II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 marzo 1996

concernente un aiuto fiscale sotto forma di ammortamento a favore delle compagnie aeree tedesche

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(96/369/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato le parti interessate, a norma di detti articoli, a presentare osservazioni e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

I FATTI

I

Con lettere del 7 marzo 1988, del 16 agosto 1988, dell'8 dicembre 1988 e del 9 aprile 1991, la Commissione, in forza dell'articolo 93, paragrafo 1 del trattato, ha chiesto al governo tedesco informazioni sugli aiuti concessi in Germania alle compagnie aeree. Il governo tedesco ha risposto a tali richieste con lettere del 3 aprile 1988, del 1° marzo 1989 e del 22 agosto 1991, fornendo informazioni sul regime di ammortamento straordinario introdotto dall'articolo 82 f) del regolamento esecutivo riguardante l'imposta sul reddito («Einkommensteuerdurchführungsverordnung») in vigore in Germania.

Con lettere del 5 maggio e del 28 luglio 1992, la Commissione ha chiesto alle autorità tedesche ulteriori precisazioni in merito a modalità di applicazione, impatto economico e beneficiari del regime di ammortamento previsto dall'articolo 82 f). Il governo tedesco ha risposto a queste lettere in data 16 giugno e 3 settembre 1992.

Le informazioni così raccolte hanno permesso alla Commissione di formarsi un'idea precisa del regime di ammortamento in questione che era stato introdotto nel sistema tributario tedesco nel 1965 al fine di rafforzare la competitività delle compagnie aeree esposte alla concorrenza internazionale, come risulta dal tredicesimo rapporto in materia di aiuti, destinato al Parlamento tedesco (Bundestag) dell'11 novembre 1991. Successivamente, essendosi il regime rivelato un'efficace misura di sostegno finanziario, è stato prorogato per altri cinque anni, fino al 31 dicembre 1994, mediante la «Steuerbereinigungsgesetz» del 1986. Un' ulteriore proroga di cinque anni, fino al 31 dicembre 1999, è stata notificata alla Commissione con lettera dell'8 settembre 1993 (cfr. infra).

È necessario illustrare il contenuto e le condizioni di applicazione delle disposizioni del citato articolo 82 f). Come nella maggior parte degli altri Stati membri, il sistema tributario tedesco prevede due regimi generali di ammortamento, la scelta tra i quali è lasciata all'impresa, a determinate condizioni. Trattasi dell'ammortamento lineare e dell'ammortamento a quote decrescenti. L'articolo 82 f) introduce un terzo regime, di uso tuttavia più specifico, complementare all'ammortamento lineare, ma

che esclude l'uso dell'ammortamento a quote decrescenti per il cespite in questione. Tale ammortamento straordinario si applica in particolare agli aeromobili utilizzati a fini commerciali per i trasporti internazionali di beni o di persone o per altre attività di servizi effettuate all'estero. Esso riguarda i soli aeromobili immatricolati in Germania, con la condizione supplementare che non devono essere oggetto di cessione nei sei anni successivi al loro acquisto. In presenza di queste condizioni, i proprietari degli aeromobili hanno la possibilità di procedere, nel corso dell'esercizio che segue l'acquisto, nonché durante i quattro esercizi successivi, a un ammortamento straordinario non superiore al 30 % del costo d'acquisto complessivo. Tale quota di ammortamento straordinaria può essere interamente imputata al primo esercizio, oppure venire ripartita a discrezione sui cinque primi esercizi.

L'ammortamento straordinario così contabilizzato, che viene ad aggiungersi all'ammortamento lineare ordinario, ha l'effetto di ridurre nella stessa misura l'imponibile dell'esercizio in questione. Esso non può tuttavia portare a un deprezzamento del cespite in questione superiore al 100 % del suo valore d'acquisto e non incide sulla durata dell'ammortamento. Il ricorso al meccanismo di ammortamento straordinario implica che il valore residuo del bene venga successivamente ammortizzato in funzione della sua probabile durata residua di utilizzazione. È opportuno ricordare che l'ammortamento si basa in linea di principio su un piano di ammortamento la cui durata è lasciata alla valutazione del contribuente. La durata normale di ammortamento di un aereo varia fra dieci e quindici anni a seconda delle compagnie aeree.

