

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 13 mars 1996

om skattemässigt stöd i fråga om avskrivning till förmån för tyska lufttrafikföretag

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(96/369/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med bestämmelserna i ovannämnda artiklar ha uppmanat berörda parter att yttra sig, och med hänsyn till dessa yttranden, och

med beaktande av följande:

BAKGRUND

I

Genom brev av den 7 mars 1988, den 16 augusti 1988, den 8 december 1988 respektive den 9 april 1991 har kommissionen i enlighet med bestämmelserna i artikel 93.1 i fördraget anmodat den tyska regeringen att tillhandahålla uppgifter om de stöd som beviljats flygbolag i Tyskland. Den tyska regeringen har besvarat denna anmodan genom brev av den 13 april 1988, den 1 mars 1989 respektive den 22 augusti 1991, och hänvisar bland annat till det system för särskild avskrivning som har inrättats genom § 82f i den förordning om inkomstbe-

skattning (*Einkommensteuerdurchführungsverordnung*) som är i kraft i Tyskland.

Genom brev av den 5 maj och den 28 juli 1992 har kommissionen uppmanat de tyska myndigheterna att lämna närmare uppgifter om bakgrund, tillämpningsföreskrifter, ekonomiska effekter och förmånstagare när det gäller det avskrivningssystem som avses i § 82f. Den tyska regeringen har brevledes besvarat dessa två brev den 16 juni respektive den 3 september 1992.

De uppgifter som erhållits på detta sätt har gjort det möjligt för kommissionen att skapa sig en god uppfattning om avskrivningssystemet i fråga. Det infördes i den tyska skattelagstiftningen 1965 i syfte att stärka konkurrenskraften hos de flygbolag som utsätts för internationell konkurrens. Detta framgår av den trettonde bidragsrapporten till det tyska parlamentet (förbundsdagen) av den 11 november 1991. Systemet har därefter visat sig vara en effektiv finansiell stödåtgärd och har därför förlängts med fem år till och med den 31 december 1994, genom *Steuerbereinigungsgesetz* från 1986. En ny förlängning med fem år till och med den 31 december 1999 har anmälts till kommissionen genom brev av den 8 september 1993 (se nedan).

Det kan vara lämpligt att här förtydliga innehållet i och tillämpningsvillkoren för de bestämmelser i § 82f som avses. Liksom i de flesta andra medlemsstater finns det i den tyska skattelagstiftningen två allmänna system för avskrivning av tillgångar som de skattebetalande företagen kan välja mellan på vissa villkor: linjär och degressiv

avskrivning. Genom § 82f inrättas ett tredje system som emellertid har ett mer specifikt användningsområde, och detta system kompletterar användningen av den linjära avskrivningen men är utesluten vid användning av den degressiva avskrivningen för den aktuella tillgången. Detta system för särskild avskrivning är tillämpligt särskilt på luftfartyg som används i kommersiellt syfte för internationella transporter av varor eller personer, eller för annan serviceverksamhet i utlandet. Det berör endast de luftfartyg som registrerats i Tyskland, med tilläggsvillkoret att dessa inte avyttras under de första sex åren efter anskaffandet. När ovanstående villkor är uppfyllda får luftfartygens ägare, under det räkenskapsår då luftfartyget anskaffades samt under de fyra efterföljande åren, genomföra en särskild avskrivning motsvarande ett belopp om högst 30 % av den totala anskaffningskostnaden. Detta särskilda avskrivningsbelopp kan användas helt under de första året eller också fördelas fritt över de fem första åren.

Särskild avskrivning som redovisas på detta sätt och som tillkommer utöver den linjära avskrivning som vanligtvis används, får effekten att det skattepliktiga beloppet under det aktuella året minskar i motsvarande grad. Avskrivningen kan emellertid inte leda till att tillgången i fråga får en värdeminskning som är större än 100 % av anskaffningsvärdet och den påverkar inte tillgångens avskrivningstid. När systemet för särskild avskrivning används kommer tillgångens restvärde sedan att skrivas av i förhållande till den beräknade användningstiden. Det är viktigt att komma ihåg att avskrivning av en tillgång i princip grundas på en beräknad tidsplan för värdeminskning av tillgången, vars livslängd får uppskattas av skattebetalaren. Den normala avskrivningstiden för ett flygplan varierar mellan tio och femton år enligt flygbolagen.

