

DECIZIA COMISIEI

din 25 iulie 2012

privind ajutorul de stat SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Rate diferențiate ale taxei pe transportul aerian aplicate de Irlanda

[notificat cu numărul C(2012) 5037]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/199/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile sus-menționate ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

(4) Ca urmare a prelungirii termenului-limită de răspuns, la 15 septembrie 2011 autoritățile irlandeze și-au prezentat observațiile cu privire la decizia Comisiei.

(5) La 18 octombrie 2011, decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la această măsură.

(6) La 17 noiembrie 2011, Ryanair și-a prezentat răspunsul la invitația respectivă. Prin scrisoarea din 28 noiembrie 2011, Comisia a întrebat Ryanair dacă informațiile prezentate în scrisoare sunt confidențiale și dacă pot fi divulgate autorităților irlandeze. Prin scrisoarea din 30 noiembrie 2011, Ryanair a confirmat că răspunsul din 17 noiembrie 2011 poate fi transmis autorităților irlandeze.

(7) Prin scrisoarea din 12 decembrie 2011, Comisia a transmis observațiile Ryanair către autoritățile irlandeze, iar acestea și-au prezentat observațiile la 13 ianuarie 2012.

1. PROCEDURĂ

(1) În 2009, Comisia a primit, din partea unui operator de transport aerian (denumit în continuare „reclamantul”), cu privire la un ajutor de stat, o plângere care se referă la mai multe aspecte ale taxei pe transportul aerian aplicate de Irlanda, inclusiv la ratele diferențiate ale taxei aplicabile zborurilor către destinații aflate la cel mult 300 de km de aeroportul din Dublin, despre care se presupune că au favorizat Aer Arann.

(2) Prin scrisoarea din 13 iulie 2011, Comisia a informat Irlanda că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat în ceea ce privește ratele diferențiate ale taxei aplicate în cadrul taxei pe transportul aerian din Irlanda. Comisia a solicitat autorităților irlandeze să transmită beneficiarilor o copie a deciziei.

(3) La 9 august 2011 și la 5 septembrie 2011, operatorul de transport aerian Ryanair Ltd. (denumit în continuare „Ryanair”) a prezentat scrisori cu privire la decizia Comisiei de a iniția procedura. Comisia a răspuns acestor scrisori la data de 5 octombrie 2011. La 17 octombrie 2011, Ryanair a prezentat o altă scrisoare.

2. DESCRIEREA MĂSURII

(8) La 30 martie 2009, autoritățile irlandeze au introdus o acciză la transportul aerian de pasageri. Taxa are drept temei juridic național articolul 55 din Legea finanțelor (nr. 2) din 2008, care introduce o acciză denumită „taxă pe transportul aerian” pe care operatorii de transport aerian trebuie să o plătească pentru „fiecare plecare a unui pasager la bordul unei aeronave de pe un aeroport” din Irlanda ⁽³⁾. Taxa este exigibilă în momentul în care pasagerul pleacă de pe un aeroport la bordul unei aeronave care poate transporta mai mult de 20 de pasageri și care nu este utilizată în scopuri de stat sau militare. Taxa *in fine* este destinată a fi transferată pasagerilor prin prețul biletului, însă răspunderea de a colecta și de a plăti taxa revine operatorilor de transport aerian ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

⁽³⁾ Aeronavele cu o capacitate de transport mai mică de 20 de pasageri și aeronavele utilizate în scopuri de stat sau militare sunt excluse din domeniul de aplicare a taxei. Același lucru este valabil în cazul plecărilor de pe aeroporturi cu mai puțin de 10 000 de pasageri pe an.

⁽⁴⁾ Fiecare operator de transport aerian care trebuie să plătească taxa respectivă trebuie să se înregistreze la administrația fiscală și, în termen de 20 de zile sau într-o altă perioadă de timp pe care o poate stabili administrația fiscală, trebuie să furnizeze acesteia din urmă o situație din care să rezulte numărul de plecări ale pasagerilor în cursul lunii anterioare.

⁽¹⁾ JO C 306, 18.10.2011, p. 10.

- (9) La momentul introducerii taxei, aceasta a fost colectată pe baza distanței dintre aeroportul de plecare și aeroportul de destinație, fiind stabilită la (i) 2 EUR în cazul unei călătorii de pe un aeroport către o destinație situată la cel mult 300 de km de aeroportul din Dublin și (ii) 10 EUR în orice alt caz.
- (10) În urma investigației efectuate de Comisie în legătură cu o eventuală încălcare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate ⁽⁵⁾ și a articolului 56 din tratat privind libertatea de a presta servicii, ratele au fost modificate începând cu 1 martie 2011, astfel încât se aplică o rată unică a taxei de 3 EUR tuturor plecărilor, indiferent de distanța parcursă ⁽⁶⁾.
- 3. MOTIVE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE**
- (11) Comisia a inițiat procedura oficială cu privire la rata mai redusă a taxei, care a fost aplicabilă pentru anumite rute în perioada 30 martie 2009 -1 martie 2011, deoarece a considerat că rata pare să reprezinte un ajutor de stat și a avut îndoieli în ceea ce privește compatibilitatea acesteia cu piața internă.
- (12) Atunci când a analizat dacă măsura avea sau nu un caracter selectiv, în conformitate cu jurisprudența constantă ⁽⁷⁾, Comisia a identificat în primul rând sistemul de referință al taxelor în domeniu și apoi a analizat dacă măsura a reprezentat o derogare de la sistemul respectiv și, în caz afirmativ, dacă Irlanda a demonstrat că derogarea se înscrie în natura și în logica sistemului de taxe.
- (13) Comisia a concluzionat că, în cazul de față, sistemul de referință este reprezentat de taxele aplicate pasagerilor aeriени care pleacă de pe un aeroport din Irlanda.
- (14) Comisia a remarcat că sistemul de taxare a transportului aerian a prevăzut o rată generală sau o rată normală aplicabilă aproape tuturor călătoriilor și o rată redusă în cazul călătoriilor către o destinație aflată la cel mult 300 de km de aeroportul din Dublin. Comisia a constatat că rata normală reprezintă sistemul de referință, în timp
- ce rata redusă, aplicabilă unei categorii bine delimitate de zboruri, pare să fie o excepție de la sistemul de referință.
- (15) Comisia și-a exprimat îndoiala că rata redusă era justificată datorită distanței dintre punctul de plecare și destinația finală a călătoriei.
- (16) În primul rând, rata nu era aplicabilă pe baza lungimii efective a călătoriei, ci pe baza distanței dintre aeroportul din Dublin și destinație.
- (17) În al doilea rând, structura și caracterul obiectiv al taxei nu păreau să aibă legătură cu distanța zborului, ci cu plecarea de pe un aeroport din Irlanda. Legătura cu autoritatea fiscală, evenimentul taxabil (plecarea de pe un aeroport din Irlanda) și condițiile de mediu negative pentru populația irlandeză (zgomotul și poluarea aerului) erau exact aceleași pentru toți pasagerii care plecau de pe un aeroport din Irlanda, indiferent de destinația zborului și de distanța parcursă. Operatorii de transport aerian în cauză se aflau în aceeași situație juridică și factuală din punct de vedere al obiectivului respectiv.
- (18) În al treilea rând, sistemul de taxe nu se caracteriza printr-o diferențiere structurată a nivelului taxei în raport cu distanța călătoriilor, ci stabilea numai două rate: una pentru călătoriile pe distanțe foarte scurte și alta pentru toate celelalte călătorii. Criteriul părea să favorizeze călătoriile de pe teritoriul Irlandei și către anumite părți din vestul Regatului Unit și, prin urmare, a generat o discriminare între zborurile naționale și cele din interiorul Uniunii. În cazul de față, autoritățile irlandeze au argumentat că o taxă mai mare pentru destinațiile pentru care s-a aplicat rata mai redusă ar fi disproporționată în raport cu prețul. Comisia a constatat că prețul biletelor pentru destinații naționale nu este în mod obligatoriu mai mic decât prețurile pentru zborurile către alte destinații din Uniune. Prin urmare, o rată mai redusă a taxei nu părea să fie justificată prin natura și logica sistemului de taxe pe transportul aerian, astfel încât măsura părea să fie selectivă.
- (19) Având în vedere că toate celelalte criterii prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat păreau să fie, de asemenea, îndeplinite, a rezultat că măsura constituia un ajutor de stat în favoarea operatorilor de transport aerian care operaseră pe rutele care beneficiau de rata redusă.
- (20) Ajutorul nu părea să intre sub incidența niciuneia din orientările Comisiei privind compatibilitatea ajutorului. Întrucât rezulta că ajutorul constituia un ajutor de exploatare care opera o discriminare între zborurile din cadrul Uniunii, acesta nu a putut fi considerat drept compatibil în mod direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. În plus, ajutorul nu a intrat sub incidența altor excepții prevăzute la articolul 107 alineatul (2) sau (3) din tratat.