Va precisato che il disposto dell'articolo 82 f) non riguarda solo gli aeromobili ma anche, a condizioni meno restrittive, il naviglio mercantile e i pescherecci. Secondo il rapporto al Bundestag dell'11 novembre 1991, il regime costituisce un valido incentivo agli investimenti in quanto consente alle compagnie aeree di evitare fluttuazioni troppo forti dei loro risultati contabili e imponibili. Lo stesso rapporto valuta a 10 milioni di DM lo sgravio fiscale annuo derivante da questo sistema a favore dell'insieme delle compagnie aeree e marittime che ne sono beneficiarie. Il governo tedesco tuttavia non è stato in grado di ripartire tale cifra fra le diverse compagnie interessate.

Nel settore marittimo, l'articolo 82 f) è stato interpretato finora nel quadro delle direttive comunitarie sugli aiuti alla costruzione navale. L'ultima decisione presa a questo riguardo dalla Commissione, relativa all'esercizio 1995, risale al 1° marzo 1995 ed è stata portata a conoscenza delle autorità tedesche il 6 marzo 1995 (pratica N 641/93).

II

Con lettera del 21 aprile 1993, la Commissione, conformemente all'articolo 93, paragrafo 1 del trattato, ha informato il governo tedesco di considerare il meccanismo di ammortamento straordinario dell'articolo 82 f) una misura di aiuto di natura fiscale già in applicazione e atta ad incidere sugli scambi tra Stati membri e a falsare la concorrenza all'interno del mercato comune. La lettera è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*[1]. Constatando inoltre che l'aiuto in questione non può essere considerato compatibile, ai sensi dell'articolo 92, paragrafi 2 e 3 del trattato, la Commissione, nella stessa lettera, ha proposto alle autorità tedesche di porvi fine, limitatamente all'aviazione civile, entro e non oltre il 1° gennaio 1994. La Commissione ha inoltre informato il governo tedesco che in mancanza di informazioni in grado di dimostrare la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune, essa si riservava la possibilità di avviare il procedimento previsto dall'articolo 93, paragrafo 2 del trattato. La pratica è stata classificata con il numero E 4/93.

Il 28 luglio 1993, il governo tedesco ha risposto alla Commissione di non avere l'intenzione di sopprimere il meccanismo previsto dall'articolo 82 f), a suo parere compatibile con il mercato comune secondo l'articolo 92, paragrafo 3. Consentendo alle compagnie aeree tedesche di ripartire meglio nel tempo l'onere dell'imposta, il meccanismo è parte integrante del sistema tributario tedesco e la sua soppressione avrebbe penalizzato unilateralmente le compagnie aeree tedesche, visto che esistevano misure analoghe negli altri Stati membri. Secondo il governo tedesco inoltre il meccanismo incentiverebbe le compagnie ad acquistare apparecchi nuovi meno inquinanti favorendo in tal modo sia la protezione dell'ambiente che l'industria aeronautica europea.

Successivamente, con lettera dell'8 settembre 1993, il governo tedesco ha notificato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato, una nuova proroga del meccanismo d'ammortamento straordinario previsto dall'articolo 82 f) per il periodo dal 1° gennaio 1995 al 31 dicembre 1999. Questa nuova proroga, sancita dagli articoli 1 e 8 della «Standortsicherungsgesetz», è stata considerata un aiuto notificato ed è stata di conseguenza registrata presso il segretariato generale della Commissione il 12 ottobre 1993 sotto il numero N 640/93. A sostegno della notificazione, le autorità tedesche insistevano sulla volontà di mantenere la competitività dell'aviazione di bandiera tedesca e l'aiuto ai vettori regionali ponendo nuovamente in rilievo il ruolo di incentivazione svolto dal meccanismo in questione ai fini dell'acquisto di

[1] GU n. C 289 del 26. 10. 1993, pag. 2.

apparecchi nuovi più rispettosi dell'ambiente. A questo riguardo, esse valutavano a 10 milioni di DM, per il periodo 1995-1999, lo sgravio fiscale annuo che avrebbe generato il meccanismo dell'articolo 82 f) a favore del solo settore aereo.