Det skall framhållas att bestämmelserna i § 82f inte endast gäller luftfartyg utan också handels- och fiskefartyg, med mindre stränga villkor än de som gäller för luftfartyg. Enligt rapporten till *förbundsdagen* av den 11 november 1991 utgör systemet god stimulans för investeringar, då det möjliggör för företag att undvika alltför stora variationer i de bokförda och skattepliktiga resultaten. I samma rapport uppskattas den årliga skatteförmånen för de flyg- och sjöfartsbolag som använder sig av systemet till 10 miljoner tyska mark. De tyska myndigheterna har emellertid inte kunnat fördela detta belopp på de olika berörda företagen.

Inom sjöfartssektorn har bestämmelserna i § 82f hittills omfattats av direktiven om stöd till varvsindustrin. Det senaste beslut som kommissionen har fattat i det avseendet rörande 1995 är daterat den 1 mars 1995 och

sändes till de tyska myndigheterna den 6 mars 1995 (ärende N 641/93).

II

Genom brev av den 21 april 1993 har kommissionen i enlighet med bestämmelserna i artikel 93.1 i fördraget meddelat den tyska regeringen att den ansåg att det system för särskild avskrivning som avses i § 82f utgjorde ett befintligt skattemässigt stöd som påverkar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen på den gemensamma marknaden. Brevet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (1). Kommissionen fastslog vidare att detta stöd inte kan anses vara förenligt med bestämmelserna i artikel 92.2 och 92.3 i fördraget, och föreslog i samma brev att de tyska myndigheterna skall stoppa detta stöd till den civila luftfartssektorn senast den 1 januari 1994. Kommissionen påpekade också för de tyska myndigheterna att den om uppgifter inte kan företas som visar att stödet i fråga är förenligt med den gemensamma marknaden, förbehåller sig rätten att inleda förfarande enligt i artikel 93.2 i fördraget. Detta ärende är registrerat under nr E 4/93.

Den 28 juli 1993 svarade den tyska regeringen kommissionen att den inte hade för avsikt att stoppa det system som avses i § 82f, då den ansåg det vara förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med bestämmelserna i artikel 92.3. Den underströk att systemet, som möjliggör för tyska flygbolag att uppnå en bättre fördelning av skattebördan, är en del av det samlade tyska skattesystemet och att dess avskaffande ensidigt skulle straffa tyska företag eftersom jämförbara åtgärder finns i de andra medlemsstaterna. Den tyska regeringen påpekade också att systemet stimulerade företagen att anskaffa nya och miljövänligare maskiner, och att det därmed främjade såväl miljöskyddet som den europeiska flygindustrin.

Genom brev av den 8 september 1993 har den tyska regeringen i enlighet med artikel 93.3 i fördraget underrättat kommissionen om en ny förlängning av det system för särskild avskrivning som avses i § 82f, från den 1 januari 1995 till och med den 31 december 1999. Denna nya förlängning, som är ett resultat av bestämmelserna i artiklarna 1 och 8 i *Standortsicherungsgesetz*, har bedömts som ett anmält stöd och har sålunda registrerats hos kommissionens generalsekretariat den 12 oktober 1993 under nr N 640/93. I sin anmälan framhöll de tyska myndigheterna sin vilja att upprätthålla den tyska flaggans konkurrenskraft, och stödet till regionala transportföretag. På nytt betonade man systemets stimulerande verkan när det gäller inköp av nya miljövänligare maskiner. I det

(1) EGT nr C 289, 26.10.1993, s. 2.

avseendet uppskattade man den årliga skattereduktion, som det system som avses i § 82f kommer att ge upphov till inom luftfartssektorn under perioden 1995–1999, till 10 miljoner mark.

