II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Μαρτίου 1996

όσον αφορά τη χορήγηση φορολογικών ενισχύσεων υπό μορφή αποσβέσεων υπέρ γερμανικών αεροπορικών εταιρειών

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(96/369/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1, στοιχείο α),

αφού έταξε προθεσμία στα ενδιαφερόμενα μέρη, σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερομένων άρθρων για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και αφού έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ:

I

Με τις επιστολές της που έφεραν αντιστοίχως τις ημερομηνίες της 7ης Μαρτίου 1988, 16ης Αυγούστου 1988, 8ης Δεκεμβρίου 1988 και 9ης Απριλίου 1991, η Επιτροπή βασιζόμενη στις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 1 της συνθήκης ζήτησε από τη γερμανική κυβέρνηση να της δοθούν πληροφορίες για τις ενισχύσεις που χορηγούνται στη Γερμανία στις αεροπορικές εταιρείες. Η γερμανική κυβέρνηση αποκρίθηκε στα αιτήματα αυτά με τις επιστολές που διαβιβάσθηκαν αντιστοίχως στις 13 Απριλίου 1988, την 1η Μαρτίου 1989 και στις 22 Αυγούστου 1991, στις οποίες γινόταν ιδίως λόγος για το έκτακτο καθεστώς αποσβέσεων που θεσπίσθηκε βάσει του άρθρου 82 στ) του εκτελεστικού κανονισμού του φόρου εισοδήματος (Einkommensteuerdurchführungsverordnung) που ισχύει στη Γερμανία.

Με τις επιστολές της της 5ης Μαΐου και της 28ης Ιουλίου 1992, η Επιτροπή ζήτησε από τις γερμανικές αρχές να της δοθούν διευκρινίσεις αναφορικά με την απαρχή, τις λεπτομέρειες εφαρμογής, τον οικονομικό αντίκτυπο και τους επωφελούμενους αποδέκτες του καθεστώτος αποσβέσεων βάσει του άρθρου 82 στ. Η γερμανική κυβέρνηση διαβίβασε την απάντησή της στις δύο αυτές επιστολές με τις αντίστοιχες επιστολές της που έφεραν τις ημερομηνίες της 16ης Ιουνίου και της 3ης Σεπτεμβρίου 1992.

Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν έτσι επέτρεψαν στην Επιτροπή να σχηματίσει ορθή εικόνα για το υπό κρίση καθεστώς ενισχύσεων. Το καθεστώς αυτό θεσπίστηκε από τη γερμανική φορολογική νομοθεσία το 1965, με σκοπό να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των αεροπορικών εταιρειών που ήταν εκτεθειμένες στις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού, όπως προκύπτει από τη δέκατη τρίτη έκθεση για τις επιδοτήσεις της 11ης Νοεμβρίου 1991 του γερμανικού κοινοβουλίου (Bundestag). Το καθεστώς αυτό αποδείχθηκε στη συνέχεια ότι συνιστούσε αποτελεσματικό μέτρο παροχής οικονομικών ενισχύσεων και η ισχύς του παρατάθηκε ως εκ τούτου επί μία πενταετία, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994, βάσει του Steuerbereinigungsgesetz (νόμου φορολογικών διευθετήσεων) του 1986. Η νέα παράταση ισχύος του καθεστώτος επί μία πενταετία, έως τις 31 Δεκεμβρίου του 1999, κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή με επιστολή της 8ης Σεπτεμβρίου 1993 (βλέπε σχετικά παρακάτω).

Στο σημείο αυτό είναι αναγκαίο να αποσαφηνισθούν το περιεχόμενο και οι όροι εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 82 στ, το οποίο εξετάζεται εν προκειμένω. Όπως στα περισσότερα άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας, στη γερμανική φορολογική νομοθεσία προβλέπεται η εφαρμογή δύο γενικότερων καθεστώτων απόσβεσης αγαθών, η χρήση των οποίων επαφίεται στην επιλογή της φορολογούμενης επιχείρησης, υπό ορισμένες προϋποθέσεις: πρόκειται για τα καθεστώτα της γραμμικής και της φθίνουσας απόσβεσης.

Με το άρθρο 82 στ καθιερώνεται ένα τρίτο σύστημα που εφαρμόζεται πάντως για ειδικότερους σκοπούς, το οποίο έρχεται να συμπληρώσει τη χρήση της γραμμικής απόσβεσης, αλλά το οποίο αποκλείει τη χρήση της φθίνουσας απόσβεσης για το συγκεκριμένο αγαθό. Αυτό το έκτακτο καθεστώς απόσβεσης εφαρμόζεται ιδίως για τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς για τη διεθνή μεταφορά αγαθών ή προσώπων ή για άλλες δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών στην αλλοδαπή. Αφορά αποκλειστικά και μόνο αεροσκάφη που είναι εγεγραμμένα στα μητρώα στη Γερμανία, με τον πρόσθετο όρο ότι τα αεροσκάφη αυτά δεν πρέπει να έχουν αποτελέσει αντικείμενο κάποιας εκχώρησης κατά τη διάρκεια της τελευταίας εξαετίας, έπειτα από την απόκτησή τους. Όταν πληρούνται όλοι οι προαναφερθέντες όροι, οι ιδιοκτήτες των αεροσκαφών μπορούν να προχωρήσουν κατά τη διάρκεια του έτους έπειτα από την απόκτηση του αγαθού, αλλά και μέσα στην επόμενη τετραετία σε έκτακτη απόσβεση ποσού που ανέρχεται κατ' ανώτατο όριο σε 30 % του συνολικού κόστους απόκτησης. Αυτό το ποσό της έκτακτης απόσβεσης μπορεί να εξαντληθεί καθ' ολοκληρία κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους ή μπορεί να καταλογισθεί κλιμακωτά, κατά τη διακριτική ευχέρεια των ιδιοκτητών, μέσα στην πρώτη πενταετία.

