Dezembro de 1994

A prorrogação das disposições da alínea f) do artigo 82º até 31 de Dezembro de 1994 em matéria de aviação civil, que foi objecto primeiramente de uma proposta de medidas úteis e posteriormente da abertura do presente procedimento, constitui um auxílio existente nos termos do n.º 1 do artigo 93º. Ora, uma decisão final tomada pela Comissão sobre um auxílio existente só produz efeitos a contar da data da sua adopção. Uma vez que a Comissão não tomou uma decisão final neste contexto, antes de 31 de Dezembro de 1994, importa encerrar este procedimento que se tornou supérfluo.

Daí resulta que as empresas alemãs podem aplicar as disposições da alínea f) do artigo 82º no que respeita aos seus rendimentos tributáveis relativamente ao ano de 1994, os quais foram objecto de uma declaração durante o ano de 1995.

V

Prorrogação da medida em causa de 1 de Janeiro de 1995 até 31 de Dezembro de 1999

Nos termos do n.º 1 do artigo 92º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61º do Acordo EEE, são incompatíveis com o mercado comum e com o referido acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

No presente caso, a amortização excepcional prevista pelas disposições da alínea f) do artigo 82º da *Einkommensteuerverordnung* permite às empresas beneficiárias a redução, desde que se encontrem reunidas determinadas condições, do montante tributável que seria normalmente exigível, durante um determinado exercício, na ausência deste mecanismo. Confere, assim, uma vantagem pecuniária às empresas beneficiárias cujo custo é directamente suportado pelo orçamento do Estado alemão.

As autoridades alemãs e dois dos outros interessados alegam que a aplicação deste mecanismo de amortização excepcional não tem por efeito a supressão do pagamento

do imposto, mas simplesmente de o diferir. Contudo, como no caso do sistema de amortização degressiva, a vantagem da aplicação do regime da alínea f) do artigo 82º reside precisamente no adiamento do pagamento do imposto. Se, no termo do período de amortização de um bem, a soma dos montantes nominais dos impostos pagos ao fisco alemão durante este período for idêntica, independentemente do modo de amortização do respectivo bem, o mesmo não se aplica à soma dos valores actualizados dos mesmos impostos, os quais têm em conta as taxas de juros. Por fim, em condições idênticas, a vantagem pecuniária líquida decorrente da utilização da amortização degressiva ou do mecanismo da alínea f) do artigo 82º é bem real face à aplicação da amortização linear, nomeadamente para as empresas com lucros, mesmo que essa vantagem seja inferior ao que se pensaria à primeira vista.

As autoridades alemãs e os outros interessados alegam igualmente que, mesmo tendo em conta os valores actualizados dos impostos diferidos, o benefício global que resulta do adiamento do pagamento do imposto, utilizando o sistema da alínea f) do artigo 82º, não é superior ao da amortização degressiva. Mesmo admitindo que assim seja, este argumento tende, contudo, a iludir a vantagem associada à grande flexibilidade de utilização das disposições da alínea f) do artigo 82º. As empresas não têm sempre interesse em optar por um modo de amortização degressiva, em especial aquelas que apresentam perdas. Ora, enquanto que a escolha entre a amortização degressiva e a amortização linear se efectua unicamente por ocasião da aquisição do bem, é, em contrapartida, possível recorrer às amortizações excepcionais previstas na alínea f) do artigo 82º em qualquer altura durante os cinco primeiros anos subsequentes à aquisição. É nesse facto que reside o verdadeiro interesse das disposições da alínea f) do artigo 82º em comparação com os modos de amortização degressiva ou *a fortiori* linear. Esta flexibilidade autoriza, por exemplo, as companhias áreas beneficiárias a procederem mais facilmente a alterações na sua frota. Permite-lhes, sobretudo, aumentar de modo discricionário o montante das amortizações no contexto de exercícios com elevados benefícios. As companhias podem, assim, adaptar o montante das amortizações conforme o exercício apresente benefícios ou perdas, podendo escalonar no tempo ou reduzir os seus rendimentos tributáveis ou, até mesmo, suprimir o imposto. Com efeito, a legislação fiscal alemã permite que as empresas reportem indefinidamente as suas perdas para os exercícios seguintes que apresentem benefícios, mas não autoriza, contudo, o reporte dos benefícios para eventuais perdas futuras: estas só podem ser imputadas a benefícios não repartidos dos dois anos anteriores num montante até 10 milhões de marcos alemães. Resumindo, são inegáveis as vantagens conferidas às companhias pelas disposições da alínea f) do artigo 82º que introduzem, a par dos modos de amortização degressiva e linear, uma possibilidade de amortização suplementar.