Under dessa förhållanden beslutade kommissionen den 8 december 1993 att man i fråga om detta dubbla ärende skulle inleda förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget. Förfarandet avsåg både förlängningen av skatteåtgärden i fråga till och med den 31 december 1994 (ärende nr E 4/93) och den nya förlängning från och med den 1 januari 1995 till och med den 31 december 1999, som anmäldes den 8 september 1993 (ärende nr N 640/93). Kommissionen motiverade sitt beslut att inleda förfarande genom att först erinra om att den skattemässiga åtgärd som inrättades genom § 82f utgjorde ett stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, då det rörde sig om en skattemässig åtgärd av sektoriell karaktär, som avviker från den vanliga tyska skatteordningen. Kommissionen ansåg vidare att inte något av de undantag som avses i artikel 92.3, särskilt i c, föreföll vara tillämpligt i just detta fall.

Genom brev av den 31 december 1993 meddelade kommissionen den tyska regeringen sitt beslut att inleda förfarande och uppmanade den att lämna synpunkter. Detta brev har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*⁽¹⁾, och övriga medlemsstater och berörda parter har också uppmanats att yttra sig i enlighet med bestämmelserna i artikel 93.2 i fördraget.

Kommissionen fattade emellertid inte något slutgiltigt beslut i detta dubbla ärende till den 31 december 1994. Förlängningen av åtgärden i fråga till och med detta datum (ärende nr E 4/93), som då utgjorde en befintlig åtgärd, har därför *de facto* godkänts av kommissionen. Ett brev som klargör denna punkt skickades den 10 mars 1995 av kommissionen till den tyska regeringen.

III

Efter förfarandets inledande har den tyska regeringen, genom brev av den 24 januari 1994 (meddelande av den 19 januari 1994) och den 28 februari 1994 (meddelande av den 18 februari 1994), och fyra andra berörda parter, nämligen Airbus Industrie, det brittiska flygbolaget British Midland, den tyska organisationen Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL) och det tyska företaget Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH, lämnat sina synpunkter. Airbus Industrie nämner de stöd som lämnats till den amerikanska flygindustrin genom systemet *Foreign Sales Corporations*, och uppmanar kommissionen att gå mycket försiktigt tillväga i detta ärende. British Midland anser att den skattemässiga åtgärd

som avses i § 82f är ett stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden på grund av de fördelar som det ger tyska transportföretag på den gemensamma marknaden som liberaliserats i fråga om civil luftfart. I motsats till detta vidhåller både den tyska regeringen och de två andra berörda parterna dels att åtgärden i fråga inte utgör ett stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, dels att stödet i alla händelser borde omfattas av det undantag som avses i bestämmelserna i b och c i punkt 3 i samma artikel. De framhåller flera omständigheter som känns igen som tidigare argument från den tyska regeringen och som kan sammanfattas på följande sätt:

- Det finns liknande stöd i de andra medlemsstaterna. Av detta skäl kan inte kommissionen agera mot en enda medlemsstat utan att åsidosätta principen om lika behandling.
- Det finns också jämförbara regler i tredje land, bland annat i Förenta staterna, och De vises kommitté som utsågs av kommissionen 1993 har just föreslagit åtgärder som främjar ökad avskrivning av flygplan i gemenskapens medlemsstater, för att göra det möjligt för företag i gemenskapen att bekämpa konkurrensen från företag i tredje land.
- Det är inte fastställt att åtgärden snedvrider konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna, eftersom den inte förbättrar de tyska flygbolagens ställning på den gemensamma marknaden. Dessutom är det tyska skattesystemet i jämförelse med andra medlemsstaters på det hela taget ganska ogynnsamt för företag.
- Det aktuella systemet för särskild avskrivning är inte mer fördelaktigt för företagen än det linjära eller degressiva avskrivningssystemet. Först och främst ändras inte det totala avskrivningsbeloppet och den tyska statsbudgeten drabbas definitivt inte av några minskade skatteintäkter eftersom betalning av skatter helt enkelt skjuts upp.
- § 82f, som ger effekter liknande den degressiva avskrivningen, är en allmän åtgärd inom den tyska skattelagstiftningen.
- § 82f är en oskiljaktig del av det tyska skattesystemet och kan inte ifrågasättas av kommissionen med hjälp av de bestämmelser som reglerar statligt stöd i avsaknad av en skattemässig harmonisering på gemenskapsnivå, vilken i detta fall skulle förutsätta tillämpning av artikel 101 i fördraget.
- Åtgärden syftar till att skydda miljön och gynna gemenskapens civila luftfart och flygindustri, genom att främja inköp av nya och lågförorenande flygplan.