Η έκτακτη απόσβεση που καταλογίζεται έτσι έρχεται να προστεθεί στη γραμμική απόσβεση που εφαρμόζεται υπό ομαλούς όρους, με αποτέλεσμα να μειώνεται κατά το αυτό ποσό το φορολογητέο ποσό κατά τη διάρκεια του ελεγχομένου έτους. Αυτή η δυνατότητα της απόσβεσης δεν μπορεί ωστόσο να οδηγήσει σε μείωση της αξίας του συγκεκριμένου αγαθού ανώτερη από το 100 % της αξίας απόκτησής του και δεν επηρεάζει τη χρονική διάρκεια της απόσβεσής του. Στις περιπτώσεις που χρησιμοποιείται ο έκτακτος μηχανισμός της απόσβεσης, η απόσβεση της εναπομένουσας αξίας του αγαθού γίνεται στη συνέχεια σε συνάρτηση με την πιθανή εναπομένουσα χρονική διάρκεια χρήσης του. Προέχει λοιπόν να υπενθυμισθεί ότι η απόσβεση ενός αγαθού βασίζεται κατ' αρχήν σε ένα πιθανό χρονοδιάγραμμα μείωσης της αξίας του εν λόγω αγαθού, η χρονική διάρκεια του οποίου επαφίεται στην κρίση του φορολογουμένου. Η κανονική χρονική διάρκεια απόσβεσης των αεροπλάνων κυμαίνεται από δέκα έως δεκαπέντε έτη, ανάλογα με την εκάστοτε αεροπορική εταιρεία.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις του άρθρου 82στ δεν ισχύουν μόνο για τα αεροσκάφη, αλλά εφαρμόζονται επίσης και στα εμπορικά πλοία καθώς και στα αλιευτικά σκάφη, με λιγότερο περιοριστικούς όρους. Σύμφωνα με την έκθεση του Bundestag της 11ης Νοεμβρίου 1991, το καθεστώς αποτελεί καλό κίνητρο για την πραγματοποίηση επενδύσεων, καθ' όσον επιτρέπει στις εταιρείες να αποφεύγουν τις εξαιρετικά έντονες διακυμάνσεις στα λογιστικά και φορολογικά τους αποτελέσματα. Σύμφωνα με την ίδια έκθεση, τα ετήσια φορολογικά πλεονεκτήματα που έχει αυτό το καθεστώς για όλες τις επωφελούμενες αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες ανέρχονται στο ποσό των 10 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Οι γερμανικές αρχές δεν ήταν πάντως σε θέση να προβούν σε επιμερισμό του ποσού αυτού μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερομένων εταιρειών.

Όπως διαπιστώθηκε μέχρι σήμερα στο ναυτιλιακό τομέα, οι διατάξεις του άρθρου 82στ έχουν εφαρμοστεί στο πλαίσιο των οδηγιών για τη χορήγηση ενισχύσεων προς τη ναυπηγική βιομηχανία. Η τελευταία απόφαση που έλαβε η Επιτροπή αναφορικά με το θέμα αυτό κατά το έτος 1995 εκδόθηκε την 1η Μαρτίου 1995 και κοινοποιήθηκε στις γερμανικές αρχές στις 6 Μαρτίου 1995 (υπόθεση N 641/93).

II

Βασιζόμενη στις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή ενημέρωσε τη γερμανική κυβέρνηση με επιστολή της της 21ης Απριλίου 1993 ότι ο μηχανισμός έκτακτης απόσβεσης του άρθρου 82στ συνιστούσε κατά τη γνώμη της υφιστάμενη ενίσχυση φορολογικής μορφής που επηρέαζε τις ανταλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και η οποία στρέβλωνε τις συνθήκες του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Η επιστολή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*(1). Διαπιστώνοντας εξάλλου ότι η ενίσχυση αυτή δεν μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, η Επιτροπή πρότεινε στην ίδια επιστολή της στις γερμανικές αρχές να τεθεί πέρας στην εφαρμογή τους μόνο για τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1994. Όπως επίσης ανέφερε η Επιτροπή στις γερμανικές αρχές, εάν δεν λάμβανε πληροφορίες από τις οποίες θα προέκυπτε ότι η εν λόγω ενίσχυση ήταν συμβιβάσιμη με τους κανόνες της κοινής αγοράς, επιφυλασσόταν να κινήσει την προβλεπόμενη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Η υπόθεση αυτή καταχωρήθηκε με τα στοιχεία Ε 4/93.

Στις 28 Ιουλίου 1993, η γερμανική κυβέρνηση απάντησε στην Επιτροπή ότι δεν είχε την πρόθεση να θέσει πέρας στην εφαρμογή του μηχανισμού του εν λόγω άρθρου 82στ, εφόσον ήταν της άποψης ότι ο μηχανισμός αυτός ήταν συμβιβάσιμος με την κοινή αγορά, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 3. Όπως διευκρινιζόταν, ο μηχανισμός αυτός που επιτρέπει στις γερμανικές αεροπορικές εταιρείες να κατανέμουν καλύτερα τα φορολογικά τους βάρη αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του συνολικού πλέγματος των γερμανικών φορολογικών διατάξεων και η κατάργησή του θα τιμωρούσε μονόπλευρα τις γερμανικές εταιρείες, τη στιγμή που εξακολουθούν να εφαρμόζονται ανάλογα μέτρα στα άλλα κράτη μέλη. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της γερμανικής κυβέρνησης εξάλλου, με τον μηχανισμό αυτό θεσπίζονταν κίνητρα για τις αεροπορικές εταιρείες για την αγορά νέων λιγότερο ρυπογόνων αεροσκαφών, με αποτέλεσμα να ευνοείται έτσι η προστασία του περιβάλλοντος αλλά και να στηρίζεται η ευρωπαϊκή αεροναυπηγική βιομηχανία.

Στη συνέχεια, με επιστολή της της 8ης Σεπτεμβρίου 1993, η γερμανική κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή βάσει των διατάξεων του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης τη νέα παράταση ισχύος του μηχανισμού έκτακτων αποσβέσεων του άρθρου 82στ κατά τη χρονική περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 1995 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Αυτή η νέα παράταση ισχύος που απορρέει από τις διατάξεις των άρθρων 1 και 8 του Standortsicherungsgesetz (νόμου προάσπισης του τόπου παραγωγής), κατατάχθηκε στις κοινοποιηθείσες ενισχύσεις και καταχωρήθηκε ως εκ τούτου στα μητρώα της Γενικής Γραμματείας της Επιτροπής στις 12 Οκτωβρίου 1993 με τον κωδικό αριθμό N 640/93. Θεμελιώνοντας τη σχετική κοινοποίησή τους, οι γερμανικές αρχές διατράνωσαν τη βούλησή τους να προασπίσουν την ανταγωνιστικότητα των αεροσκαφών υπό γερμανική σημαία και να εξακολουθήσουν να παρέχουν οικονομικές ενισχύσεις στις περιφερειακές εταιρείες αεροπορικών μεταφορών. Οι γερμανικές αρχές υπογράμμισαν εκ νέου το ρόλο του κινητήριου μοχλού που διαδραματίζει ο προαναφερόμενος μηχανισμός για την αγορά νέων αεροσκαφών που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον. Αναφορικά με το σημείο αυτό, οι γερμανικές αρχές εκτίμησαν ότι κατά τη χρονική περίοδο 1995-1999 η μείωση των ετήσιων φορολογικών εσόδων που θα είναι

(1) ΕΕ αριθ. C 289 της 26. 10. 1993, σ. 2.