As autoridades alemãs e os outros interessados defendem ainda que o modo de amortização previsto na alínea f) do artigo 82.º constitui uma medida geral do direito fiscal alemão que é indissociável do conjunto do sistema fiscal alemão. Consequentemente, haveria que considerá-lo unicamente com base no artigo 101.º do Tratado, no âmbito de um esforço de harmonização a nível comunitário, e não relativamente aos artigos 92.º e 93.º do Tratado.

Para diferenciar os auxílios estatais das medidas gerais, o Tratado só oferece à Comissão o critério de especificidade, definindo os auxílios no seu artigo 92.º como medidas «favorecendo certas empresas ou certas produções». Importa, assim, comprar, com base num Estado-membro, o tratamento de dado às empresas que beneficiam da medida em causa e o regime geral aplicado às empresas que se encontram objectivamente na mesma situação. Se é verdade que cada medida deve ser apreciada, caso a caso, a Comissão, contudo, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, considera de modo global que os auxílios estatais são medidas cujo carácter derogatório face às regras gerais não se justifica pela natureza ou economia do sistema (acórdão do Tribunal de 2 de Julho de 1974, processo 173/73, Itália contra Comissão)⁽¹⁾. Em matéria fiscal, a Comissão é de opinião que as medidas cuja natureza diverge da regra geral não são de considerar como auxílios estatais, na condição de a sua racionalidade económica as tornar necessárias ou funcionais em relação à eficácia do sistema. Tal deve traduzir-se normalmente no carácter não discriminatório do seu âmbito de aplicação que assenta em critérios ou condições objectivos e horizontais e num prazo ilimitado.

No presente caso, forçoso é verificar que as disposições da alínea f) do artigo 82.º têm um âmbito de aplicação estritamente limitado a vários níveis. Por um lado, apenas se aplicam a determinados bens amortizáveis bem definidos: navios mercantes, embarcações de pesca e aeronaves (com exclusão de todos os outros bens). Por outro lado, no caso das aeronaves, a medida só pode ser aplicada se estiverem preenchidas simultaneamente três condições: utilização para fins comerciais no âmbito de transporte internacionais de bens ou de pessoas ou de outros serviços realizados no estrangeiro; registo na Alemanha; não cessão durante um período de seis anos após a aquisição. Tendo em conta estas diferentes restrições, as disposições da alínea f) do artigo 82.º devem ser encaradas como apresentando um carácter derogatório em relação às medidas gerais dos modos de amortização degressiva e linear. O relatório de *Bundestag* acima citado reconhece, aliás, que as disposições em causa se destinam a favorecer três sectores da economia alemã (comércio marítimo, pescas, aviação civil) especialmente expostos à concorrência internacional. Além disso, estas disposições sectoriais não têm um prazo ilimitado uma vez que são periodicamente reconduzidas por alguns anos. Por outro lado, não assentam em critérios objectivos e não parecem minimamente indispensáveis para o bom funcionamento do sistema fiscal alemão. Com efeito, quer as características físicas das aeronaves e as suas condições de utilização no mercado quer qualquer outro elemento impõem, para que as aeronaves sejam amortizadas de modo eficaz, a utilização de um modo de amortização diferente dos modos

degressivo e linear. A Comissão considera ainda que este último se justifica pela natureza ou a economia do sistema. Consequentemente, pode ser analisado com base no artigo 92.º do Tratado.