De övriga berörda parternas synpunkter har framförts till den tyska regeringen. Denna har kommenterat synpunkterna i ett brev till kommissionen av den 3 maj 1994.

⁽¹⁾ EGT nr C 16, 19.1.1994, s. 3.

Den tyska regeringen har lämnat ytterligare synpunkter i detta ärende genom brev av den 11 augusti 1994, den 12 januari 1995 (meddelande av den 18 oktober 1994), den 2 februari 1995 och den 4 oktober 1995 (meddelande av den 28 september 1995).

JURIDISK BEDÖMNING

IV

Angående den åtgärd som var i kraft till och med den 31 december 1994

Den förlängning av bestämmelserna i § 82f till och med den 31 december 1994 i fråga om civil luftfart, som först blivit föremål för ett förslag till lämpliga åtgärder och sedan för inledande av detta förfarande, utgör ett befintligt stöd i den mening som avses i artikel 93.1 i fördraget. Ett slutgiltigt beslut av kommissionen rörande ett befintligt stöd får dock verkan först från och med det datum då det antas. Då inget slutgiltigt beslut har fattats av kommissionen i detta ärende fram till den 31 december 1994 är det också lämpligt att avsluta förfarandet som nu saknar grund.

Därav följer att de berörda tyska företagen får tillämpa bestämmelserna i § 82f när det gäller deras skattepliktiga inkomster för 1994, vilka har deklarerats under 1995.

V

Angående åtgärdens förlängning från och med den 1 januari 1995 till och med den 31 december 1999

I enlighet med artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet är stöd som ges av medlemsstater eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, och som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden och med avtalet, i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna och mellan de avtalsslutande parterna.

I det här fallet innebär den särskilda avskrivning som avses i bestämmelserna i § 82f i *Einkommensteuerverordnung* att det blir möjligt för företag som använder sig av systemet att, då vissa villkor är uppfyllda, minska sin skattepliktiga vinst, och därigenom det skattebelopp som normalt skulle kunna utkrävas under ett visst år om dessa bestämmelser inte fanns. Därför innebär avskrivningen en ekonomisk förmån för de företag som använder systemet, och kostnaden för denna förmån belastar direkt den tyska statsbudgeten.

Visserligen är det riktigt som de tyska myndigheterna och de båda andra berörda parterna hävdar, att användning av systemet för särskild avskrivning inte leder till att betalning av skatt uteblir i en grad som motsvarar de medel som avsatts för motsvarande avskrivningar, utan endast till att betalning av skatt skjuts upp. Precis som med systemet för degressiv avskrivning är fördelen med att använda § 82f emellertid just att betalningen av skatt skjuts upp. Även om man i slutet av en tillgångs avskrivningsperiod finner att summan av de nominella skattebelopp som betalats till den tyska skattemyndigheten under denna period är lika stor oavsett vilken avskrivningsmetod som använts för den tillgång som dragits av, är fallet inte så med summan av samma skatters uppräknade värden, vilka tar hänsyn till räntesatserna. Slutligen och i vilket fall som helst är den ekonomiska nettoförmån som hänförs till användning av degressiv avskrivning eller det system som avses i § 82f, mycket påtaglig jämfört med användning av enbart linjär avskrivning, och mycket påtaglig för företag som går med vinst, även om denna förmån är mindre än den förefaller vara vid första anblicken.