La Commissione ha pertanto deciso, l'8 dicembre 1993, di avviare nei confronti dei due casi descritti il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato. L'apertura del procedimento riguardava contemporaneamente la proroga della disposizione fiscale in questione fino al 31 dicembre 1994 (pratica E 4/93) e la nuova proroga per il periodo dal 1° gennaio 1995 al 31 dicembre 1999 notificata l'8 settembre 1993 (pratica N 640/93). La Commissione ha motivato la sua decisione di avviare il procedimento ricordando anzitutto che la misura fiscale istituita con l'articolo 82 f) costituisce ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato un aiuto a carattere settoriale, che costituisce una deroga rispetto al sistema tributario tedesco. Essa ha successivamente ritenuto che nessuna delle deroghe previste dallo stesso articolo 92, paragrafo 3, in particolare quella di cui alla lettera c), poteva, a prima vista, trovare applicazione nella fattispecie.

Con lettera del 31 dicembre 1993, la Commissione ha informato il governo tedesco della sua decisione di avviare il procedimento e l'ha sollecitato a presentare le proprie osservazioni. La lettera è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [1] invitando anche gli altri Stati membri e gli altri interessati a presentare le proprie osservazioni ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato.

Tuttavia la Commissione non ha adottato nessuna decisione finale sui due casi fino al 31 dicembre 1994. Quindi la proroga fino a questa data della misura in questione (pratica E 4/93), che costituiva all'epoca una misura di aiuto esistente, è stata «de facto» accettata dalla Commissione. Una lettera in proposito è stata inviata dalla Commissione al governo tedesco il 10 marzo 1995.

III

In seguito all'avvio del procedimento, la Germania, con lettere del 24 gennaio 1994 (comunicazione del 19 gennaio 1994) e 28 febbraio 1994 (comunicazione del 18 febbraio 1994) e quattro altri interessati, vale a dire Airbus Industrie, la compagnia aerea britannica British Midland, l'associazione tedesca Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen (ADL) e la società tedesca Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH hanno presentato osservazioni. Airbus Industrie ricorda gli aiuti forniti all'industria aeronautica americana attraverso il sistema del «Foreign Sales Corporations» e raccomanda alla Commissione un'estrema prudenza nel presente caso. British Midland ritiene che la misura fiscale dell'articolo 82 f) costituisca un aiuto incompatibile con il mercato comune, a causa del vantaggio che esso procura ai vettori tedeschi nel mercato comune liberalizzato dell'aviazione civile. Il governo tedesco e gli altri due interessati sostengono invece, da un lato che la misura non costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato, e dall'altro che, in ogni caso, dovrebbe beneficiare della deroga prevista dallo stesso articolo, paragrafo 3, lettere b) e c). Essi fanno valere a questo riguardo diverse argomentazioni, alcune delle quali riprendono elementi già esposti in precedenza dal governo tedesco, che possono così riassumersi:

— esistono regimi di aiuto analoghi negli altri Stati membri. Di conseguenza la Commissione non può agire solo contro uno Stato membro senza misconoscere il principio di uguaglianza;

— esistono norme analoghe anche nei paesi terzi, in particolare negli Stati Uniti e il «comitato di saggi», nominato dalla Commissione nel 1993, ha proposto appunto alcune misure che favoriscono l'ammortamento accelerato degli aerei negli Stati membri, al fine di consentire alle compagnie della Comunità di lottare contro la concorrenza delle compagnie dei paesi terzi;

— non è assodato che la misura falsi la concorrenza e incida sugli scambi fra Stati membri in quanto essa non migliora la posizione delle compagnie aeree tedesche sul mercato comunitario. Inoltre, il sistema tributario tedesco, rispetto a quelli degli altri Stati membri, è globalmente piuttosto sfavorevole alle imprese;

— il meccanismo di ammortamento straordinario in questione non procura alle imprese alcun vantaggio rispetto ai sistemi di ammortamento a quote costanti o decrescenti; in particolare, l'importo totale ammortizzato rimane identico e il bilancio dello Stato tedesco non subisce in definitiva alcuna diminuzione del gettito fiscale, in quanto il pagamento dell'imposta è semplicemente differito;

— l'articolo 82 f), i cui effetti sono simili a quelli dell'ammortamento a quote decrescenti, è una misura generale del diritto tributario tedesco;

— l'articolo 82 f) rappresenta un elemento inscindibile dal sistema tributario tedesco e la Commissione non può metterlo in questione fondandosi sulle norme che disciplinano gli aiuti di Stato, in assenza di un'armonizzazione fiscale a livello comunitario, che presupporrebbe, nella fattispecie, il ricorso all'articolo 101 del trattato;

— la misura mira a proteggere l'ambiente e a favorire l'aviazione civile e l'industria aeronautica della Comunità incentivando l'acquisto di aerei nuovi e poco inquinanti.