⁽⁵⁾ JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

⁽⁶⁾ În contextul procedurii de constatare a încălcării, Comisia a transmis o scrisoare oficială de somare la 18 martie 2010, în care a argumentat că Irlanda nu și-a îndeplinit obligațiile care îi reveneau în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și al articolului 56 din tratat, prin faptul că a aplicat o diferențiere a ratelor taxei pe transportul aerian. Ca urmare a scrisorii de somare, autoritățile irlandeze au modificat sistemul de taxe pe transportul aerian.

⁽⁷⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârile pronunțate în cauza C-88/2003 Portugalia / Comisia [2006] Rec. p. I-7115, punctul 56 și în cauza C-487/2006 P British Aggregates / Comisia [2008] Rec. p. I-10505, punctele 81-83.

- (21) Prin urmare, Comisia a avut îndoieli în ceea ce privește compatibilitatea măsurii de ajutor cu piața internă și a decis, în temeiul articolului 4 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽⁸⁾, inițierea procedurii oficiale de investigație, invitând astfel Irlanda și alte părți interesate să își prezinte observațiile.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (22) Ca răspuns la notificarea din Jurnalul Oficial ⁽⁹⁾, Comisia a primit observații din partea autorităților irlandeze și din partea Ryanair.

4.1. Observațiile autorităților irlandeze

4.1.1. Taxa este o taxă suportată de clienți

- (23) Autoritățile irlandeze afirmă că, în esență, taxa pe transportul aerian este o taxă suportată de client. Pentru a facilita aplicarea, autoritățile irlandeze au obligat fiecare companie aeriană să plătească administrației fiscale suma relevantă pentru fiecare pasager care pleacă de pe un aeroport din Irlanda și care este transportat de compania aeriană respectivă. Cu toate acestea, operatorilor de transport aerian le este permis să transfere taxa și să o colecteze de la pasagerii lor.
- (24) În plus, taxa pe transportul aerian este menționată în mod normal drept taxă ori comision în prețul biletului și/sau în termenii și condițiile generale ale operatorilor, împreună cu alte speze și taxe. În consecință, taxa nu conferă un avantaj în favoarea niciunui operator de transport aerian, deoarece este pur și simplu o altă taxă, un alt impozit sau comision perceput efectiv de la consumator.

4.1.2. Absența unui beneficiu în favoarea anumitor operatori

- (25) Autoritățile irlandeze afirmă că acordarea unui beneficiu în favoarea anumitor operatori este o condiție prealabilă pentru ca taxa pe transportul aerian să intre sub incidența definiției de la articolul 107 alineatul (1) din tratat. Potrivit autorităților irlandeze, în situația în care taxa pe transportul aerian este în esență o taxă suportată de consumator, indiferent că este stabilită la 10 EUR sau la 2 EUR, ar fi dificil să se analizeze modul în care taxa conferă un avantaj în favoarea anumitor operatori.
- (26) Nu există nicio îndoială că toți operatorii, indiferent că sunt obligați să perceapă o rată a taxei de 10 EUR sau de 2 EUR, beneficiază de un tratament egal. Întrebarea care apare este dacă se conferă un avantaj operatorilor de transport aerian care trebuie să perceapă global numai o rată a taxei de 2 EUR. Potrivit autorităților irlandeze, singurul scenariu realist în care taxa pe transportul aerian

ar putea constitui un ajutor este situația în care companiile aeriene care operează rute către destinații aflate la cel mult 300 de km de aeroportul din Dublin sunt obligate să colecteze taxa pe transportul aerian la o rată de 10 EUR, dar le este permis să păstreze diferența dintre rata de 10 EUR și rata de 2 EUR. Cu toate acestea, nu a existat o astfel de situație. În acest sens, este important să se sublinieze faptul că, la stabilirea taxei în cauză, autoritățile irlandeze nu au avut în vedere un anumit operator sau un anumit model de afaceri.