De tyska myndigheterna och de andra berörda parterna hävdar också att även om man tar med de uppskjutna skatternas uppräknade värden i beräkningen, är den totala vinsten av att skjuta upp inbetalning av skatt inte högre vid användning av det system som avses i § 82f än vid användning av degressiv avskrivning. Uttryckt på detta sätt tenderar detta argument emellertid att bortse från den förmån som hänger samman med den stora flexibiliteten i fråga om tillämpning av bestämmelserna i § 82f. Företagen är inte alltid intresserade av att välja den degressiva avskrivningsmetoden, särskilt inte företag som går med förlust. Men medan valet mellan degressiv och linjär avskrivning endast är aktuellt vid tillgångens anskaffande, är det däremot möjligt att använda särskild avskrivning i enlighet med § 82f när som helst under de fem första åren efter anskaffandet. Däri ligger den verkliga fördelen med bestämmelserna i § 82f jämfört med den degressiva avskrivningsmetoden och ännu hellre den linjära. Denna flexibilitet i fråga om användning gör det till exempel möjligt för flygbolag som använder systemet att enklare genomföra förändringar i förvaltningen av sin flygplansflotta. Framför allt blir det möjligt för dem att efter eget godtycke öka avskrivningarnas belopp under räkenskapsår med stora vinster. Genom att på detta vis bolla med de belopp som avsatts för avskrivningar mellan räkenskapsår som uppvisar vinst och räkenskapsår som uppvisar förlust, kan företagen inte bara fördela utan också minska sina skattepliktiga inkomster, och i vissa fall till och med helt undvika beskattning. Även om den tyska skattelagstiftningen tillåter företag att obegränsat skjuta upp sina förluster till senare räkenskapsår som uppvisar vinst, tillåter den emellertid inte alltid att vinster kvittas mot eventuella framtida förluster. Dessa får endast hänföras till ej fördelade överskott från de två föregående åren upp till ett belopp om 10 miljoner mark. När allt kommer omkring kan man inte blunda för de fördelar som företag får genom bestämmelserna i § 82f, som innebär inrättandet av ytterligare en avskrivningsmöjlighet mellan den degressiva och den linjära metoden.

De tyska myndigheterna och de andra berörda parterna vidhåller vidare att den avskrivningsmetod som avses i § 82f är en allmän åtgärd inom den tyska skattelagstiftningen och att denna åtgärd en oskiljaktig del av det tyska skattesystemet. Åtgärden kan följaktligen endast beivras på grundval av artikel 101 i fördraget och inom ramen för en harmoniseringsansträngning på gemenskapsnivå, och inte i enlighet med artiklarna 92 och 93 i fördraget.

När det gäller att särskilja de statliga stöden från allmänna åtgärder har kommissionen i enlighet med fördraget endast möjlighet att använda sig av kriteriet om särskiljning, då stöd i artikel 92 definieras som åtgärder som gynnar "vissa företag eller viss produktion". Det är därför lämpligt att i en och samma medlemsstat jämföra den behandling som beviljats företag som använder sig av åtgärden i fråga, med det allmänna system som tillämpas på företag som har samma objektiva förutsättningar. Även om varje åtgärd skall värderas från fall till fall anser kommissionen, i enlighet med domstolens rättspraxis, generellt att statliga stöd är åtgärder vars avvikande karaktär i förhållande till allmän praxis inte kan rättfärdigas av systemets beskaffenhet eller struktur (domstolens dom av den 2 juli 1974, mål 173/73 Italien mot kommissionen)⁽¹⁾. Ur skattemässig synpunkt anser kommissionen att de åtgärder, vars avvikande karaktär innebär ett avsteg från allmän praxis, inte är att betrakta som statligt stöd, förutsatt att deras ekonomiska effektivitet gör dem nödvändiga eller användbara för systemets verkningsförmåga. Detta bör vanligtvis ta sig uttryck dels i att åtgärdernas tillämpningsområden får en icke-diskriminerande karaktär grundad på objektiva och horisontella kriterier eller villkor, dels i att de är tidsmässigt obegränsade.

I det här fallet måste man konstatera att tillämpningsområdet för bestämmelserna i § 82f är starkt begränsat på flera sätt. För det första kan de bara tillämpas på några exakt definierade avskrivningsbara tillgångar: handelsfartyg, fiskefartyg och luftfartyg, vilket utesluter alla andra tillgångar. När det gäller luftfartyg innebär bestämmelserna att tillämpningen av åtgärden underordnas följande tre villkor: att internationella transporter av varor eller personer eller annan serviceverksamhet i utlandet bedrivs i kommersiellt syfte, att registrering sker i Tyskland, och att tillgången inte avyttras under de första sex åren efter anskaffandet. Med hänsyn till dessa olika restriktioner måste bestämmelserna i § 82f anses ha en avvikande karaktär i förhållande till de allmänna åtgärder som de degressiva eller linjära avskrivningsmetoderna utgör. I den ovan nämnda rapporten från *förbundsdagen* sägs för övrigt att de syftar till att gynna tre sektorer inom den tyska ekonomin (sjöfart, fiske, civil luftfart) som är särskilt utsatta för internationell konkurrens. Dessutom är dessa sektoriella be-