Le osservazioni degli altri interessati sono state portate a conoscenza del governo tedesco. Quest'ultimo si è pronunciato in merito a tali osservazioni con lettera del 3 maggio 1994 indirizzata alla Commissione.

[1] GU n. C 16 del 19. 1. 1994, pag. 3.

Il governo tedesco, inoltre, ha presentato nuove osservazioni con lettere dell'11 agosto 1994, del 12 gennaio 1995 (comunicazione del 18 ottobre 1994), del 2 febbraio 1995 e del 4 ottobre 1995 (comunicazione del 28 settembre 1995).

VALUTAZIONE GIURIDICA

IV

Sulla proroga della misura fino al 31 dicembre 1994

La proroga degli effetti dell'articolo 82 f) fino al 31 dicembre 1994 a favore dell'aviazione civile, oggetto anzitutto di una proposta di misure utili e successivamente dell'avvio del presente procedimento, costituisce un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 1 del trattato. Ora, una decisione definitiva presa dalla Commissione nei confronti di un aiuto esistente produce effetti solo a decorrere dalla data della sua adozione. Dato che non è intervenuta alcuna decisione definitiva da parte della Commissione al riguardo prima del 31 dicembre 1994, è opportuno chiudere il procedimento che è divenuta senza oggetto.

Ne consegue che le imprese tedesche interessate possono applicare le disposizioni dell'articolo 82 f) per quanto riguarda i loro redditi imponibili a titolo dell'esercizio 1994 e dichiarati nel corso dell'esercizio 1995.

V

Sulla proroga della misura dal 1° gennaio 1995 al 31 dicembre 1999

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE, sono incompatibili con il mercato comune e con il suddetto accordo, nella misura in cui incidano sugli scambi fra Stati membri e fra le parti contraenti, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

Nella fattispecie, l'ammortamento straordinario previsto dalle disposizioni dell'articolo 82 f) della «Einkommensteuerdurchführungsverordnung» permette alle imprese beneficiarie di ridurre, in presenza di talune condizioni, l'entità del loro reddito imponibile e, in questo modo, l'imposto che sarebbe normalmente applicabile in assenza di queste disposizioni in un determinato esercizio. Esso offre di conseguenza alle imprese che ne beneficiano un vantaggio pecuniario il cui costo grava direttamente sul bilancio dello Stato tedesco.

Indubbiamente, come sostengono le autorità tedesche e due degli altri interessati, questo meccanismo di ammortamento straordinario non ha l'effetto di sopprimere il pagamento dell'imposta in misura pari agli accantonamenti ad ammortamento, ma semplicemente di differirlo. Tuttavia, come avviene con il sistema di ammortamento a quote decrescenti, il vantaggio che offre l'articolo 82 f) risiede precisamente nel rinvio del pagamento dell'imposta: se, al termine del periodo di ammortamento di un cespite, la somma delle imposte al loro valore nominale versate al fisco tedesco nel periodo in questione è identica indipendentemente dal metodo di ammortamento prescelto, è però ben diversa la somma delle stesse imposte al loro valore attuale, che è calcolato sulla base dei tassi d'interesse. In definitiva, «ceteris paribus», il vantaggio pecuniario netto che deriva dall'uso dell'ammortamento a quote decrescenti o del meccanismo dell'articolo 82 f) è assolutamente concreto rispetto all'applicazione del solo ammortamento lineare sempreché le imprese realizzino un utile, anche se tale vantaggio è inferiore a quanto possa sembrare di primo acchito.