αποτέλεσμα της εφαρμογής του μηχανισμού του άρθρου 82στ προς στήριξη αποκλειστικά και μόνο του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών θα ανέλθει στο ποσό των δέκα εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή αποφάσισε στις 8 Δεκεμβρίου 1993 να κινήσει αναφορικά με αυτές τις δύο υποθέσεις την προβλεπόμενη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Η κίνηση της διαδικασίας αφορούσε ταυτόχρονα την παράταση ισχύος των εξεταζόμενων φορολογικών διατάξεων έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994 (υπόθεση E4/93) καθώς και τη νέα παράταση ισχύος για τη χρονική περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 1995 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999, που είχε κοινοποιηθεί στις 8 Σεπτεμβρίου 1993 (υπόθεση N 640/93). Η Επιτροπή αιτιολόγησε την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία υπενθυμίζοντας πρώτα απ' όλα ότι το συγκεκριμένο φορολογικό μέτρο που θεσπίστηκε βάσει του άρθρου 82στ συνιστούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης εφόσον επρόκειτο για φορολογικό μέτρο κλαδικού χαρακτήρα, με το οποίο θεσπίζονταν παρεκκλίσεις από το γενικότερο γερμανικό φορολογικό καθεστώς. Όπως έκρινε στη συνέχεια η Επιτροπή, καμιά από τις απαλλαγές που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του ιδίου άρθρου 92 και ιδίως η παρέκκλιση του στοιχείου γ) της παραγράφου αυτής δεν ήταν εκ πρώτης όψεως δυνατόν να εφαρμοστούν στην προκειμένη περίπτωση.

Με επιστολή της 31ης Δεκεμβρίου 1993, η Επιτροπή γνωστοποίησε στη γερμανική κυβέρνηση την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία και της έταξε προθεσμία για να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Η Επιστολή αυτή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*(1), ενώ κλήθηκαν τα άλλα κράτη μέλη και οι λοιποί ενδιαφερόμενοι να υποβάλουν επίσης τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Η Επιτροπή δεν εξέδωσε ωστόσο καμιά τελική απόφαση αναφορικά με αυτές τις δύο υποθέσεις, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994. Αλλά και η παράταση της ισχύος μέχρι εκείνη την ημερομηνία του εξεταζομένου μέτρου (υπόθεση E4/93) που συνιστούσε κατά συνέπεια υφιστάμενο μέτρο είχε γίνει de facto αποδεκτή από την Επιτροπή. Η σχετική επιστολή στην οποία διευκρινιζόταν το σημείο αυτό διαβιβάσθηκε από την Επιτροπή στις γερμανικές αρχές, στις 10 Μαρτίου 1995.

III

Έπειτα από την κίνηση της διαδικασίας, η Γερμανία, με επιστολές της της 24ης Ιανουαρίου 1994 (ανακοίνωση της 19ης Ιανουαρίου 1994) και της 28ης Φεβρουαρίου 1994 (ανακοίνωση της 18ης Φεβρουαρίου 1994) αλλά και τέσσερις άλλοι ενδιαφερόμενοι και συγκεκριμένα η Airbus Industrie, η βρετανική αεροπορική εταιρεία British Milland, η γερμανική ένωση Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen (ADL) και η γερμανική εταιρεία Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους. Στην επιστολή της Airbus Industrie γινόταν λόγος για τις ενισχύσεις που δίνονταν στην αμερικανική αεροναυπηγική βιομηχανία μέσω του καθεστώτος του Foreign Sales Corporations και υποδεικνυόταν στην Επιτροπή να δείξει ιδιαίτερη προσοχή στην υπόθεση αυτή. Η British Midland ήταν της άποψης ότι το φορολογικό μέτρο του άρθρου 82στ συνιστούσε ενίσχυση ασυμβίβαστη με τους κανόνες της κοινής αγοράς λόγω των πλεονεκτημάτων που παραχωρούσε στις γερμανικές επιχειρήσεις μεταφορών στην απελευθερωμένη κοινοτική αγορά της πολιτικής αεροπορίας. Η γερμανική κυβέρνηση καθώς και οι δύο άλλοι ενδιαφερόμενοι υποστήριξαν αντιθέτως αφενός μεν ότι το συγκεκριμένο μέτρο δεν συνιστούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1 της συνθήκης και αφετέρου ότι θα έπρεπε οπωσδήποτε να εφαρμοσθεί η παρέκκλιση που προβλεπόταν από τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ). Τα επιχειρήματα που επικαλέσθηκαν αναφορικά με το θέμα αυτό υπογραμμίζουν ορισμένα από τα παλαιότερα επιχειρήματα της γερμανικής κυβέρνησης, που συνοψίζονται ως εξής:

— υπάρχουν παρόμοια καθεστώτα χορήγησης ενισχύσεων στις άλλες χώρες της Κοινότητας. Η Επιτροπή δεν μπορεί ως εκ τούτου να στραφεί μόνο κατά ενός κράτους μέλους, χωρίς να αγνοήσει τη βασική αρχή της ισότιμης μεταχείρισης,

— υπάρχουν επίσης ανάλογοι κανόνες και σε τρίτες χώρες και ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες και όπως είχε ακριβώς προτείνει η επιτροπή σοφών που διόρισε η Επιτροπή το 1993 θα έπρεπε να εφαρμοστούν μέτρα που ευνοούν την επιταχυμένη απόσβεση των αεροπλάνων στα κράτη μέλη της Κοινότητας για να επιτραπεί στις κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό των εταιρειών τρίτων χωρών,

— δεν έχει εξακριβωθεί ότι το συγκεκριμένο μέτρο οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού και ότι επηρεάζει τις ανταλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, μιας και δεν βελτιώνει τη θέση των γερμανικών αεροπορικών εταιρειών στην κοινοτική αγορά. Επιπλέον, το γερμανικό φορολογικό καθεστώς συγκρινόμενο με το αντίστοιχο καθεστώς των άλλων κρατών μελών είναι συνολικά αρκετά δυσμενές για τις επιχειρήσεις,

— ο εν λόγω μηχανισμός έκτακτων αποσβέσεων δεν παραχωρεί στις επιχειρήσεις κανένα πλεονέκτημα σε σύγκριση με τα συστήματα της γραμμικής ή φθίνουσας απόσβεσης. Το συνολικό ποσό των αποσβέσεων παραμένει ιδίως ταυτόσημο, ενώ ο προϋπολογισμός του γερμανικού κράτους δεν υφίσταται καμία οριστική μείωση φορολογικών εσόδων, εφόσον απλώς ετεροχρονίζεται η καταβολή του φόρου,

— το άρθρο 82στ, οι επιπτώσεις του οποίου είναι παραπλήσιες με τις επιπτώσεις του καθεστώτος των φθινουσών αποσβέσεων αποτελεί γενικό μέτρο του γερμανικού φορολογικού δικαίου,

— το άρθρο 82στ συνιστά αναπόσπαστο στοιχείο του συνολικού πλέγματος διατάξεων του γερμανικού φορολογικού καθεστώτος και η Επιτροπή δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τις διατάξεις που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις όσο καιρό δεν έχει υπάρξει η φορολογική εναρμόνιση σε κοινοτική κλίμακα, για την οποία θα χρειαζόταν στην προκειμένη περίπτωση να εφαρμοστούν οι διατάξεις του άρθρου 101 της συνθήκης,

— με το μέτρο αυτό επιδιώκεται να προστατευθεί το περιβάλλον και να δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες για την πολιτική αεροπορία και την αεροναυπηγική βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενθαρρύνοντας τις εταιρείες να αγοράσουν νέα και λιγότερο ρυπογόνα αεροπλάνα.