4.1.3. Nu există niciun avantaj pentru operatorii de transport aerian din Irlanda

- (27) În primul rând, ar trebui subliniat faptul că Irlanda nu mai are operatori naționali de transport aerian *per se*, având în vedere că statul a cesionat participația pe care o deținea la Aer Lingus, care a fost inițial operatorul de transport aerian național, unei participații minoritare.
- (28) Dacă taxa ar fi avut un efect asupra operatorilor de transport aerian din Irlanda, acest efect ar fi fost foarte diferit pentru fiecare dintre acești operatori de transport aerian. Autoritățile irlandeze subliniază faptul că rutele din interiorul Uniunii care au făcut obiectul ratei mai mari, în speță de 10 EUR, au fost operate cu precădere de aceleași companii aeriene irlandeze. În perioada relevantă, cei trei operatori de transport aerian au deținut aproximativ [93-97] (*) % din piața zborurilor pentru care s-a aplicat rata mai redusă, dar aceștia au dominat, de asemenea, piața de transport aerian din interiorul Uniunii, deținând [82-87] (*) % din toate zborurile în interiorul Uniunii.
- (29) În special, autoritățile irlandeze argumentează că orice dezavantaj reclamat de Ryanair este în mod evident nesustenabil, deoarece Ryanair reprezintă aproximativ [56-63] (*) % din pasagerii transportați pe rutele pentru care a fost aplicabilă rata mai redusă (a se vedea tabelul 1).

Tabelul 1

Cota de piață deținută de operatorii de transport aerian din Irlanda pe rutele cu plecare de pe aeroporturile irlandeze.

	Cote de piață	
	Cel mult 300 km	Peste 300 km ⁽¹⁾
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0,5-2,5] (*) %
TOTAL	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

(1) Exclusiv în cadrul Uniunii.

Sursă: Informații furnizate de Irlanda pe baza cifrelor furnizate de către cei trei operatori de transport aerian din Irlanda, precum și pe baza datelor extrase de la Oficiul central de statistică.

⁽⁸⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

⁽⁹⁾ A se vedea nota de subsol 1.

(*) Se utilizează un interval, având în vedere secretul comercial.

(30) Tabelul 1 arată că singurul operator care ar putea fi clasificat drept operator național în temeiul participației minoritare a statului (Aer Lingus) a avut o pondere mult mai mare de zboruri pentru care s-a aplicat tariful mai mare ([35-40] (*) %) în comparație cu zborurile pentru care s-a aplicat rata mai redusă ([16-23] (*) %). Prin urmare, dacă rata mai redusă ar fi avut efecte asupra companiilor aeriene, Aer Lingus ar fi fost în mod semnificativ dezavantajat.

(31) În ceea ce privește Aer Arann, despre care reclamantul pretinde, de asemenea, că beneficiază de presupusul ajutor, autoritățile irlandeze subliniază că, între 2007 și 2010, compania a înregistrat o reducere semnificativă atât a cifrei de afaceri, cât și a numărului de pasageri. Ca urmare a introducerii taxei, Aer Arann a raportat pierderi de 18 milioane EUR. Prin urmare, compania aeriană a obținut cel mai mare profit înainte de introducerea taxei. Autoritățile irlandeze subliniază, de asemenea, că a exista o rută internă pe care concureau reclamantul și Aer Arann și că, pe această rută, reclamantul a operat aproximativ [37-42] (*) % din zboruri. Pentru zborurile către destinații din străinătate care beneficiază de rata mai mică (vestul Regatului Unit), reclamantul a operat peste [37-42] (*) % din zborurile programate, în timp ce Aer Arann și Aer Lingus au avut cote mai mici.

(32) În plus, operatorii de transport aerian din afara Irlandei au fost întotdeauna liberi să opereze zboruri pentru care se aplica rata mai redusă. Statul nu a dispus de nicio marjă de apreciere în acest context. Autoritățile irlandeze argumentează că, dacă ar fi existat un avantaj în ceea ce privește operarea de zboruri pentru care s-a aplicat rata mai redusă, operatorii străini (neirlandezi) ar fi ales să opereze astfel de zboruri. Absența companiilor aeriene străine care operează astfel de zboruri sugerează că nu exista niciun avantaj care să rezulte din rata mai redusă.

4.1.4. *Rata mai redusă a fost introdusă pentru a se evita aplicarea unei rate a taxei disproporționate în raport cu prețul biletului*

(33) Autoritățile irlandeze subliniază faptul că scopul ratelor diferențiate a fost introducerea unui element de proporționalitate la nivelul taxei în raport cu distanța, deoarece prețurile sunt în mod normal mai mici pentru destinațiile mai apropiate. Deși este acceptat faptul că nu există o corelare perfectă între distanță și preț, s-a considerat că a fost suficientă o corelare pentru a se justifica defalcarea taxei pe două niveluri. Autoritățile irlandeze consideră că un mecanism care să asigure o diferențiere mai precisă pe baza distanței ar fi făcut din sistemul extraordinar de complicat și împovăraător din punct de vedere administrativ.

4.1.5. *Nu există o denaturare a concurenței*

(34) Autoritățile irlandeze argumentează că rata mai redusă nu a produs o denaturare a concurenței și nu a avut efecte asupra schimburilor comerciale. În primul rând, în contextul în care taxa avea caracterul unei taxe suportate de consumator, efectul acesteia asupra operatorilor de transport aerian nu era evident. În al doilea

rând, aplicarea ratelor diferențiate ale taxei nu a produs o diferențiere între piața irlandeză și piața altor state membre. Dintre zborurile pentru care s-a aplicat rata mai redusă, marea majoritate nu au fost interne (68 % în comparație cu 32 % pentru zborurile exclusiv interne). În al treilea rând, operatorii de transport aerian activează pe o piață care este deschisă concurenței, ceea ce înseamnă că piața a fost deschisă operatorilor intrați recent pe piață, cărora li s-a aplicat rata mai redusă a taxei în aceleași condiții ca și pentru alți operatori de transport aerian. Dacă prin aplicarea unei rate mai reduse a taxei s-ar fi conferit un avantaj anumitor operatori, se poate presupune că liniile aeriene din afara Irlandei ar fi ales să opereze pe rute pentru care se aplica rata mai redusă. Faptul că pe piață nu au intrat operatori noi arată că rata mai redusă nu a conferit un avantaj anumitor operatori de transport aerian.

4.1.6. *Orice ajutor ar fi un ajutor de minimis sau ar avea un efect neglijabil asupra operatorilor de transport aerian implicați*

(35) Conform autorităților irlandeze, chiar dacă rata mai redusă a taxei ar fi considerată drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, aceasta ar trebui declarată compatibilă cu piața internă, deoarece fie ar reprezenta fie un ajutor de minimis, fie ar avea oricum un efect neglijabil asupra operatorilor de transport aerian implicați.