Le autorità tedesche e gli altri interessati fanno valere inoltre che, anche tenendo conto delle imposte differite al loro valore attuale, il vantaggio globale derivante dal rinvio del pagamento dell'imposta non è superiore, utilizzando il meccanismo dell'articolo 82 f), a quello realizzabile in caso di ammortamento a quote decrescenti. Anche se così fosse, l'argomentazione tende tuttavia a celare il vantaggio connesso alla grande flessibilità di applicazione dell'articolo 82 f). Le imprese non hanno sempre interesse a optare per il metodo di ammortamento a quote decrescenti, in particolare se sono in perdita. Ora, mentre la scelta fra l'ammortamento a quote decrescenti e l'ammortamento lineare è possibile unicamente al momento dell'acquisto del cespite, è viceversa ammesso l'ammortamento straordinario previsto dall'articolo 82 f) in qualsiasi momento durante i primi cinque esercizi successivi all'acquisto. Questo è il vero elemento d'interesse dell'articolo 82 f) rispetto ai metodi di ammortamento a quote decrescenti o, a fortiori, a quote costanti. Questa flessibilità permette, ad esempio, alle compagnie aeree che ne beneficiano di procedere più facilmente a modifiche nella gestione della loro flotta, ma soprattutto dà loro modo di aumentare a discrezione le quote di ammortamento negli esercizi in forte profitto. Giocando così sulle quote accantonate negli esercizi in profitto e in perdita, le imprese possono non solo perequare nel tempo l'utile imponibile ma anche ridurlo o, in taluni casi, addirittura sottrarsi all'imposta. In effetti, se la normativa tributaria tedesca permette alle imprese il riporto indefinito delle perdite agli esercizi successivi non in perdita, non sempre essa autorizza tuttavia il riporto degli utili sulle eventuali perdite future: queste possono soltanto essere imputate ai profitti non distribuiti dei due esercizi precedenti, a concorrenza di 10 milioni di DM. In definitiva i vantaggi derivanti dall'articolo 82 f) che permette un ammortamento aggiuntivo a quello a quote decrescenti o costanti, sono innegabili.

Le autorità tedesche e gli altri interessati sostengono inoltre che il metodo di ammortamento previsto dall'articolo 82 f) costituisce una misura generale del diritto tributario tedesco e che essa è indissociabile dal sistema tributario nazionale. Essa di conseguenza potrebbe essere sanzionata soltanto sulla base dell'articolo 101 del trattato, nell'ambito di una armonizzazione a livello comunitario, e non per effetto degli articoli 92 e 93 del trattato.

Per distinguere gli aiuti di Stato dalle misure generali, il trattato offre alla Commissione il solo criterio della specificità, definendo all'articolo 92 gli aiuti come misure che favoriscono «talune imprese o talune produzioni». È opportuno pertanto fare un raffronto, all'interno di uno stesso Stato membro, fra il trattamento concesso alle imprese che beneficiano della misura in questione e il regime generale applicato alle imprese che si trovano nelle stesse condizioni oggettive. Se ogni misura deve essere valutata caso per caso, la Commissione, conformandosi in ciò alla giurisprudenza della Corte di giustizia, considera da un punto di vista generale aiuti di Stato le misure il cui carattere di deroga rispetto alla regola generale non è giustificato dalla natura o dalla struttura del sistema (sentenza della Corte di giustizia del 2 luglio 1974, causa 173/73, Italia/Commissione) [1]. In materia fiscale, la Commissione è del parere che non rientrino fra gli aiuti di Stato quelle misure la cui diversa natura comporta una deroga alla regola generale, a condizione che la loro razionalità economica le renda necessarie o funzionali per l'efficienza del sistema. Di norma quindi non devono essere applicate solo in determinati campi, devono fondarsi su criteri o condizioni oggettive e orizzontali, e non devono essere limitate nel tempo.