Οι παρατηρήσεις των λοιπών ενδιαφερομένων γνωστοποιήθηκαν στη γερμανική κυβέρνηση η οποία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της με την επιστολή της 3ης Μαΐου 1994 που απευθυνόταν στην Επιτροπή.

(1) ΕΕ αριθ. C 16 της 19. 1. 1994, σ. 3.

Η γερμανική κυβέρνηση κοινοποίησε εξάλλου και νέες παρατηρήσεις αναφορικά με την υπόθεση αυτή με τις επιστολές της της 11ης Αυγούστου 1994, της 12ης Ιανουαρίου 1995 (ανακοίνωση της 18ης Οκτωβρίου 1994), της 2ας Φεβρουαρίου 1995 και της 4ης Οκτωβρίου 1995 (ανακοίνωση της 28ης Σεπτεμβρίου 1995).

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

IV

Αναφορικά με την ύπαρξη του εν λόγω μέτρου έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994

Η παράταση της ισχύος των διατάξεων του άρθρου 82στ για την πολιτική αεροπορία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994, που αποτέλεσε πρώτα απ' όλα αντικείμενο προτάσεων θέσπισης τελεσφόρων μέτρων και στη συνέχεια οδήγησε στην κίνηση της προκειμένης διαδικασίας συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 93 παράγραφος 1 της συνθήκης. Όμως, η τελική απόφαση που λαμβάνει η Επιτροπή αναφορικά με την υφιστάμενη ενίσχυση παράγει τα αποτελέσματά της μόνο από την ημερομηνία της έγκρισής της. Εξάλλου, από τη στιγμή που δεν εκδόθηκε καμία τελική απόφαση της Επιτροπής αναφορικά με την υπόθεση αυτή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, θα ενδεικνυόταν να περατωθεί η σχετική διαδικασία, που έχει καταστεί άνευ αντικειμένου.

Όπως προκύπτει από τα προηγούμενα, οι ενδιαφερόμενες γερμανικές επιχειρήσεις μπορεί να εφαρμόσουν τις διατάξεις του άρθρου 82στ σε ό,τι αφορά τα φορολογητέα έσοδά τους για το έτος 1994, τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο της δήλωσής τους κατά το έτος 1995.

V

Αναφορικά με την παράταση ισχύος του εν λόγω μέτρου από την 1η Ιανουαρίου 1995 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999

Σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και στο άρθρο 61, παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και με τη συμφωνία αυτή, στο μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των αντισυμβαλλομένων μερών, οι ενισχύσεις που χορηγούν τα κράτη ή που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή, οι οποίες νοθεύουν ή απειλούν με νόθευση τον ανταγωνισμό, με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής.

Στην προκειμένη περίπτωση, η έκτακτη απόσβεση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 82στ της Einkommensteuerdurchführugsverordnung επιτρέπει στις επωφελούμενες επιχειρήσεις να μειώνουν, κατ' αντιστοιχία, το ποσό των φορολογητέων κερδών τους και μειώνουν, κατ' αντιστοιχία, το ποσό των φόρων που θα όφειλαν, υπό ομαλές συνθήκες, εάν δεν εφαρμόζονταν οι διατάξεις αυτές κατά τη διάρκεια του εξεταζόμενου έτους. Η πρακτική αυτή αποφέρει κατά συνέπεια στις επωφελούμενες επιχειρήσεις χρηματικά πλεονεκτήματα, με το κόστος των οποίων επιβαρύνεται απευθείας ο προϋπολογισμός του γερμανικού κράτους.

Βεβαίως, όπως διατείνονται οι γερμανικές αρχές και δύο από τους λοιπούς ενδιαφερομένους, η προσφυγή σε αυτόν τον έκτακτο μηχανισμό αποσβέσεων δεν έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί το ύψος των καταβαλλόμενων φόρων κατά το ποσό των αντίστοιχων επιχορηγήσεων απόσβεσης, αλλά απλώς να αναβληθεί η καταβολή τους. Ωστόσο, όπως ακριβώς συμβαίνει και με το καθεστώς των φθινουσών αποσβέσεων, το κέρδος που απορρέει από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 82στ έγκειται ακριβώς στην αναβολή της πληρωμής του φόρου: εάν κατά την εκπνοή της χρονικής περιόδου απόσβεσης του αγαθού, το συνολικό ύψος των ονομαστικών ποσών των φόρων που καταβάλλονται στο γερμανικό δημόσιο κατά τη διάρκεια αυτής της χρονικής περιόδου είναι ταυτόσημο, οποιαδήποτε και εάν είναι η μορφή αποσβέσεων που έχει επιλεγεί, δεν ισχύει το ίδιο με το συνολικό ύψος των αναπροσαρμοζομένων αξιών της αυτής φορολογίας, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τους και τα επιτόκια. Σε τελική ανάλυση και τηρουμένων των αναλογιών εξάλλου, τα καθαρά χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από την εφαρμογή του καθεστώτος των φθινουσών αποσβέσεων ή του μηχανισμού του άρθρου 82στ είναι πασιφανώς πραγματικά σε σύγκριση με την αποκλειστική προσφυγή στο καθεστώς των γραμμικών αποσβέσεων και για τις ίδιες τις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν κέρδη, έστω και εάν τα πλεονεκτήματα αυτά είναι κατώτερα από ό,τι φαίνεται αρχικά.