stämmelserna inte tidsmässigt obegränsade eftersom de förnyas med jämna mellanrum med några år i taget. Dessa sektoriella bestämmelser grundar sig heller inte på objektiva kriterier och framstår ingalunda som absolut nödvändiga för att det tyska skattesystemet skall fungera tillfredsställande. Varken luftfartygens fysiska beskaffenhet eller förutsättningarna för deras användning på marknaden, eller någon annan faktor, utgör nämligen skäl att använda någon annan avskrivningsmetod än den degressiva och den linjära, när det gäller att skriva av luftfartygen på ett effektivt sätt. Inte heller anser kommissionen att den särskilda avskrivningsmetoden motiveras av systemets beskaffenhet eller struktur. Därav följer att artikel 92 i fördraget kan åberopas.

I sitt beslut om tillämpningen av bestämmelserna i § 82f inom sjöfartssektorn, vilket meddelades den tyska regeringen den 11 november 1994 i ärende NN 102/94, ansåg kommissionen för övrigt redan att dessa bestämmelser inte var en allmän åtgärd, utan ett stöd i den mening som avses i artikel 92 i fördraget och artikel 61 i avtalet. Detta sista beslut har de tyska myndigheterna inte haft några invändningar mot.

Den förmån som kommer av bestämmelserna i § 82f, som för övrigt endast avser luftfartyg i internationell trafik, påverkar också handeln mellan medlemsstaterna till följd av lufttransportens karaktär och dess internationella dimension. Denna handelspåverkan har blivit ännu mer påtaglig sedan iktratrådandet den 1 januari 1993 av rådets förordningar (EEG) nr 2407/92⁽²⁾, (EEG) nr 2408/92⁽³⁾ och (EEG) nr 2409/92⁽⁴⁾ (tredje luftfartspaketet), som liberaliserar den gemensamma marknaden för civil luftfart. Dessutom snedvrider den särskilda avskrivning som föreskrivs i § 82f konkurrensen på den gemensamma marknaden såtillvida att den gynnar den internationella transportverksamhet, särskilt inom gemenskapen, som bedrivs av de tyska flygbolagen vars konkurrenssituationen på så vis stärks i förhållande till andra transportföretag i gemenskapen som inte får del av liknande stödtåtgärder. De företag som inte är skattepliktiga i Tyskland kan nämligen inte dra fördel av systemet. Företag som fått licens i andra medlemsstater än Tyskland utesluts också eftersom § 82f förutsätter att luftfartygen är registrerade i denna stat. Det är lämpligt att här erinra om att de tyska myndigheterna i likhet med övriga medlemsstaters myndigheter kräver att de flygtransportföretag som får licens registrerar sina maskiner i det nationella registret i enlighet med artikel 8 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92. Dock kan de tyska myndigheterna endast utfärda licens till företag som har sin huvudverksamhet i Tyskland i enlighet med artikel 4 i

⁽²⁾ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽³⁾ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

⁽⁴⁾ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 15.

⁽¹⁾ Rec. 1974, s. 709, punkt 33 i motiveringen.

samma förordning. På så sätt är det bara de flybolag som både är skattepliktiga i Tyskland och har sin huvudverksamhet där, som kommer att kunna dra fördel av bestämmelserna i § 82f.

Med utgångspunkt från ovanstående drar kommissionen slutsatsen att bestämmelserna i § 82f utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet. Det saknar betydelse för denna bedömning huruvida det finns jämförbara skattemässiga åtgärder i övriga medlemsstater, då dessa eventuella åtgärder också kan bli föremål för sådant förfarande från kommissionens sida som avses i artikel 93 i fördraget (domstolens dom av den 22 mars 1977, mål 78/76 Steinike & Weinling mot Tyskland)⁽¹⁾. Det framgår för övrigt av kommissionens uppgifter att ingen annan medlemsstat än Tyskland har inrättat ett sådant system för särskilda avskrivningar. På samma sätt påverkas inte klassificeringen som stöd av att det eventuellt finns liknande skattemässiga åtgärder i tredje land, vilket dessutom inte är fastställt, eller att den av kommissionen utsedda. De vises kommitté, vars slutsatser, ingalunda är bindande för kommissionen, har rekommenderat åtgärder som gynnar ökad avskrivning av flygplan i gemenskapens medlemsstater, eftersom åtgärden i fråga gynnar vissa företag [domstolens dom av den 7 juni 1988, mål 57/86 Grekland mot kommissionen⁽²⁾].