Nella fattispecie, è giocoforza constatare che le disposizioni dell'articolo 82 f) hanno un campo d'applicazione strettamente limitato per diverse ragioni. Anzitutto, esse si applicano solo a pochi cespiti ammortizzabili ben definiti, naviglio mercantile, pescherecci e aeromobili, ad esclusione di tutti gli altri beni. Successivamente, per quanto riguarda gli aeromobili, esse subordinano l'applicazione della misura al rispetto simultaneo di tre condizioni: utilizzazione a fini commerciali per il trasporto internazionale di beni o di persone o per altre attività di servizi svolte all'estero; immatricolazione in Germania; non cedibilità nei sei anni successivi all'acquisto. Tenuto conto di queste diverse restrizioni, le disposizioni dell'articolo 82 f) devono essere considerate derogatorie rispetto alle misure generali rappresentate dai metodi di ammortamento a quote decrescenti o costanti. Il rapporto al Bundestag sopra citato riconosce d'altronde che esse mirano a favorire tre settori dell'economica tedesca (commercio marittimo, pesca, aviazione civile) particolarmente esposti alla concorrenza internazionale. Inoltre, queste disposizioni settoriali non hanno portato illimitata nel tempo in quanto vengono periodicamente prorogate per alcuni anni. In aggiunta, esse non si basano su criteri oggettivi e non appaiono affatto indispensabili al corretto funzionamento del sistema tributario tedesco. In effetti, né le caratteristiche fisiche degli aeromobili, né le loro condizioni di utilizzazione sul mercato, né alcun altro elemento esigono, ai fini di un valido ammortamento, di ricorrere a un metodo d'ammortamento diverso da quello a quote decrescenti e costanti. Pertanto la Commissione ritiene che l'ammortamento in questione non trovi giustificazione nella natura o nella struttura del sistema. Ne consegue che esso ricade nel campo d'applicazione dell'articolo 92 del trattato.

Del resto, nella sua decisione relativa all'applicazione delle disposizioni dell'articolo 82 f) al settore marittimo, notificata l'11 novembre 1994 al governo tedesco nel quadro della pratica NN 102/94, la Commissione ha già sostenuto che le disposizioni in questione non costituivano una misura generale, bensì un aiuto ai sensi dell'articolo 92 del trattato e 61 dell'accordo SEE. La decisione citata non è stata contestata dalle autorità tedesche.

D'altronde, il vantaggio derivante dalle disposizioni dell'articolo 82 f), che riguarda inoltre esclusivamente gli aeromobili in servizio su rotte internazionali, incide sugli scambi fra Stati membri per effetto della natura stessa del trasporto aereo e della sua dimensione internazionale. L'incidenza sugli scambi è ancora più sensibile dopo l'entrata in vigore, il 1° gennaio 1993, dei regolamenti (CEE) n. 2407/92 [2], (CEE) n. 2408/92 [3] e (CEE) n. 2409/92 [4] del Consiglio («terzo pacchetto aereo») che liberalizzano il mercato comunitario dell'aviazione civile. Inoltre, l'ammortamento straordinario previsto dall'articolo 82 f) falsa la concorrenza all'interno del mercato comune in quanto favorisce le attività di trasporto internazionale, in particolare intracomunitario, delle sole compagnie aeree tedesche la cui competitività è così rafforzata rispetto a quelle degli altri vettori comunitari che non beneficiano di misure di aiuto simili. In effetti, ne sono escluse le compagnie non soggette ad imposta in Germania nonché le compagnie autorizzate ad operare da Stati membri diversi dalla Germania in quanto l'articolo 82 f) presuppone l'immatricolazione dell'aeromobile in quest'ultimo Stato. È necessario in proposito ricordare che le autorità tedesche, come le autorità degli altri Stati membri, impongono ai vettori aerei ai quali rilasciano una licenza di esercizio, di immatricolare i loro apparecchi sui rispettivi registri nazionali, in applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 2407/92. Ora, la licenza può essere rilasciata dalle autorità tedesche solo alle imprese

[1] Racc. 1974, pag. 709 punto 33 della motivazione.

[2] GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.
[3] GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.
[4] GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 15.

aventi in Germania la loro sede principale, secondo l'articolo 4 del regolamento citato. In definitiva quindi, possono beneficiare delle disposizioni dell'articolo 82 f) solo le compagnie aeree soggette ad imposizione in Germania e aventi in Germania la loro sede principale.