Οι γερμανικές αρχές και οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι προβάλλουν εξίσου το επιχείρημα ότι, έστω και εάν ληφθούν υπόψη οι προσαρμοσμένες αξίες του ετεροχρονισμένου φόρου, το συνολικό κέρδος που απορρέει από την αναβολή της καταβολής των φόρων δεν είναι ανώτερο, σε περίπτωση που χρησιμοποιείται ο μηχανισμός του άρθρου 82στ, από τα αντίστοιχα κέρδη που προκύπτουν από την εφαρμογή του καθεστώτος των φθινουσών αποσβέσεων. Έστω και εάν γίνει παραδεκτό ότι τα πράγματα έχουν έτσι, το επιχείρημα αυτό τείνει σε εξοστρακισμό των πλεονεκτημάτων που συνεπάγεται η μεγαλύτερη ευελιξία χρησιμοποίησης των διατάξεων του άρθρου 82στ. Τις επιχειρήσεις δεν τις συμφέρει πάντοτε να επιλέγουν τη μέθοδο των φθινουσών αποσβέσεων, ιδίως μάλιστα τις επιχειρήσεις εκείνες που πραγματοποιούν απώλειες. Όμως, ενώ η επιλογή μεταξύ των φθινουσών αποσβέσεων και της γραμμικής απόσβεσης πραγματοποιείται αποκλειστικά και μόνο κατά την απόκτηση του αγαθού, η δυνατότητα προσφυγής στις έκτακτες αποσβέσεις του άρθρου 82στ παραμένει ανοικτή οποτεδήποτε μέσα στην πρώτη πενταετία, μετά από την απόκτηση του αγαθού. Ακριβώς σε αυτό έγκειται και το αληθινό ενδιαφέρον των διατάξεων του άρθρου 82στ σε σύγκριση με τις μεθόδους των φθινουσών αποσβέσεων ή πολύ περισσότερο της γραμμικής απόσβεσης. Αυτή η ευελιξία χρήσης δίνει για παράδειγμα στις επωφελούμενες αεροπορικές εταιρείες τη δυνατότητα να προχωρούν με μεγαλύτερη ευκολία σε αλλαγές κατά τη διαχείριση του στόλου των αεροσκαφών τους. Τους παρέχει μάλιστα τη δυνατότητα να προσαυξήσουν κατά τη διακριτική τους ευχέρεια το ποσό των αποσβέσεων σε οικονομικά έτη που εμφανίζουν μεγάλα κέρδη. Επιμερίζοντας έτσι το ποσό των επιχορηγήσεων για σκοπούς αποσβέσεων μεταξύ των οικονομικών ετών που εμφανίζουν κέρδη και ζημίες, οι επιχειρήσεις είναι σε θέση όχι μόνο να κλιμακώσουν αλλά και να μειώσουν τα φορολογητέα τους έσοδα, και να αποφύγουν μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις κάθε μορφή φορολογίας. Στην ουσία, παρά το γεγονός ότι η γερμανική φορολογική νομοθεσία επιτρέπει στις επιχειρήσεις να μεταφέρουν επ' αόριστο τις απώλειές τους σε μεταγενέστερα κερδοφόρα οικονομικά έτη, δεν τους επιτρέπει ωστόσο πάντοτε να μεταφέρουν τα κέρδη, συμψηφίζοντάς τα με τις πιθανές μελλοντικές απώλειες: οι απώλειες αυτές μπορεί να καταλογισθούν αποκλειστικά και μόνο σε βάρος των μη διανεμημένων κερδών της προηγούμενης διετίας μέχρι το ποσό των δέκα εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Τελικά, δεν μπορεί κανείς να αρνηθεί τα πλεονεκτήματα που παραχωρούνται στις επιχειρήσεις από τις διατάξεις του άρθρου 82στ, με τις οποίες καθιερώνεται η συμπληρωματική δυνατότητα αποσβέσεων που τροποθετείται μεταξύ της φθίνουσας και της γραμμικής μεθόδου.

Όπως ισχυρίζονται επιπλέον οι γερμανικές αρχές και οι λοιποί ενδιαφερόμενοι, η μέθοδος αποσβέσεων που προβλέπεται από το άρθρο 82στ συνιστά γενικότερο μέτρο του γερμανικού φορολογικού δικαίου και το μέτρο αυτό συνδέεται άρρηκτα με το συνολικό φάσμα μέτρων του γερμανικού φορολογικού καθεστώτος. Αυτό έχει ως συνέπεια να μπορεί να αντικρουσθεί μόνο με βάση το άρθρο 101 της συνθήκης στο πλαίσιο των προσπαθειών εναρμόνισης σε κοινοτική κλίμακα και όχι βάσει των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης.

Για να διαφοροποιηθούν οι κρατικές ενισχύσεις από τα μέτρα γενικότερου χαρακτήρα, η συνθήκη δίνει στην Επιτροπή μόνο τη δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου της ιδιαιτερότητας, ορίζοντας τις ενισχύσεις στο άρθρο 92 ως μέτρα που ευνοούν «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένα προϊόντα». Έτσι, θα ήταν αναγκαία η σύγκριση στο ίδιο κράτος μέλος της μεταχείρισης που επιφυλάσσεται στις εν λόγω ευεργετούμενες επιχειρήσεις και του γενικότερου καθεστώτος που ισχύει για επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό τους αυτούς αντικειμενικούς όρους. Παρά το γεγονός ότι κάθε μεμονωμένο μέτρο πρέπει να εκτιμάται ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση, η Επιτροπή ακολουθώντας τη σχετική νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κρίνει γενικότερα ότι συνιστούν κρατικές ενισχύσεις τα μέτρα εκείνα, ο χαρακτήρας παρέκκλισης των οποίων σε συνάρτιση με τον γενικότερο κανόνα δεν δικαιολογείται από τη φύση ή τη γενικότερη οικονομία του καθεστώτος [απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ της 22ας Ιουλίου 1974 στην υπόθεση 173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής (1)]. Στα φορολογικά θέματα, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι εκφεύγουν από τον χαρακτηρισμό των κρατικών ενισχύσεων τα μέτρα εκείνα, ο διαφοροποιημένος χαρακτήρας των οποίων οδηγεί σε παρέκκλιση από το γενικότερο κανόνα, υπό τον όρο ότι η οικονομική της λογική τα καθιστά αναγκαία ή λειτουργικά για την αποτελεσματικότητα του καθεστώτος. Έκφραση αυτού οφείλει υπό κανονικές συνθήκες να είναι ο μη εισάγων διακρίσεις χαρακτήρας του πεδίου εφαρμογής τους, με βάση αντικειμενικά και οριζόντια κριτήρια ή συνθήκες, αλλά και η απεριόριστη χρονική εμβέλειά τους.