De resto, na sua decisão relativa à aplicação das disposições da alínea f) do artigo 82.º ao sector marítimo, dirigida ao Governo alemão em 11 de Novembro de 1994 no âmbito do processo NN 102/94, a Comissão era já de opinião que as disposições em causa não constituíam uma medida geral, mas antes um auxílio nos termos do artigo 92.º do Tratado e do artigo 61.º do Acordo EEE. Esta última decisão não foi impugnada pelas autoridades alemãs.

Por outro lado, a vantagem decorrente das disposições da alínea f) do artigo 82.º que, para cúmulo, visa exclusivamente as aeronaves utilizadas nos serviços internacionais, afecta as trocas comerciais entre os Estados-membros, tendo em conta a própria natureza dos transportes aéreos e a sua dimensão internacional. As repercussões a nível das trocas comerciais são ainda mais significativas desde a entrada em vigor em 1 de Janeiro de 1993, dos Regulamentos (CEE) n.º 2407/92⁽²⁾ (CEE) n.º 2408/92⁽³⁾ e (CEE) n.º 2409/92⁽⁴⁾ do Conselho («terceiro pacote aéreo») que liberalizam o mercado comunitário da aviação civil. Além disso, a amortização excepcional prevista na alínea f) do artigo 82.º falseia a concorrência no mercado comum na medida em que favorece as actividades de transportes internacionais, nomeadamente intracomunitários, das companhias aéreas alemãs cuja posição concorrencial é assim reforçada em relação à das outras transportadoras comunitárias que não beneficiam de medidas de auxílio similares. Com efeito, as companhias que não estão sujeitas a tributação na Alemanha não beneficiam destas medidas. Estão igualmente excluídas as companhias registadas noutros Estados-membros que não a Alemanha, uma vez que a alínea f) do artigo 82.º pressupõe o registo das aeronaves neste último Estado. Importa lembrar, neste contexto, que as autoridades alemãs, tal como as autoridades dos outros Estados-membros, exigem que as transportadoras, a quem concedem licenças de exploração, registem os seus aparelhos no respectivo registo nacional ao abrigo do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92. Ora, as autoridades alemãs só podem emitir uma licença de exploração para as empresas que tenham na Alemanha a sua sede principal, nos termos do artigo 4.º do referido regulamento. Assim, só são susceptíveis de beneficiar das disposições da alínea f) do artigo 82.º as companhias sujeitas a tributação na Alemanha e que tenham a sua sede principal nesse país.

À luz dos elementos atrás referidos, a Comissão conclui que as disposições da alínea f) do artigo 82.º constituem um auxílio estatal, nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. O facto de existirem medidas fiscais comparáveis nos outros Estados-membros não afecta esta apreciação uma vez que estas eventuais medidas poderão ser elas próprias objecto, por parte da Comissão, do procedimento previsto no artigo 93.º do Tratado [processo 78/76, Steinike & Weinlig

(1) Colectânea 1974, p. 709, ponto 33 da fundamentação.

(2) JO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

(3) JO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

(4) JO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

contra a República Federal da Alemanha (1)]. As informações de que a Comissão dispõe revelam, aliás, que nenhum Estado-membro à excepção da Alemanha implementou um tal sistema de amortização excepcional. Não tem igualmente qualquer incidência o facto de existirem medidas fiscais semelhantes nos países terceiros, o que, além disso, não foi provado e tão pouco o facto de o Comité de sábios designado pela Comissão, cujas conclusões não são de modo algum vinculativas para esta última, ter preconizado acções que favoreçam a amortização acelerada dos aviões nos Estados-membros da Comunidade, sendo que a medida em questão favorece determinadas empresas [acórdão do Tribunal de 7 de Junho de 1988, processo 57/86, República Helénica contra Comissão (2)].