4.2. Observațiile părților terțe

4.2.1. Ryanair

(36) În ceea ce privește natura ajutorului de stat a ratei mai reduse a taxei, Ryanair este de acord cu opinia preliminară formulată de Comisie în decizia sa din 13 mai 2011, conform căreia rata mai redusă a taxei a conferit un avantaj anumitor operatori de transport aerian și constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Cu toate acestea, Ryanair nu este de acord cu opinia Comisiei că (i) rata mai mare, respectiv de 10 EUR, trebuie considerată drept rată „normală” și că (ii) Ryanair a obținut un avantaj prin intermediul măsurii.

(37) În ceea ce privește stabilirea ratei „normale” sau „standard” în conformitate cu sistemul de taxe, Ryanair susține că este arbitrară opinia Comisiei conform căreia rata mai mare, respectiv de 10 EUR, este rata normală și toți operatorii cărora li s-a aplicat rata mai redusă, respectiv de 2 EUR, au obținut un avantaj. Potrivit Ryanair, nu există niciun motiv pentru care rata mai mare și nu cea redusă ar trebui considerată rata normală. Mai mult, având în vedere că rata pe două niveluri a fost înlocuită cu o rată unică, probabil că noua rată este un mix între ratele inițiale. Prin urmare, noua rată ar fi criteriul de referință rezonabil pentru evaluarea oricăror eventuale prejudicii sau beneficii care rezultă din sistemul pe două niveluri.

(38) Ryanair susține în continuare că taxa pe transportul aerian pe două niveluri nu a oferit un avantaj în favoarea Ryanair. Atunci când examinează o măsură

care poate constitui ajutor de stat, Comisia trebuie să ia în considerare efectele sale generale asupra eventualului beneficiar și, în special, să deducă orice costuri specifice care împovărează avantajul oferit de presupusul ajutor. Pe perioada în care s-a aplicat sistemul pe două niveluri, Ryanair a plătit taxele menționate în tabelul 2.

Tabelul 2

Pasageri transportați și taxe plătite în perioada 30 martie 2009 – 1 martie 2011.

Categoria de destinație de pe aeroportul din Dublin	Pasageri care fac obiectul taxei	Taxă plătită	Procent
Cel mult 300 km pe teritoriul statului (rata de 2 EUR)	[...] (*)	EUR [...] (*)	[0,5-2,5] (*) %
Cel mult 300 km în afara teritoriului statului (rata de 2 EUR)	[...] (*)	EUR [...] (*)	[1,5-4,5] (*) %
Mai mult de 300 km în cadrul UE	[...] (*)	EUR [...] (*)	[93-98] (*) %
Mai mult de 300 km în afara UE	[...] (*)	EUR [...] (*)	[0,3-2,5] (*) %
TOTAL	[...] (*)	EUR [...] (*)	100 %

- (39) Întrucât Ryanair consideră că noua rată unică de 3 EUR ar trebui considerată rata normală, Ryanair ar fi trebuit, în perioada 30 martie 2009 - 1 martie 2011, să plătească suma de [...] (*) EUR⁽¹⁰⁾ reprezentând taxa pe transportul aerian. Aceasta este cu [...] (*) EUR mai mică decât suma efectiv plătită (a se vedea tabelul 2). Ryanair pretinde astfel că nu a obținut niciun beneficiu de pe urma ratei mai reduse, ci că mai degrabă a suferit un dezavantaj.

4.3. Observațiile Irlandei cu privire la comentariile părții terțe

- (40) La 13 ianuarie 2012, autoritățile irlandeze au oferit opiniile lor cu privire la observațiile Ryanair: *În primul rând*, ele nu sunt de acord cu descrierea taxei de către Ryanair, deoarece, în opinia lor, taxa este, în esență, o taxă suportată consumator, iar rata mai redusă a taxei nu a conferit un avantaj companiilor aeriene. *În al doilea rând*, autoritățile irlandeze nu pot vedea în ce mod Ryanair ar putea fi partea afectată cel mai direct și negativ de rata mai redusă, mai ales că aceasta reprezintă [56-63] (*) % din pasagerii transportați pe zborurile care fac obiectul ratei mai reduse. *În al treilea rând*, nu există o bază pentru afirmația conform căreia rata mai redusă a taxei a fost concepută pentru a sprijini Aer Arann. Autoritățile irlandeze nu au avut în vedere un anumit operator atunci când au stabilit taxa pe transportul aerian. *În al patrulea rând*, nu există nicio logică în argumentul Ryanair conform căruia rata mai mare, în speță de 10 EUR, nu trebuie considerată rata normală a taxei pe transportul

aerian. În cadrul sistemului de taxe pe două niveluri, rata mai mare s-a aplicat unui procent de 85 - 90 % din numărul total de plecări. Autoritățile irlandeze au reiterat faptul că au permis o derogare de la rata standard de 10 EUR pentru a introduce un element de proporționalitate la nivelul taxei în raport cu distanța.

5. EVALUARE

5.1. Existența ajutorului de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat

- (41) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat, „*orice ajutor acordat de un stat membru sau din resursele de stat, indiferent de formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției de anumite bunuri, va fi considerat incompatibil cu piața comună, în măsura în care afectează comerțul dintre statele membre.*”

Selectivitate

- (42) Astfel, pentru a face obiectul articolului 107 alineatul (1) din tratat, o măsură trebuie să fie selectivă⁽¹¹⁾. Atunci când stabilește dacă o măsură este selectivă, Comisia trebuie să evalueze dacă măsura favorizează „anumite întreprinderi sau producția de anumite bunuri” în comparație cu altele care, din punct de vedere factual și juridic, se află într-o situație comparabilă în ceea ce privește obiectivul urmărit prin măsurile în cauză⁽¹²⁾. Potrivit jurisprudenței constante⁽¹³⁾, o măsură fiscală este *prima facie* selectivă în cazul în care constituie o abatere de la aplicarea normală a cadrului general de taxare.

- (43) În primul rând, Comisia trebuie să identifice, prin urmare, sistemul de referință al taxelor în domeniu. În ceea ce privește taxarea, Comisia constată că, în principiu, definiția sistemului de taxe ține de competența exclusivă a statelor membre. Atunci când au elaborat sistemul de taxe, autoritățile irlandeze au ales să definească evenimentul taxabil al taxei pe transportul aerian ca fiind călătoria unui pasager la bordul unei aeronave cu plecarea de pe un aeroport din Irlanda. Prin urmare, sistemul de referință este taxarea pasagerilor aerieni care pleacă la bordul unei aeronave de pe un aeroport din Irlanda. Obiectivul respectivului sistem este de a genera venituri la bugetul statului. Concluzia conform căreia sistemul de referință este reprezentat de taxarea pasagerilor aerieni care pleacă de pe un aeroport din Irlanda a fost confirmată de autoritățile irlandeze în răspunsul lor la observațiile părții terțe.