Στην προκειμένη περίπτωση, είναι αναγκαία η διαπίστωση ότι οι διατάξεις του άρθρου 82στ έχουν αυστηρά περιορισμένο πεδίο εφαρμογής, για πολλούς λόγους. Πρώτα απ' όλα εφαρμόζονται μόνο σε ορισμένα σαφώς προσδιορισμένα αποσβέσιμα αγαθά: τα εμπορικά πλοία, τα αλιευτικά πλοία και τα αεροσκάφη, με αποκλεισμό όλων των άλλων αγαθών. Στη συνέχεια, στην περίπτωση των αεροσκαφών, η εφαρμογή των συγκεκριμένων μέτρων διέπεται από τον όρο της ταυτόχρονης τήρησης τριών προϋποθέσεων: της χρήσης για εμπορικούς σκοπούς για τη διεθνή μεταφορά αγαθών ή προσώπων ή για την εκτέλεση άλλων δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών στην αλλοδαπή· την εγγραφή στα μητρώα στη Γερμανία· το ανεκχώρητο επί χρονικό διάστημα έξι ετών, πριν από την απόκτησή τους. Αν ληφθούν υπόψη όλοι αυτοί οι ποικιλόμορφοι περιορισμοί, οι διατάξεις του άρθρου 82στ θα πρέπει να θεωρηθεί ότι προσλαμβάνουν τον χαρακτήρα της παρέκκλισης σε σχέση με τα γενικότερα μέτρα που συνιστούν μέθοδοι της φθίνουσας ή της γραμμικής απόσβεσης. Στην προαναφερθείσα έκθεση της Ομοσπονδιακής Βουλής (Bundestag) αναγνωρίζεται εξάλλου ότι στόχος τους είναι να ευνοηθούν τρεις τομείς της γερμανικής οικονομίας (η εμπορική ναυτιλία, η αλιεία και η πολιτική αεροπορία) που είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένοι στο διεθνή ανταγωνισμό. Οι εν λόγω κλαδικές διατάξεις δεν έχουν επιπλέον περιορισμένη χρονική εμβέλεια, εφόσον η ισχύς τους ανανεώνεται κατά περιοδικά διαστήματα για περισσότερα έτη. Εξάλλου, δεν θεμελιώνονται σε αντικειμενικά κριτήρια, ούτε εμφανίζονται ουδόλως απαραίτητες για τη εύρυθμη λειτουργία του γερμανικού φορολογικού καθεστώτος.

Στην πραγματικότητα, ούτε τα φυσικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών, ούτε οι όροι χρήσης τους στην αγορά, αλλά και κανένα άλλο στοιχείο δεν επιτάσσει για την αποτελεσματική απόσβεσή τους την προσφυγή σε μεθόδους διαφορετικές από τη φθίνουσα ή τη γραμμική μέθοδο. Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι η τελευταία μορφή απόσβεσης δεν δικαιολογείται ούτε από τη φύση αλλά ούτε και από την οικονομία του καθεστώτος. Από τα προηγούμενα έπεται ότι η μέθοδος αυτή μπορεί να εξετασθεί με βάση τις διατάξεις του άρθρου 92 της συνθήκης.

Κατά τα άλλα, στην απόφασή της για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 82στ στον ναυτιλιακό τομέα, που είχε απευθυνθεί στις 11 Νοεμβρίου 1994 στη γερμανική κυβέρνηση, η Επιτροπή είχε ήδη εκφράσει την άποψη ότι οι εν λόγω διατάξεις δεν συνιστούσαν μέτρο γενικού χαρακτήρα, αλλά ενίσχυση με την έννοια των άρθρων 92 της συνθήκης και 61 της συμφωνίας. Οι γερμανικές αρχές δεν έχουν προσφύγει κατά της τελευταίας αυτής απόφασης.

Εξάλλου, το πλεονέκτημα που απορρέει από τις διατάξεις του άρθρου 82στ που έχει ως επίκεντρο αποκλειστικά τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση διεθνών δρομολογίων επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, λαμβανομένης υπόψη της ίδιας της φύσης των αεροπορικών μεταφορών και των διεθνών τους διαστάσεων. Αυτός ο επηρεασμός των συναλλαγών έγινε ακόμη πιο αισθητός από την εποχή που τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1993 οι κανονισμοί του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 (2), (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 (3) και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 (4) («τρίτη δέσμη αεροπορικών μέτρων») με τους οποίους ελευθερώθηκαν οι συνθήκες στην κοινοτική αγορά της πολιτικής αεροπορίας. Επιπλέον, οι έκτακτες αποσβέσεις που προβλέπονται από το άρθρο 82στ νοθεύουν τους όρους του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, στον βαθμό που ευνοούν τις δραστηριότητες διεθνών και ιδίως ενδοκοινοτικών μεταφορών που ασκούν αποκλειστικά και μόνο οι γερμανικές αεροπορικές εταιρείες, με αποτέλεσμα να ενισχύεται έτσι η ανταγωνιστική τους θέση σε σύγκριση με την αντίστοιχη θέση των άλλων κοινοτικών μεταφορέων που δεν επωφελούνται από παρόμοια μέτρα ενισχύσεων. Πράγματι, γεγονός είναι ότι αποκλείονται από τα σχετικά ευεργετήματα οι εταιρείες που δεν υπόκεινται σε φορολογία στη Γερμανία. Επίσης αποκλείονται οι εταιρείες που έχουν άδεια λειτουργίας σε άλλα κράτη μέλη εκτός της Γερμανίας, εφόσον για την εφαρμογή του άρθρου 82στ αποτελεί όρο η καταχώρηση των αεροσκαφών στα μητρώα του τελευταίου αυτού κράτους. Είναι αναγκαίο στο σημείο αυτό να υπενθυμιστεί ότι οι γερμανικές αρχές, ακριβώς όπως και οι αρχές των άλλων κρατών μελών επιβάλλουν στις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών στις οποίες έχουν χορηγήσει τη σχετική άδεια εκμετάλλευσης τον όρο να εγγραφούν τα αερσκάφη τους στα εθνικά μητρώα, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Η σχετική άδεια εκμετάλλευσης μπορεί όμως να χορηγηθεί από τις γερμανικές αρχές μόνο στις επιχειρήσεις που

(1) Συλλογή 1974, σ. 709, σκέψη 33.

(2) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.
(3) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.
(4) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 15.

έχουν την κύρια έδρα τους στη Γερμανία, κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 του αυτού κανονισμού. Σε τελική ανάλυση, ενδέχεται αποκλειστικά και μόνο να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις του άρθρου 82στ εκείνες οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες όχι μόνο φορολογούνται στη Γερμανία αλλά έχουν επίσης εκεί την κύρια έδρα τους.