Da quanto precede, la Commissione trae le conclusione che le disposizioni dell'articolo 82 f) costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE. Al riguardo è ininfluente la circostanza che esisterebbero misure fiscali analoghe negli altri Stati membri, in quanto queste eventuali misure potrebbero a loro volta essere oggetto, da parte della Commissione, delle procedure previste dall'articolo 93 del trattato (sentenza della Corte di giustizia del 22 marzo 1977, causa 78/76 Steinike & Weinlig/Germania) (1). D'altro canto dalle informazioni in possesso della Commissione, risulta che nessuno Stato membro, oltre alla Germania, ha organizzato un simile regime di ammortamenti straordinari. Sono altresì ininfluenti sulla natura di aiuto il fatto che esisterebbero misure fiscali analoghe nei paesi terzi, il che oltretutto non è affatto accertato, o che il «comitato dei saggi», nominato dalla Commissione, le cui conclusioni tuttavia non la vincolano minimamente, abbia auspicato iniziative rivolte a favorire un ammortamento accelerato degli aerei negli Stati membri della Comunità, dato che la misura in questione favorisce solo talune imprese [sentenza della Corte di giustizia del 7 giugno 1988, causa 57/86, Grecia/Commissione (2)].

È importante a questo riguardo ricordare una precedente pronunzia della Corte secondo la quale, se fissando un tasso di risconto preferenziale a favore di taluni prodotti, uno Stato membro si fosse proposto di avvicinare questo tasso a quello praticato negli altri Stati membri, non sottrarrebbe alla misura in questione il carattere di aiuto [sentenza della Corte di giustizia del 10 dicembre 1969, cause riunite 6 e 11/69 Commissione/Francia (3)].

È di conseguenza necessario esaminare la misura in questione alla luce delle disposizioni dell'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato e dell'articolo 61, paragrafi 2 e 3, dell'accordo SEE.

VI

Le disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 2 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 2 dell'accordo SEE non si applicano al meccanismo dell'articolo 82 f) in quanto non si tratta né di un aiuto di carattere sociale concesso a singoli consumatori, né di un aiuto destinato a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali. Non si tratta nemmeno di un aiuto concesso all'economia di talune regioni tedesche che hanno subito un pregiudizio dalla precedente divisione del paese in quanto esso riguarda tutto il territorio tedesco. Le autorità tedesche d'altronde non hanno affatto invocato questa disposizione.

Le disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c), del trattato e dell'articolo 61 paragrafo 3, lettere a) e c) dell'accordo SEE, nella parte che disciplina gli aiuti regionali, non possono trovare applicazione nella fattispecie in quanto l'aiuto non è destinato a favorire lo sviluppo di talune regioni economiche. In effetti, come ricordato sopra, esso presenta il carattere di un aiuto settoriale che si applica uniformemente all'insieme del territorio tedesco, paese che figura, fra l'altro, fra gli Stati membri più prosperi della Comunità. Nemmeno le disposizioni della lettera b) dei paragrafi citati possono trovare applicazione in quanto l'aiuto in questione non è diretto a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia tedesca.

Nelle loro osservazioni, le autorità tedesche e due degli altri interessati chiedono di applicare all'ammortamento straordinario dell'articolo 82 f) le deroghe previste dalle disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera b) dell'accordo SEE in quanto promuove la realizzazione di un importante progetto europeo, nonché previste dalle disposizioni della lettera c) dei suddetti paragrafi nella parte che disciplina gli aiuti settoriali. A questo riguardo, esse affermano che si tratterebbe di un aiuto agli investimenti destinato a promuovere l'acquisto di apparecchi nuovi e poco inquinanti e a favorire l'industria aeronautica europea. Esse evidenziano inoltre la necessità del sostegno da fornire all'aviazione civile europea o allo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Tuttavia la Commissione non ritiene che l'aiuto fiscale in questione possa essere considerato compatibile ai sensi delle disposizioni richiamate dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere b) e c) e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettere b) e c) dell'accordo SEE. In effetti, essa osserva anzitutto che l'aiuto in questione non riguarda un progetto o un programma precisi, e tanto meno che esso è esplicitamente riservato all'acquisto di aeromobili di un tipo particolare o dotati di caratteristiche specifiche sotto il profilo della tutela ambientale. Inoltre, i vari obiettivi o effetti positivi della misura, come vengono illustrati dalle autorità tedesche e dagli altri interessati, appaiono soprattutto come conseguenze di una misura presa unilateralmente dallo Stato tedesco al di fuori di qualsiasi quadro d'azione comunitario. Ora, per quanto riguarda l'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3, lettera b) dell'accordo SEE, in cui è questione di un importante progetto di comune interesse, la Commissione ha stabilito come condizione necessaria e preliminare per poterne beneficiare il soddisfacimento simultaneo dei quattro seguenti criteri:

— l'aiuto deve promuovere un progetto. Il termine «promuovere» sottintende un'azione che contribuisce alla realizzazione del progetto;

— deve trattarsi di un progetto concreto, preciso e ben definito;

— il progetto deve essere importante dal punto di vista sia quantitativo che qualitativo. Quest'ultimo requisito è di particolare rilevanza;

(1) Racc. 1977, pag. 595, punto 24 della motivazione.
(2) Racc. 1988, pag. 2855, punto 10 della motivazione.
(3) Racc. 1969, pag. 523 punto 21 della motivazione.