I detta avseende är det viktigt att erinra om att domstolen redan fastställt att även om en medlemsstat, vid inrättande av en preferensrediskontingeringssats till förmån för vissa produkter, skulle ha för avsikt att närma denna sats till de satsar som tillämpas i de andra medlemsstaterna, ändrar inte detta åtgärdens karaktär av stöd [domstolens dom av den 10 december 1969, i de förenade målen 6/69 och 11/69 Kommissionen mot Frankrike⁽³⁾].

Det är följaktligen nödvändigt att granska åtgärden i fråga med avseende på bestämmelserna i artikel 92.2 och 92.3 i fördraget och artikel 61.2 och 61.3 i EES-avtalet.

VI

Bestämmelserna i artikel 92.2 i fördraget och artikel 61.2 i EES-avtalet är inte tillämpliga på systemet i § 82f eftersom det varken är fråga om ett stöd av social karaktär till enskilda konsumenter eller ett stöd avsett att avhjälpa skador orsakade av naturkatastrofer eller andra extraordinära händelser. Det är heller inte fråga om ett ekonomiskt stöd till vissa tyska regioner som drabbats av den tidigare

delningen av landet, bland annat därför att stödet avser hela Tyskland. De tyska myndigheterna har för övrigt inte alls åberopat denna bestämmelse.

Bestämmelserna i avsnittet om de regionala stöden i artikel 92.3 a och c i fördraget och artikel 61.3 a och c i EES-avtalet kan inte tillämpas i detta fall eftersom stödet inte är avsett att främja utvecklingen i vissa ekonomiska regioner. I enlighet med vad som sägs ovan är det fråga om ett sektoriellt stöd som tillämpas på samma sätt i hela Tyskland, som för övrigt är en av gemenskapens mest blomstrande medlemsstater. Bestämmelserna i b i samma punkt är inte heller tillämpliga eftersom stödet i fråga inte är avsett att avhjälpa en allvarlig störning i den tyska ekonomin.

Av de synpunkter som de tyska myndigheterna och två av de berörda tredje parterna har lämnat framgår att de begär att den särskilda avskrivning som avses i § 82f skall undantas i enlighet med bestämmelserna i artikel 92.3 b i fördraget och artikel 61 i avtalet, då den främjar genomförandet av ett viktigt europeiskt projekt, och i enlighet med bestämmelserna i c i samma punkt i det avsnitt som reglerar de sektoriella stöden. I detta avseende understryker man att det skulle röra sig om ett investeringsstöd syftande till att stimulera inköp av nya och mindre förorenande maskiner och att främja gemenskapens flygindustri. Man betonar också nödvändigheten av att stödja den europeiska civila luftfarten och även den internationella lufttransportens utveckling.

Likväl anser inte kommissionen att det skattemässiga stödet i fråga kan anses förenligt med bestämmelserna i artikel 92.3 b och c i fördraget och artikel 61.3 b och c i EES-avtalet. Först och främst understryker kommissionen att stödet i fråga inte används för ett specifikt projekt eller program, då det inte uttryckligen är avsett för inköp av en viss sorts luftfartyg eller luftfartyg med särskilda miljömässiga egenskaper. Dessutom framstår åtgärdens olika mål eller förmånliga effekter, såsom de framställts av de tyska myndigheterna och de berörda tredje parterna, framför allt som resultaten av en åtgärd som ensidigt vidtagits av den tyska staten utom ramen för gemenskapsverksamhet. När det gäller artikel 92.3 b i fördraget och artikel 61.3 b i EES-avtalet, har kommissionen klargjort att följande fyra kriterier måste uppfyllas innan bestämmelserna kan utnyttjas i samband med ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse:

- Stödet skall främja ett projekt. Med "främja" avses en åtgärd som bidrar till projektets genomförande.
- Det skall handla om ett konkret projekt, exakt och väl definierat.
- Projektet skall vara kvantitativt och kvalitativt betydande. Särskilt kvaliteten är viktig.