⁽¹¹⁾ A se vedea cauza C-66/02 Italia / Comisia [2005] Rec. p. I-10901, punctul 94.

⁽¹²⁾ A se vedea, de exemplu, cauzele C-143/99 Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke [2001] Rec. p. I-8365, punctul 41, C-308/01 GIL Insurance and Others [2004] Rec. p. I-4777, punctul 68 și C-172/03 Heiser [2005] Rec. p. I-1627, punctul 40, C-88/03 Portugalia [2006] Rec. p. I-7115, punctul 54 și C-169/08 Președintele Consiliului de miniștri / Regiunea Sardegnă [2009] Rec. p. I10821 punctul 61.

⁽¹³⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârile pronunțate în cauza T-210/02 RENV British Aggregates Association / Comisia, [2006] Rec. p. II-2789, punctul 107 și în cauzele C-88/03 Portugalia, punctul 56 și C-487/06 P, British Aggregates [2008], punctele 81-83.

⁽¹⁰⁾ 3 EUR înmulțit cu [...] (*) pasageri

- (44) În al doilea rând, în conformitate cu jurisprudența constantă⁽¹⁴⁾, Comisia trebuie să stabilească dacă taxa în cauză constituie o derogare de la sistemul de referință identificat.
- (45) Ryanair pretinde că rata mai redusă, în speță de 2 EUR sau, în mod alternativ, rata unică de 3 EUR, introdusă la 1 martie 2011, ar trebui considerată rata normală a sistemului de taxe din transportul aerian. Cu toate acestea, cu excepția anumitor destinații din vestul Regatului Unit, rata mai redusă a fost aplicată exclusiv destinațiilor interne și, potrivit autorităților irlandeze, doar la 10-15 % din totalul zborurilor care au făcut obiectul taxei. Prin urmare, aceasta nu poate fi considerată ca fiind rata normală a taxei. În ceea ce privește rata de 3 EUR, aceasta nu era în vigoare la momentul la care se referă prezenta decizie și, prin urmare, nu poate să fi considerată drept rata normală a sistemului de taxe din transportul aerian la momentul respectiv. Prin urmare, Comisia consideră că rata mai mare, în speță de 10 EUR, a fost rata normală a sistemului de referință, în timp ce rata redusă, de 2 EUR, aplicabilă unei categorii bine definite de zboruri, era o excepție de la sistemul de referință.
- (46) În al treilea rând, Comisia trebuie să analizeze dacă astfel de excepții sunt justificate de „natura sau schema generală a sistemului”⁽¹⁵⁾ din statul membru. Dacă acesta este cazul, se consideră că măsura nu conferă un avantaj selectiv și, prin urmare, nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. În acest context, ar trebui remarcat că, potrivit jurisprudenței⁽¹⁶⁾, sunt relevante principiile fundamentale și directe ale sistemului de referință, și nu cele ale măsurii specifice în cauză.
- (47) Potrivit autorităților irlandeze, rata mai redusă a fost introdusă cu scopul de a se adăuga un element de proporționalitate la nivelul taxei în raport cu distanța zborului. Comisia consideră că justificarea nu are legătură cu principiile fundamentale și directe ale sistemului de taxe, ci mai degrabă cu derogarea propriu-zisă. Structura și caracterul obiectiv al taxei nu au avut legătură cu distanța zborului, ci cu plecarea de pe un aeroport din Irlanda. Legătura cu autoritatea fiscală, evenimentul taxabil (plecarea de pe un aeroport din Irlanda) și condițiile de mediu negative pentru pasagerii irlandezi care plecau de pe un aeroport din Irlanda (de exemplu, zgomotul și poluarea aerului) erau exact aceleași, indiferent de destinația zborului și de distanța parcursă. Prin urmare, operatorii de transport aerian în cauză s-au aflat în aceeași situație juridică și factuală din punct de vedere al obiectivului respectiv.
- (48) În plus, sistemul de taxare nu se caracterizează printr-o diferențiere structurată a nivelului taxei în raport cu lungimea efectivă a zborurilor. În primul rând, rata taxei nu a fost aplicabilă în funcție de lungimea efectivă a zborului, ci în funcție de distanța dintre aeroportul din Dublin și destinație, indiferent de locul în care a avut loc plecarea. În al doilea rând, sistemul de taxare stabilește numai două rate: una pentru zborurile pe distanțe foarte scurte de pe aeroportul din Dublin și alta pentru toate celelalte zboruri.
- (49) În plus, chiar dacă motivul derogării s-a înscris în natura și logica în principiilor sistemului de taxe din transportul aerian, Curtea a stabilit că un avantaj trebuie să fie coerent nu numai cu caracteristicile inerente ale sistemului de taxare în cauză, ci și în ceea ce privește modul în care este aplicat⁽¹⁷⁾. După cum se menționează la considerentul 47, sistemul de taxare nu a prevăzut *de facto* niveluri proporționale în funcție de lungimea efectivă a zborurilor, având în vedere că rata aplicabilă a fost stabilită pe baza distanței dintre aeroportul din Dublin și destinație, indiferent de locul în care a avut loc plecarea efectivă și că au fost aplicate numai două rate: una pentru zborurile pe distanțe foarte scurte de pe aeroportul din Dublin și alta pentru toate celelalte zboruri. Prețul билетelor pentru destinațiile interne nu este neapărat mai mic decât cel al zborurilor către alte destinații din Uniune. Prin urmare, măsura nu a reușit să atingă obiectivul de a asigura proporționalitatea taxării în raport cu distanța zborului. În acest caz, nici autoritățile irlandeze, nici părțile terțe nu au argumentat că efectul derogării a fost un nivel al taxei proporțional *de facto* cu distanța. Dimpotrivă, autoritățile irlandeze recunosc că nu a existat o corelare perfectă între distanță și rata taxei.
- (50) Prin urmare, Comisia nu vede niciun motiv pentru a-și schimba opinia preliminară conform căreia rata mai redusă nu s-a înscris în logica și în schema generală a sistemului de taxare a transportului aerian. În consecință, Comisia consideră că măsura este selectivă și că nu este justificată de natura și de logica sistemului.
- A v a n t a j**
- (51) Cheltuielile cu taxele constituie costuri care, în mod normal, sunt suportate de o întreprindere.