Neste contexto, importa lembrar que o Tribunal já proferiu um acórdão no sentido de que a circunstância de um Estado-membro instaurar uma taxa de redesconto preferencial em benefício de certos produtos com a intenção de aproximar esta taxa àquelas praticadas nos outros Estados-membros mantém inalterado o facto de a medida em causa ter o carácter de um auxílio [acórdão do Tribunal de 10 de Dezembro de 1969, processos 6 e 11/69, Comissão contra França (3)].

Importa, por conseguinte, examinar a medida em causa com base no disposto nos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado e nos nºs 2 e 3 do artigo 61º do Acordo EEE.

VI

As disposições do nº 2 do artigo 92º do Tratado e do nº 2 do artigo 61º do Acordo EEE não se aplicam ao mecanismo previsto na alínea f) do artigo 82º na medida em que não se trata nem de um auxílio de carácter social concedido a consumidores individuais nem de um auxílio destinado a remediar os prejuízos resultantes de catástrofes naturais ou de outros acontecimentos extraordinários. Tão pouco se trata de um auxílio concedido à economia de certas regiões da Alemanha afectadas pela anterior divisão deste país na medida em que a medida em causa se destina, nomeadamente, ao conjunto do território da Alemanha. As autoridades alemãs invocaram, aliás, esta disposição.

As disposições do nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alíneas a) e c), do artigo 61º do Acordo

EEE, na parte relativa aos auxílios regionais, não são aplicáveis, dado que o auxílio não se destina a favorecer o desenvolvimento de certas regiões económicas. Com efeito, tal como acima referido, este auxílio apresenta um carácter sectorial que se aplica de modo uniforme ao conjunto do território da Alemanha, que é um dos Estados-membros mais prósperos da Comunidade. As disposições da alínea b) dos referidos números tão pouco são aplicáveis, dado que o auxílio em questão não se destina a remediar uma perturbação grave da economia alemã.

Nas suas observações, as autoridades alemãs e dois dos outros interessados requerem que a amortização excepcional da alínea f) do artigo 82º beneficie das derrogações previstas no nº 3, alínea b), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea b), do artigo 61º do Acordo EEE, uma vez que se trate de fomentar um projecto importante de interesse comum europeu, bem como daquelas previstas na alínea c) dos referidos números na parte relativa aos auxílios sectoriais. A este respeito, as autoridades alemãs alegam que se trata de um auxílio ao investimento destinado a incentivar as companhias a adquirir novos aparelhos pouco poluentes e a favorecer a indústria aeronáutica europeia. Salientam ainda a necessidade de apoiar a aviação civil europeia ou ainda o desenvolvimento dos transportes aéreos internacionais.

Contudo, a Comissão não pensa que o auxílio fiscal em causa possa ser considerado como compatível com as correspondentes disposições do nº 3, alíneas b) e c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alíneas b) e c), do artigo 61º do Acordo EEE. Com efeito, salienta, em primeiro lugar, que o auxílio em causa nem está afectado a um projecto ou programa específico nem está expressamente limitado à aquisição de aeronaves de um tipo particular ou com características específicas em termos de protecção do ambiente. Além disso, os diferentes objectivos ou efeitos benéficos, tal como expostos pelas autoridades alemãs e pelos outros interessados, surgem, sobretudo, como consequência de uma medida adoptada unilateralmente pelo Estado alemão fora de qualquer contexto comunitário. Ora, no que respeita ao nº 3, alínea b), do artigo 92º do Tratado e ao nº 3, alínea b), do artigo 61º do Acordo EEE relativamente à realização de um projecto importante, a Comissão definiu como condição necessária a cumprir previamente ao eventual benefício dessas disposições, o respeito simultâneo dos seguintes quatro critérios:

- o auxílio deve promover um projecto. Por «promover» entende-se uma acção que contribui para a implementação do projecto,
- o projecto deve ser concreto, preciso e bem definido,
- o projecto dever ser importante quantitativa e qualitativamente. A importância qualitativa é de salientar,

(1) Colectânea da Jurisprudência do Tribunal 1977, p. 595, ponto 24 da fundamentação.

(2) Colectânea da Jurisprudência do Tribunal 1988, p. 2855, ponto 10 da fundamentação.