— il progetto deve essere «di comune interesse europeo» e, in quanto tale, servire all'insieme dell'Unione.

Nella fattispecie, gli elementi evidenziati dalle autorità tedesche, anche supponendo che si possano considerare «progetto», non appaiono in particolare né precisi, né ben definiti. La misura in questione di conseguenza non può beneficiare delle disposizioni citate.

Successivamente, per quanto riguarda più in particolare l'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE, nella parte che disciplina gli aiuti settoriali, la limitazione del campo d'applicazione dell'aiuto, da un lato ai soli vettori aerei assoggettati all'imposta e aventi la sede principale in Germania, dall'altro ai soli aeromobili destinati ai trasporti internazionali, conduce in ogni caso a concludere, nella fattispecie, che le condizioni degli scambi sono alterate in misure contraria all'interesse comune, tenuto conto dell'importanza crescente dei traffici per via aerea nel mercato comune liberalizzato dell'aviazione civile. Bisogna ricordare che grazie al terzo pacchetto aereo si conclude la liberalizzazione del settore dell'aviazione civile intracomunitaria intrapresa da diversi anni. Esso pone in essere un mercato interno unico al cui corretto funzionamento nuoce un regime fiscale di favore introdotto a vantaggio delle compagnie di un solo Stato membro. D'altronde, nella comunicazione relativa all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione [1], la Commissione ha rigorosamente definito le condizioni alle quali un aiuto concesso ad una compagnia aerea può essere considerato compatibile con il comune interesse ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c). Tale possibilità esiste solo per gli aiuti concessi alle imprese in difficoltà, a condizione che tali interventi siano parte integrante di un programma di misure adeguate dirette a ripristinare l'efficienza economico-finanziaria e la competitività delle imprese in questione in tempi ragionevoli. Nel presente caso, l'aiuto non è affatto diretto a permettere il salvataggio di un'impresa particolare e non affianca alcun piano di ristrutturazione o di risanamento di una o più imprese chiaramente individuate.

Dalle considerazioni che precedono consegue che l'aiuto in questione non rientra in nessuno dei casi previsti dall'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato e dall'articolo 61, paragrafi 2 e 3, dell'accordo SEE. È quindi opportuno imporre alla Germania di rinunciare a mantenere la suddetta misura che è incompatibile con il mercato comune.

Infine, va revocata la decisione della Commissione del 29 novembre 1995, notificata alle autorità tedesche il 15 dicembre 1995, avente il medesimo oggetto, poiché la versione tedesca di tale decisione, identica nel merito alla presente, contiene numerosi errori redazionali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La misura che proroga dal 1° gennaio 1995 al 31 dicembre 1999, l'articolo 82 f) del regolamento tedesco «Einkommensteuerdurchführungsverordnung» che istituisce un meccanismo di ammortamento straordinario a favore degli aeromobili, costituisce un aiuto di Stato incompatibile con il mercato comune, a norma dell'articolo 92 del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

Articolo 2

La Germania è tenuta a sopprimere, a decorrere dal 1° gennaio 1995, la misura di aiuto menzionata all'articolo 1.

Articolo 3

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione la Germania informa la Commissione delle misure da essa adottate per conformarvisi.

Articolo 4

Il procedimento è chiuso nella parte relativa alle disposizioni della normativa tributaria tedesca di cui all'articolo 1, nel testo vigente fino al 31 dicembre 1994.

Articolo 5

La decisione della Commissione del 29 novembre 1995, notificata alle autorità tedesche il 15 dicembre 1995, è revocata.

Articolo 6

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 1996.

Per la Commissione

Neil KINNOCK

Membro della Commissione

[1] GU n. C 350 del 10. 12. 1994, pag. 5.