⁽¹⁴⁾ A se vedea nota de subsol 12 de mai sus.

⁽¹⁵⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-173/73 Italia / Comisia [1974] Rec.-709, precum și punctul 13 și urm. din comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor privind ajutorul de stat în cazul măsurilor referitoare la impozitarea directă a activităților economice, JO C 384, 10.12.1998, p. 3.

⁽¹⁶⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârile pronunțate în cauzele conexe C-78/08-C-80/08 Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate / Paint Graphos scrl Adige Carni scrl, în lichidare, / Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate and Ministero delle Finanze / Michele Franchetto, neraportate, în special punctul 69, precum și cauza T-210/02, punctul 107.

⁽¹⁷⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârea pronunțată în cauzele conexe C78-C-80/08, punctul 73.

- (52) Aplicarea taxei pe transportul aerian poate afecta veniturile companiilor aeriene care trebuie să plătească taxa respectivă, prin creșterea prețurilor biletelor pe care aceste companii le pot oferi clienților lor sau prin reducerea marjei la fiecare bilet pe care îl vând, în cazul în care companiile aeriene decid să nu transfere taxa asupra clienților. În acest sens, Curtea a afirmat că „având în vedere că taxele de aeroport influențează în mod direct și automat prețul călătoriei, diferențele privind taxele care trebuie plătite de pasageri se vor reflecta în mod automat în costurile de transport și, prin urmare, [...], accesul la zborurile interne va fi favorizat în detrimentul accesului la zborurile intracomunitare”⁽¹⁸⁾.
- (53) Prin urmare, o rată redusă pentru un anumit tip de zboruri are un efect mai mic în comparație cu rata normală a operatorilor de transport aerian care oferă acest tip de zboruri. Respectivii operatori de transport aerian sunt scutiți de un cost pe care în mod normal ar trebui să îl suporte și, prin urmare, costul pe care trebuie să îl transfere asupra clienților sau pe care trebuie să îl plătească este mai mic.
- (54) În consecință, Comisia consideră că taxa mai redusă a oferit un avantaj operatorilor de transport aerian care deservesc rutele pentru care s-a aplicat rata. Costul mai mic pe care aceștia au trebuit să-l transfere clienților lor sau să îl asume în mod direct a reprezentat resursele financiare pe care acești operatori de transport aerian au putut să le economisească, ceea ce le-a îmbunătățit situația economică în raport cu alți operatori de transport aerian care concurează pe piața transportului aerian. Avantajul corespunde diferenței dintre rata mai redusă, de 2 EUR, și rata normală a taxei, de 10 EUR, în perioada 30 martie 2009 - 1 martie 2011. Comisia remarcă faptul că zborurile pentru care s-a aplicat rata mai redusă au fost operate în principal de operatorii de transport aerian care au o legătură puternică cu Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann și Ryanair au fost înființate în Irlanda, unde își au în continuare sediul central). Prin urmare, *de facto*, rata redusă a oferit un avantaj operatorilor de transport aerian din Irlanda, comparativ cu alți operatori din Uniune.
- (55) Comisia nu poate accepta argumentul Ryanair conform căruia avantajul s-a limitat la diferența dintre rata mai redusă și rata de 3 EUR care a fost introdusă la 1 martie 2011. Această rată nu a fost aplicată în același timp cu rata mai redusă și, dacă un avantaj este definit într-un sistem cu o rată mai redusă a taxei și cu una ridicată, aplicarea unui criteriu de referință care este stabilit undeva între respectivele rate nu cuprinde întregul avantaj conferit.
- (56) În plus, Ryanair consideră că a beneficiat mai puțin de rata mai redusă a taxei în comparație, de exemplu, cu Aer Arann, întrucât majoritatea zborurilor sale sunt către destinații pentru care s-a aplicat rata mai mare. Cu toate acestea, avantajul care rezultă din aplicarea ratei mai reduse a taxei de 2 EUR este diferența dintre rata respectivă și rata standard de 10 EUR. La aplicarea ratei mai reduse pentru anumite zboruri, Ryanair a beneficiat, la fel ca toate celelalte companii aeriene care operează zboruri în cazul cărora s-a aplicat respectiva rată, de un avantaj care corespunde diferenței dintre cele două rate.
- (57) Autoritățile irlandeze susțin că taxa era destinată să fie transferată pasagerilor și că, prin urmare, nu a existat niciun avantaj la nivelul operatorilor de transport aerian. În acest context, Comisia remarcă faptul că o reducere a ratei normale a unei anumite taxe poate conferi un avantaj selectiv operatorului de transport aerian care trebuie să plătească rata redusă chiar și în situații în care există o cerință legală de a se transfera taxa în cauză consumatorilor⁽¹⁹⁾. Comisia remarcă în continuare că, în cazul de față, nu a existat niciun mecanism care să garanteze că taxa a fost efectiv transferată, ci a rămas la latitudinea operatorului de transport aerian să decidă dacă taxa va fi transferată pasagerilor și în ce mod. În plângerea sa, reclamantul a susținut de fapt contrariul, și anume că nu a putut transfera costul taxei asupra clienților săi, întrucât acest lucru ar fi avut un efect disproporționat asupra prețurilor biletelor emise. Prin urmare, Comisia nu este de acord cu opinia autorităților irlandeze că nu a existat niciun avantaj la nivelul operatorilor de transport aerian: cei care au putut utiliza rata mai redusă pentru anumite zboruri au avut un cost mai mic de transferat clienților lor în comparație cu alții. De asemenea, acest lucru este conform cu practica Comisiei în ceea ce privește măsurile de ajutor care rezultă dintr-o acciză⁽²⁰⁾, potrivit căreia scutițiile de la astfel de taxe s-au dovedit a oferi un avantaj operatorului de transport aerian care este obligat să plătească taxa, indiferent de faptul că entitatea în cauză poate alege să transfere clienților săi aceste costuri.
- (58) În consecință, Comisia constată că rata mai redusă a taxei a conferit un avantaj anumitor operatori de transport aerian. Avantajul corespunde diferenței dintre rata mai redusă, de 2 EUR, și rata normală a taxei, de 10 EUR, în perioada 30 martie 2009 - 1 martie 2011. Zborurile pentru care s-a aplicat rata mai redusă au fost operate, în principal, de operatorii de transport aerian care au o legătură puternică cu Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann și Ryanair). Prin urmare, rata redusă a oferit un avantaj operatorilor de transport aerian din Irlanda în comparație cu alți operatori din Uniune.