⁽¹⁾ Rec. 1977, s. 595, punkt 24 i motiveringen.

⁽²⁾ Rec. 1988, s. 2855, punkt 10 i motiveringen.

⁽³⁾ Rec. 1969, s. 523, punkt 21 i motiveirngen.

— Projektet skall vara av "gemensamt europeiskt intresse" och skall som sådant främja hela gemenskapen.

I det här fallet framstår de planer som de tyska myndigheterna har lagt fram, om de ens kan anses utgöra ett "projekt", varken som exakta eller väl definierade. Den aktuella åtgärden skulle därför inte kunna utnyttja bestämmelserna i fråga.

Särskilt när det gäller avsnitten om sektoriella stöd i artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet, leder den begränsning av tillämpningsområdet som innebär att stödet endast omfattar lufttransportföretag som är skattepliktiga och har sin huvudverksamhet i Tyskland å den ena sidan och luftfartyg som används för internationella transporter å den andra, under alla omständigheter till slutsatsen att det i detta fall är fråga om en snedvridning av handelsvillkoren på ett sätt som strider mot gemenskapens intresse, med tanke på den ökade betydelse som den luftburna handeln har fått inom den gemensamma liberaliserade marknaden för civil luftfart. Det skall erinras om att det tredje luftfartspaketet innebär att det arbete som pågått under flera år med att liberalisera den civila luftfartssektorn inom gemenskapen, nu är avslutat. Genom paketet skapas en enda välfungerande inre marknad, som nu motarbetas av ett skattemässigt förmånssystem som inrättats till fördel för företagen i en enda medlemsstat. För övrigt har kommissionen i sitt meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statliga stöd inom luftfartssektorn⁽¹⁾ noga angett under vilka förhållanden ett stöd till ett flygbolag skulle kunna anses förenligt med gemenskapens intresse i enlighet med bestämmelserna i artikel 92.3 c. En sådan möjlighet föreligger endast när det gäller stöd som beviljats företag i svårigheter, under förutsättning att dessa interventioner ingår som en integrerad del i ett program med lämpliga åtgärder för att återställa de berörda företagens finansiella livskraft och konkurrenskraft inom en rimlig tid. I detta fall är stödet ingalunda avsett att rädda ett visst företag och det ingår inte i någon omstrukturerings- eller saneringsplan för ett eller flera särskilt angivna företag.

Av ovanstående framgår att stödåtgärden i fråga inte passar in på något av de fall som avses i artikel 92.2 och 92.3 i fördraget och artikel 61.2 och 61.3 i EES-avtalet. Följaktligen är det lämpligt att beordra Tyskland att avstå från att genomföra detta stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Det beslut som togs av kommissionen i samma ärende den 29 november 1995 och som anmälades till de tyska

myndigheterna den 15 december 1995, bör återkallas, eftersom den tyska versionen av beslutet, som i grunden var identisk med denna version, innehöll många sakfel.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den förlängning från och med den 1 januari 1995 till och med den 31 december 1999 av bestämmelserna i § 82f i den tyska skatteförordningen, *Einkommensteuereinführungsverordnung*, genom vilken ett system för särskild avskrivning till förmån för luftfartyg inrättas, utgör ett statligt stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 92 i Romfördraget och artikel 61 i EES-avtalet.

Artikel 2

Tyskland anmodas att från och med den 1 januari 1995 dra tillbaka den stödåtgärd som avses i artikel 1 ovan.

Artikel 3

Tyskland skall inom två månader efter delgivning av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 4

Förfarandet avslutas i fråga om de bestämmelser i den tyska skattelagstiftningen som gällt till och med den 31 december 1994 och som avses i artikel 1 ovan.

Artikel 5

Kommissionens beslut av den 29 november 1995, som anmälades till de tyska myndigheterna den 15 december 1995, återkallas.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 13 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Neil KINNOCK

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT nr C 350, 10.12.1994, s. 5.