(3) Colectânea da Jurisprudência do Tribunal 1969, p. 523, ponto 21 da fundamentação.

— o projecto deve ser «de interesse europeu» e beneficiar enquanto tal o conjunto da Comunidade.

No presente caso, os elementos apresentados pelas autoridades alemãs, mesmo que pudessem ser considerados como fazendo parte de um «projecto», não são nem precisos nem bem definidos. A medida em causa não pode, consequentemente, beneficiar das disposições em questão.

Por outro lado, no que respeita mais particularmente ao n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado e ao n.º 3, alínea c), artigo 61.º do Acordo EEE na parte relativa aos auxílios sectoriais, a restrição do âmbito de aplicação do auxílio, por um lado, apenas às transportadoras aéreas sujeitas a tributação e cuja sede principal seja na Alemanha e, por outro, às aeronaves afectadas aos transportes internacionais, conduz à conclusão, no caso em apreço, de que existe uma alteração das condições em que se realizam as trocas comerciais que é contrária ao interesse comum, tendo em conta a importância crescente das trocas comerciais por via aérea no mercado comum liberalizado da aviação civil. Importa lembrar, neste contexto, que o terceiro pacote aéreo conclui o esforço de liberalização do sector da aviação civil intracomunitária iniciado há já vários anos. Este pacote cria um mercado interno único caracterizado por um bom funcionamento que seria entravado pelo regime de benefício fiscal estabelecido a favor das empresas de um único Estado-membro. Aliás, na sua comunicação relativa à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estados no sector da aviação⁽¹⁾, a Comissão definiu estritamente os critérios segundo os quais a concessão de um auxílio a uma companhia aérea poderia ser considerada como compatível com o interesse comum nos termos do disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º Uma tal possibilidade está apenas aberta aos auxílios concedidos às empresas em dificuldade, desde que tais intervenções façam parte integrante de um programa de medidas adequadas destinadas a restabelecer a viabilidade financeira e a competitividade das empresas em questão num prazo razoável. No presente caso, o auxílio não se destina de modo algum a garantir a recuperação de uma empresa específica e não é acompanhado de qualquer plano de reestruturação ou de saneamento de uma ou várias empresas especificamente identificadas.

À luz das observações acima apresentadas, o auxílio em causa não se insere em nenhum dos casos previstos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 92.º do Tratado e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 61.º do Acordo EEE. Por conseguinte, a Alemanha terá que renunciar a este auxílio que é incompatível com o mercado comum.

Por fim, importa revogar a decisão adoptada pela Comissão, em 29 de Novembro de 1995, e notificada às autoridades alemãs, em 15 de Dezembro de 1995, sobre o

mesmo assunto, uma vez que a versão alemã desta decisão, que é idêntica quanto ao fundo à presente decisão, apresenta numerosos erros materiais,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A prorrogação, relativamente ao período de 1 de Janeiro de 1995 a 31 de Dezembro de 1999, do disposto na alínea f) do artigo 82.º da lei fiscal alemã (*Einkommensteuer-durchführungsverordnung*), que cria um mecanismo de amortização excepcional em benefício das aeronaves, constitui um auxílio estatal incompatível com o mercado comum para efeitos do artigo 92.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE.

Artigo 2.º

A Alemanha deve suprimir, a contar de 1 de Janeiro de 1995, a medida de auxílio mencionada no artigo 1.º

Artigo 3.º

A Alemanha informará a Comissão das medidas adoptadas para dar cumprimento à presente decisão, no prazo de dois meses a contar da respectiva data de notificação.

Artigo 4.º

Está encerrado o processo quanto à existência, até 31 de Dezembro de 1994, das disposições da legislação fiscal alemã mencionadas no artigo 1.º

Artigo 5.º

É revogada a decisão da Comissão de 29 de Novembro de 1995, notificada às autoridades alemãs em 15 de Dezembro de 1995.

Artigo 6.º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 13 de Março de 1996.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão

(1) JO n.º C 350 de 10. 12. 1994, p. 5.