⁽¹⁸⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-92/01 Georgios Stylianakis / Elliniko Dimosio [2003] Rec. p. I-1291, punctul 28 și cauza C-70/99 Comisia / Portugalia [2001] Rec. p. I-4845, punctul 20.

⁽¹⁹⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-143/99, în special punctele 5, 54 și 55.

⁽²⁰⁾ A se vedea Decizia Comisiei C(2007) 754 privind cazul de ajutor de stat N 892/2006 – FI – Modificarea regimului fiscal diferențiat pentru energie, JO C 109, 15.5.2007, p. 1; Decizia Comisiei C(2007) 2416/2 privind cazul N 775/2006 – DE – Rate reduse ale taxelor pentru industria producătoare, agricultură și silvicultură etc., JO C 152, 6.7.2007, p. 3; Decizia Comisiei C(2005) 1815/3 privind cazul N 190/A/2005 – UK – Modificarea taxei pe schimbările climatice, JO C 146, 22.6.2006, p. 8 și Decizia Comisiei C(2009) 8093/2 privind cazul N 327/2008 – DK – reduceri de taxe NO_x acordate marilor poluatori și marilor întreprinderi care reduc poluarea și reduceri de taxe privind biogazul și biomasa, JO C 166, 25.6.2010, p. 1.

Resursele de stat și imputabilitatea statului

- (59) Faptul că autoritățile irlandeze au permis aplicarea unei rate a accizei mai mică decât cea normală a avut ca rezultat pierderea de către stat a veniturilor fiscale și, prin urmare, a fost finanțată din resursele de stat. Având în vedere că rata redusă a fost decisă de autoritățile naționale, măsura este imputabilă statului.

Efectele asupra concurenței și schimburilor comerciale dintre statele membre

- (60) În comparație cu concurenții lor, operatorii de transport aerian care beneficiază de rata redusă au fost scutiți de costurile pe care altfel ar fi trebuit să le suporte sau să le transfere clienților. Prin urmare, rata mai redusă a taxei pe transportul aerian le-a îmbunătățit situația economică în raport cu alte întreprinderi care concurează pe piața transportului aerian, în acest fel denaturând sau riscând să denatureze concurența.
- (61) Atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi comparativ cu alte întreprinderi care concurează în cadrul comerțului din interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor⁽²¹⁾. Este suficient ca destinatarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi de pe piețe deschise concurenței⁽²²⁾. Sectorul transportului aerian se caracterizează printr-o concurență intensă între operatorii din diferite state membre, în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian („cel de al treilea pachet”) la 1 ianuarie 1993, și anume Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian⁽²³⁾, Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare⁽²⁴⁾ și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă⁽²⁵⁾. Prin urmare, rata redusă a afectat relațiile comerciale între statele membre, întrucât a consolidat poziția anumitor operatori de transport aerian care concurează pe o piață pe deplin liberalizată la nivelul Uniunii.
- (62) Având în vedere că sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat, măsura constituie ajutor de stat pentru toți operatorii de transport aerian care beneficiază de rata redusă.

5.2. Legalitate

- (63) Având în vedere că autoritățile irlandeze nu au notificat măsura înainte de a o pune în aplicare, acestea nu și-au

îndeplinit obligațiile prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat. Prin urmare, măsura de ajutor constituie un ajutor de stat ilegal.

5.3. Compatibilitatea ajutorului cu tratatul

- (64) În conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, ajutorul poate fi considerat compatibil cu piața internă dacă este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acesta nu are un impact negativ asupra condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Având în vedere că ajutorul a constituit ajutor de exploatare, reducând anumite cheltuieli curente ale operatorilor de transport aerian, conform jurisprudenței Curții acesta este, în principiu, incompatibil cu piața internă⁽²⁶⁾. Ajutorul nu intră în acest context în domeniul de aplicare al niciunei orientări a Comisiei privind compatibilitatea ajutorului de stat. În special, ajutorul nu este acoperit de orientările Uniunii privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturile regionale⁽²⁷⁾, deoarece nu are legătură cu înființarea anumitor rute. Autoritățile irlandeze nu au argumentat și nici nu au furnizat informații care să arate că ajutorul putea fi considerat compatibil în temeiul orientărilor comunitare privind ajutoarele de stat pentru protecția mediului⁽²⁸⁾. Dimpotrivă, acestea au precizat că obiectivul taxei este de a crește veniturile și nu de a proteja mediul. Faptul că taxa în cauză este lipsită de orice legătură clară sau proporțională cu reducerea consumului de energie, a poluării sau a emisiilor de gaze, a nivelului de zgomot etc. sprijină raționamentul respectiv. Prin urmare, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia nu consideră că ajutorul este compatibil cu piața internă.
- (65) Ajutorul în cauză nu intră sub incidența niciunei alte excepții prevăzute la articolul 107 alineatul (2) sau (3) din tratat.
- (66) În plus, chiar dacă ajutorul este compatibil cu oricare dintre excepțiile prevăzute la articolul 107 alineatul (2) sau (3) din tratat, ceea ce nu este cazul, Curtea a stabilit că rezultatul procedurii întemeiate pe articolele 107 și 108 din tratat nu trebuie să contravină niciodată dispozițiilor specifice din tratat. Curtea a învederat, de asemenea, că acele aspecte ale ajutorului care contravin dispozițiilor specifice ale tratatului, altele decât articolele 107 și 108, pot fi legate indisolubil de obiectul ajutorului, încât este imposibil ca aceste să fie evaluate separat⁽²⁹⁾. În acest caz specific, astfel cum este descris la

(21) A se vedea, în special cauza 730/79 Philip Morris / Comisia [1980] Rec. p. 2671, punctul 11, cauza C-53/00 Ferring [2001] Rec. p. I-9067, punctul 21 și cauza C-372/97 Italia / Comisia [2004] Rec. p. I-3679, punctul 44.

(22) Cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest / Comisia [1998] Rec. p. II-717.

(23) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

(24) JO L 240, 24.8.1992, p. 8.

(25) JO L 240, 24.8.1992, p. 15.

(26) Cauza T-459/93 Siemens SA / Comisia, Rec. [1995] p. II-1675, punctul 48. A se vedea, de asemenea, hotărârea pronunțată în cauza T-396/08 Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt / Comisia [2010] Rec. (judecată în apel), punctele 46-48, cauza C-156/98 Germania / Comisia [1980] Rec. p. I-6857, punctul 30 și jurisprudența din cauzele respective.

(27) JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

(28) JO C 82, 1.4.2008, p. 1.