Όπως συμπεραίνει η Επιτροπή από όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία, οι διατάξεις του άρθρου 82στ συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας. Ο χαρακτηρισμός αυτός δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι υπάρχουν ανάλογα φορολογικά μέτρα στα υπόλοιπα κράτη μέλη, εφόσον τα πιθανά αυτά μέτρα θα μπορούσαν να αποτελέσουν επίσης αντικείμενο των προβλεπόμενων διαδικασιών του άρθρου 93 της συνθήκης [απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ της 22ας Μαρτίου 1977 στην υπόθεση 78/76 Steinike & Weinling κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας (1)] που θα κινήσει η Επιτροπή. Όπως εξάλλου προκύπτει από τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, κανένα άλλο κράτος μέλος εκτός της Γερμανίας δεν έθεσε σε λειτουργία ένα αντίστοιχο καθεστώς εκτάκτων αποσβέσεων. Αυτός ο χαρακτηρισμός της ενίσχυσης παραμένει παρομοίως ανεπηρέαστος από το γεγονός ότι δήθεν ισχύουν ανάλογα φορολογικά μέτρα σε τρίτες χώρες, γεγονός που δεν έχει εξάλλου καταδειχθεί, ή ότι στην επιτροπή των σοφών που διορίσθηκε από την Επιτροπή, τα συμπεράσματα της οποίας δεν δεσμεύουν ουδόλως την τελευταία, προβλέφθηκε η θέσπιση μέτρων που θα ευνοούν την επιταχυμένη απόσβεση των αεροπλάνων στα κράτη μέλη της Κοινότητας, εφόσον το εν λόγω μέτρο θα ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις [απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ της 7ης Ιουνίου 1988 στην υπόθεση 57/86, Ελληνική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (2)].

Αναφορικά με το σημείο αυτό πρέπει να υπενθυμιστεί ότι όπως έχει ήδη αποφανθεί το Δικαστήριο το γεγονός ότι με τη θέσπιση ενός προτιμησιακού προεξοφλητικού επιτοκίου προς στήριξη ορισμένων προϊόντων κάποιο κράτος μέλος φάνηκε να διακατέχεται από την πρόθεση προσέγγισης του συντελεστή αυτού με τους αντίστοιχους συντελεστές που εφαρμόζονται στα άλλα κράτη μέλη δεν ήταν σε θέση να εξαλείψει από το συγκεκριμένο μέτρο τον χαρακτήρα της ενίσχυσης [απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1969 στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις 6 και 11/69, Επιτροπή κατά Γαλλίας (3)].

Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να εξετασθεί το εν λόγω μέτρο υπό το φως των διατάξεων των άρθρων 92 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης και 61 παράγραφοι 2 και 3 της συμφωνίας.

VI

Οι διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 2 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 2 της συμφωνίας δεν εφαρμόζονται στο μηχανισμό του άρθρου 82στ, στο βαθμό που ούτε πρόκειται για ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, που χορηγούνται σε μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε για ενισχύσεις, προορισμός των οποίων είναι να αποκατασταθούν οι ζημιές που προκλήθηκαν από φυσικές θεομηνίες ή άλλα έκτακτα περιστατικά. Ούτε πρόκειται εξάλλου για ενισχύσεις που χορηγούνται προς στήριξη της οικονομίας ορισμένων περιοχών της Γερμανίας που έχουν επηρεαστεί από τον παλαιότερο διαμελισμό της χώρας αυτής, ιδίως στο μέτρο που αυτό θίγει το σύνολο του εδάφους της Γερμανίας.

Οι γερμανικές αρχές δεν επικαλέστηκαν εξάλλου ουδόλως τη διάταξη αυτή.

Οι διατάξεις των άρθρων 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης και 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συμφωνίας, στο σκέλος που διέπουν τις περιφερειακές ενισχύσεις δεν μπορεί εξάλλου να τύχουν εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση, εφόσον η συγκεκριμένη ενίσχυση δεν προορίζεται να ευνοήσει την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών. Στην πραγματικότητα, όπως υπενθυμίστηκε προηγουμένως, εμφανίζει τον χαρακτήρα της κλαδικής ενίσχυσης που εφαρμόζεται ομοιόμορφα για το σύνολο του εδάφους της Γερμανίας, η οποία συγκαταλέγεται επιπλέον στα ευπορότερα κράτη μέλη της Κοινότητας. Δεν εφαρμόζονται επιπλέον οι διατάξεις του στοιχείου β) της αυτής παραγράφου, στο μέτρο που στόχος της εν λόγω ενίσχυσης δεν είναι η αποκατάσταση κάποιας σοβαρής διαταραχής της γερμανικής οικονομίας.

Στις παρατηρήσεις τους, οι γερμανικές αρχές και δύο από τους τρεις ενδιαφερόμενους αξίωσαν οι έκτακτες αποσβέσεις του άρθρου 82στ να υπαχθούν στο ευεργετικό καθεστώς των απαλλαγών που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 92 παράγραφος 3, στοιχείο β) της συνθήκης και 61 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συμφωνίας, εφόσον προάγουν την υλοποίηση ενός σημαντικού ευρωπαϊκού έργου, αλλά και τις διατάξεις του στοιχείου γ) των αυτών παραγράφων, στο σκέλος που διέπει τις κλαδικές ενισχύσεις. Το επιχείρημα που προβάλλουν αναφορικά με το σημείο αυτό είναι ότι δήθεν πρόκειται για επενδυτικές ενισχύσεις, προορισμός των οποίων είναι να παροτρυνθούν οι εταιρείες σε αγορά νέων λιγότερο ρυπογόνων αεροσκαφών και να ευνοηθεί η ευρωπαϊκή αεροναυπηγική βιομηχανία. Επίσης τονίζεται το στοιχείο της αναγκαιότητας παροχής βοήθειας προς την ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία καθώς και το στοιχείο της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

Ωστόσο, η Επιτροπή δεν είναι της γνώμης ότι οι φορολογικές ενισχύσεις για τις οποίες γίνεται λόγος θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες βάσει των εν λόγω διατάξεων των άρθρων 92 παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ) της συνθήκης και 61 παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ) της συμφωνίας. Όπως επισημαίνει καταρχήν η Επιτροπή, η εν λόγω ενίσχυση δεν διατίθεται για την υλοποίηση κάποιου συγκεκριμένου σχεδίου ή προγράμματος, ούτε και επιφυλάσσεται αποκλειστικά για την αγορά αεροσκαφών κάποιου συγκεκριμένου τύπου ή αεροσκαφών που εμφανίζουν ιδιάζοντα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Εξάλλου, οι διαφορετικοί στόχοι ή ευεργετικά αποτελέσματα του μέτρου, όπως έχουν αναλυθεί από τις γερμανικές αρχές και τους τρίτους ενδιαφερόμενους, φαίνεται κυρίως ότι αποτελούν συνέπεια των μέτρων που έχουν θεσπιστεί μονομερώς από το γερμανικό κράτος εκτός κάθε κοινοτικού πλαισίου δράσης.

Όμως, σε ό,τι αφορά τις διατάξεις των άρθρων 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης και 61 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συμφωνίας για την υλοποίηση ενός σημαντικού σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, η Επιτροπή καθόρισε ότι για να γίνει ενδεχομένως η υπαγωγή στις διατάξεις αυτές θα πρέπει να πληρούνται ταυτόχρονα απαραιτήτως και προκαταβολικώς τα ακόλουθα τέσσερα κριτήρια:

— με την ενίσχυση πρέπει να προωθείται κάποιο σχέδιο. Η «προώθηση» έχει την έννοια της δράσης που συνεισφέρει στην υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου,

— πρέπει να πρόκειται για κάποιο συγκεκριμένο, ακριβές και σαφώς καθορισμένο σχέδιο,

— το σχέδιο πρέπει να είναι σημαντικό, τόσο από ποσοτική όσο και από ποιοτική άποψη. Ιδίως πρέπει να τονίζεται η ποιοτική σημασία του,

(1) Συλλογή 1977, σ. 595, σκέψη 24.
(2) Συλλογή 1988, σ. 2855, σκέψη 10.
(3) Συλλογή 1969, σ. 523, σκέψη 21.

— το σχέδιο πρέπει να προσλαμβάνει «κοινό ευρωπαϊκό ενδιαφέρον» και η υλοποίησή του πρέπει να αποφέρει οφέλη σε όλη την Κοινότητα.

Στην προκειμένη περίπτωση, τα στοιχεία που τονίστηκαν από τις γερμανικές αρχές, έστω και αν προϋποθέσουμε ότι θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν «σχέδιο», δεν φαίνονται ιδίως να είναι ούτε ακριβή αλλά ούτε και σαφώς καθορισμένα. Το εξεταζόμενο μέτρο δεν θα μπορούσε κατά συνέπεια να υπαχθεί σε αυτές τις ευεργετικές διατάξεις.

Εν συνεχεία σε ό,τι αφορά ιδίως το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ στο σκέλος που διέπει τις κλαδικές ενισχύσεις, ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής των ενισχύσεων αφενός μεν αποκλειστικά και μόνο στις εταιρείες αεροπορικών μεταφορών που φορολογούνται και έχουν την κύρια έδρα τους στη Γερμανία και αφετέρου μόνο στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση δρομολογίων διεθνών μεταφορών οδηγεί σε οποιαδήποτε περίπτωση στην προκειμένη περίπτωση στο συμπέρασμα ότι μεταβάλλονται οι όροι των συναλλαγών σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον, αν ληφθεί υπόψη η αυξανόμενη σημασία που έχουν οι αεροπορικές συναλλαγές στην απελευθερωμένη κοινή αγορά της πολιτικής αεροπορίας. Στο σημείο αυτό οφείλει να υπενθυμιστεί ότι με το τρίτο πλέγμα μέτρων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ολοκληρώθηκαν οι προσπάθειες απελευθέρωσης του κλάδου της ενδοκοινοτικής πολιτικής αεροπορίας που καταβάλλονταν εδώ και πολλά χρόνια. Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκε μία ενιαία εσωτερική αγορά, η εύρυθμη λειτουργία της οποίας προσκρούει στο ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που έχει θεσπιστεί προς στήριξη αποκλειστικά και μόνο των εταιρειών ενός κράτους μέλους. Εξάλλου, στην ανακοίνωσή της για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα της αεροπορίας που δημοσιεύθηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1994 [1], η Επιτροπή καθόρισε αυστηρά τους όρους υπό τους οποίους η ενίσχυση που χορηγείται σε κάποια αεροπορική εταιρεία μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με το κοινό συμφέρον βάσει των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Η σχετική δυνατότητα παρέχεται έτσι μόνο στις ενισχύσεις που χορηγούνται σε επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν δυσχέρειες, στο βαθμό που οι εν λόγω παρεμβάσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος προγράμματος επαρκών μέτρων με σκοπό την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας και της ανταγωνιστικότητας των συγκεκριμένων επιχειρήσεων εντός λογικής προθεσμίας. Στην προκειμένη περίπτωση, προορισμός της ενίσχυσης δεν είναι ουδόλως να διασφαλιστεί η διάσωση μίας συγκεκριμένης επιχείρησης, ενώ οι ενισχύσεις δεν συνοδεύουν κανένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης ή οικονομικής ανόρθωσης κάποιας ιδιαίτερα προσδιοριζόμενης επιχείρησης ή περισσότερων επιχειρήσεων.

Όπως προκύπτει από το σύνολο των προαναφερθέντων στοιχείων, το προηγούμενο μέτρο χορήγησης ενισχύσεων δεν υπάγεται σε καμία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 92, παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης και από το άρθρο 61 παράγραφοι 2 και 3 της συμφωνίας. Συνέπεια αυτού θα πρέπει να κληθεί η Γερμανία να άρει την εφαρμογή της ενίσχυσης αυτής, που είναι ασυμβίβαστη με τους κανόνες της κοινής αγοράς.

Τέλος, είναι αναγκαία η ανάκληση της απόφασης της Επιτροπής της 29ης Νοεμβρίου 1995 που είχε κοινοποιηθεί στις γερμανικές αρχές στις 15 Δεκεμβρίου 1995 και η οποία αφορούσε το ίδιο αντικείμενο, εφόσον το γερμανικό κείμενο της τελευταίας αυτής απόφασης που ήταν κατά βάση πανομοιότυπο με το κείμενο της παρούσας απόφασης περιελάμβανε πολλά συντακτικά λάθη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η παράταση της ισχύος κατά τη χρονική περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 1995 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999 των διατάξεων του άρθρου 82στ του γερμανικού φορολογικού νόμου Einkommensteuerdurchführugsverordnung, με το οποίο θεσπίζεται ο μηχανισμός έκτακτων αποσβέσεων υπέρ των αεροσκαφών συνιστά κρατική ενίσχυση που είναι ασυμβίβαστη με τους κανόνες της κοινής αγοράς κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Άρθρο 2

Η Γερμανία καταργεί από την 1η Ιανουαρίου 1995 το μέτρο χορήγησης ενισχύσεων που μνημονεύεται στο άρθρο 1.

Άρθρο 3

Η Γερμανία ενημερώνει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σχετικά με τα μέτρα που έλαβε προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της.

Άρθρο 4

Η διαδικασία περατώνεται όσον αφορά την ύπαρξη έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994 των διατάξεων της γερμανικής φορολογικής νομοθεσίας που μνημονεύονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 5

Ανακαλείται η απόφαση της Επιτροπής της 29ης Νοεμβρίου 1995 που είχε κοινοποιηθεί στις γερμανικές αρχές στις 15 Δεκεμβρίου 1995.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 13 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής

[1] ΕΕ αριθ. C 350 της 10. 12. 1994, σ. 5.