(29) A se vedea, de exemplu, hotărârile pronunțate în cauzele C-225/91 Matra / Comisia [1993] Rec. p. I-3203, punctul 41 și T-156/98 RJB Mining / Comisia [2001] Rec. p. II-337, punctul 112 și jurisprudența menționată în cauzele respective.

considerentul 10, ratele diferențiate au făcut obiectul unei investigări efectuate de Comisie, care a constatat că acestea au încălcat dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și ale articolului 56 din tratat privind libertatea de a presta servicii, întrucât diferențierea a impus asupra operării de servicii aeriene intracomunitare condiții mai oneroase decât cele impuse asupra serviciilor naționale. Curtea a precizat în mod explicit în cauzele privind taxele de aeroport faptul că dispozițiile din tratat referitoare la libertatea de a presta servicii se aplică, de asemenea, sectorului transporturilor⁽³⁰⁾. În acest caz, ajutorul de stat rezultă din diferențierea ratelor taxei în sine. Întrucât taxa și ajutorul constituie două elemente ale aceleiași măsuri fiscale, acestea sunt inseparabile⁽³¹⁾ și, prin urmare, ajutorul de stat nu poate fi acordat fără încălcarea principiului libertății de a presta servicii. În consecință, ajutorul nu poate fi declarat în niciun caz compatibil cu tratatul, deoarece ar încălca în mod inevitabil dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și ale articolului 56 din tratat.

- (67) În consecință, Comisia concluzionează că ajutorul nu poate fi considerat compatibil cu tratatul.

6. CONCLUZIE

- (68) Comisia consideră că rata mai redusă a taxei pe transportul aerian pentru zborurile către o destinație situată la cel mult 300 de km de aeroportul din Dublin prevăzută la secțiunea 55 punctul 2 din Legea finanțelor nr. 2 și, în special, la articolul 2 litera (b) din legea menționată, pentru perioada 30 martie 2009 - 1 martie 2011 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Irlanda a pus în aplicare în mod ilegal ajutorul de stat în cauză, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.
- (69) Ajutorul de stat nu este conform cu nicio derogare prevăzută la articolul 107 alineatele (2) și (3) din tratat. Dat fiind că nu se poate avea în vedere niciun alt motiv în sprijinul compatibilității în ceea ce privește măsura în cauză, aceasta este incompatibilă cu piața internă.
- (70) Ajutorul de stat corespunde diferenței dintre rata mai redusă a taxei pe transportul aerian și rata standard de 10 EUR (adică 8 EUR per pasager), aplicată fiecărui pasager. Aceasta se referă la toate zborurile operate de o aeronavă cu o capacitate mai mare de 20 de pasageri și care nu este utilizată în scopuri de stat sau militare, care pleacă de pe un aeroport cu mai mult de 10 000 de pasageri pe an către o destinație aflată la cel mult de 300 de km de aeroportul din Dublin. Beneficiarii sunt

Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann și alți operatori de transport aerian care urmează să fie identificați de Irlanda.

- (71) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, în cazul în care sunt adoptate decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia trebuie să solicite ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar. Prin urmare, Irlandei ar trebui să i se solicite recuperarea ajutorului incompatibil,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Este incompatibil cu piața internă ajutorul de stat sub forma unei rate mai reduse a taxei pe transportul aerian pentru zborurile operate de o aeronavă cu o capacitate mai mare de 20 de pasageri și care nu este utilizată în scopuri de stat sau militare, care pleacă de pe un aeroport cu un trafic mai mare de 10 000 de pasageri pe an către o destinație aflată la cel mult 300 de km de aeroportul din Dublin în perioada 30 martie 2009 - 1 martie 2011, în aplicarea secțiunii 55 din Legea finanțelor nr. 2 din 2008, pus în aplicare în mod ilegal de Irlanda cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.

Articolul 2

Ajutoarele individuale acordate în cadrul schemei menționate la articolul 1 nu reprezintă ajutoare dacă îndeplinesc condițiile stabilite de un regulament adoptat în temeiul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 994/98 al Consiliului⁽³²⁾.

Articolul 3

Sunt compatibile cu piața internă ajutoarele individuale acordate în cadrul schemei menționate la articolul 1 care, la momentul acordării lor, îndeplinesc condițiile stabilite de un regulament adoptat în temeiul articolului 1 din Regulamentul (CE) nr. 994/98 al Consiliului sau de o decizie a Comisiei de aprobare a unei scheme de ajutor, până la intensitatea maximă a ajutoarelor aplicabilă acestei categorii de ajutoare.

Articolul 4

1. Irlanda recuperează de la beneficiarii ajutoarelor incompatibile acordate în cadrul schemei menționate la articolul 1.
2. Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la recuperarea lor efectivă.
3. Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) Nr. 794/2004 al Comisiei⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ A se vedea cauzele C-92/01 Georgios Stylianakis / Elliniko Dimosio, punctul 23 și C-70/99 Comisia / Portugalia [2001] Rec. p. I-4845, punctele 27 și 28, precum și cauza C-49/89 Corsica Ferries France / Direction Générale des Douanes Françaises [1989] Rec. p. 4441, punctul 10.

⁽³¹⁾ Cauza C-526/04, Laboratoires Boiron / ACOSS [2006] Rec. p. I-7529, punctul 45.

⁽³²⁾ JO L 142, 14.5.1998, p. 1.

⁽³³⁾ JO L 140, 30.4.2004, p. 1.

Articolul 5

1. Recuperarea ajutoarelor acordate în cadrul schemei menționate la articolul 1 se efectuează imediat și efectiv.
2. Irlanda asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 6

1. În termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, Irlanda prezintă următoarele informații:
 - (a) lista beneficiarilor care au primit ajutoare în cadrul schemei menționate la articolul 1 și suma totală a ajutorului primit de fiecare în parte în cadrul schemei;
 - (b) suma totală (principalul și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;
 - (c) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor prevăzute pentru respectarea prezentei decizii;

(d) documente care să demonstreze că beneficiarilor li s-a ordonat rambursarea ajutorului.

2. Irlanda informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la încheierea recuperării ajutoarelor acordate în cadrul schemei menționate la articolul 1. La simpla cerere a Comisiei, Irlanda prezintă de îndată informații privind măsurile deja adoptate și cele prevăzute pentru a se conforma prezentei decizii. De asemenea, Irlanda furnizează informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și dobânzile de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Irlandei.

Adoptată la Bruxelles, 25 iulie 2012

Pentru Comisie
JOAQUÍN Almunia
Vicepreședinte