II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 13 de marzo de 1996

relativa a una ayuda fiscal en forma de amortización en beneficio de las compañías aéreas alemanas

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(96/369/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados, con arreglo a lo dispuesto en los citados artículos, para que presentaran sus observaciones y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue:

HECHOS

I

Por cartas fechadas respectivamente el 7 de marzo de 1988, el 16 de agosto de 1988, el 8 de diciembre de 1988 y el 9 de abril de 1991 y con arreglo a lo establecido en el apartado 1 del artículo 93 del Tratado, la Comisión solicitó al Gobierno alemán información sobre las ayudas concedidas en Alemania a las compañías aéreas. Dicho Gobierno respondío en sendas misivas fechadas el 13 de abril de 1988, el 1 de marzo de 1989 y el 22 de agosto 1991, en las que se exponía, en particular, el régimen de amortización extraordinaria establecido en virtud del artículo 82f del reglamento de aplicación del impuesto sobre la renta («Einkommensteuerdurchführungsverordnung») vigente en Alemania.

Por cartas de 5 de mayo y de 28 de julio de 1992, la Comisión solicitó a las autoridades alemanas precisiones sobre el origen, las normas de desarrollo, el efecto económico y los beneficiarios del régimen de amortización del artículo 82f. El Gobierno alemán respondió, respectivamente, en fechas 16 de junio y 3 de septiembre de 1992.

Gracias a la información recibida, la Comisión pudo hacerse una idea exacta de dicho régimen de amortización, que se introdujo en la legislación fiscal alemana en 1965 para incrementar la competitividad de las compañías aéreas expuestas a la competencia internacional, tal como se desprende del decimotercer informe al Parlamento alemán (Bundestag) relativo a las subvenciones, de 11 de noviembre de 1991. El régimen resultó ser una medida eficaz de apoyo financiero, motivo por el cual se prorrogó cinco años hasta el 31 de diciembre de 1994 mediante la «Steuerbereinigungsgesetz» de 1986. El 8 de septiembre de 1993 se notificó por escrito a la Comisión una prórroga adicional de cinco años más hasta el 31 de diciembre de 1999 (véase infra).

Conviene explicitar el contenido y las condiciones de aplicación del artículo 82f considerado. Al igual que en la mayoría de los demás Estados miembros, en la legislación fiscal alemana existen dos sistemas generales de amortización de bienes cuyo uso se deja a discreción de la empresa contribuyente con ciertas condiciones: la amortización constante y la amortización decreciente. El artículo 82f establece un tercer sistema, de uso más específico,

complementario a la utilización de la amortización decreciente. El artículo 82f establece un tercer sistema, de uso más específico, complementario a la utilización de la amortización constante, pero que excluye el uso de la amortización decreciente para el bien considerado. Este régimen de amortización extraordinaria se aplica en particular a los aviones utilizados con fines comerciales para el transporte internacional de bienes o personas o para otras actividades de servicios efectuadas en el extranjero. Afecta únicamente a los aviones matriculados en Alemania, con la condición adicional de que éstos no sean cedidos en los seis años posteriores a su adquisición. En caso de que se reúnan todas las condiciones anteriores, los propietarios de los aviones tienen la posibilidad de proceder, durante el año siguiente a la adquisición así como a lo largo de los cuatro años siguientes, a una amortización extraordinaria de un importe máximo del 30 % del coste total de compra. Este importe de amortización extraordinaria puede agotarse en su totalidad durante el primer año o desglosarse discrecionalmente a lo largo de los cinco primeros años.

Esta amortización extraordinaria, adicional a la amortización constante aplicada normalmente, tiene el efecto de reducir el importe imponible durante el año considerado. Sin embargo, no puede conducir a una depreciación de dicho bien superior al 100 % de su valor de compra y no afecta a su período de amortización. Cuando se hace uso del mecanismo de amortización extraordinaria, el valor residual del bien será posteriormente amortizado en función de su probable duración de utilización restante. Cabe recordar que, en principio, la amortización de un bien se basa en un calendario probable de depreciación del mismo, cuya duración se deja a discreción del contribuyente. El período normal de amortización de un avión varía entre diez y quince años según las compañías aéreas.

Cabe observar que las disposiciones del artículo 82f no sólo se aplican a los aviones sino también, en condiciones menos restrictivas que en el caso de éstos, a los buques mercantes y pesqueros. Según el informe al Bundestag de 11 de noviembre de 1991, el sistema constituye un buen incentivo a la inversión, pues permite a las compañías evitar una variación demasiado grande de su resultado contable e imponible. El mismo informe evalúa en 10 millones de marcos alemanes la ventaja fiscal anual derivada de este sistema para la totalidad de las compañías aéreas y navieras beneficiarias del mismo. Las autoridades alemanas no han sido capaces de desglosar esta última suma entre las distintas compañías interesadas.

En el sector marítimo, las disposiciones del artículo 82f han sido recogidas hasta la fecha en el marco de las directrices comunitarias relativas a las ayudas a la construcción naval. La última decisión adoptada a este respecto por la Comisión, relativa al año 1995, data del 1 de marzo de 1995 y fue remitida a las autoridades alemanas el 6 de marzo de 1995 (asunto N 641/93).

II

Por carta de fecha 21 de abril de 1993, la Comisión, en virtud del apartado 1 del artículo 93 del Tratado, comunicó al Gobierno alemán que consideraba que el mecanismo de amortización extraordinaria del artículo 82f constituía una ayuda existente de carácter fiscal que afectaba al comercio entre Estados miembros y falseaba la competencia dentro del mercado común. La carta fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [1]. Al comprobar, además que esta ayuda no podría considerarse compatible en virtud de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado, la Comisión proponía a las autoridades alemanas, en la misma misiva, que pusiese fin a dicha ayuda, sólo para el sector de la aviación civil, el 1 de enero de 1994 a más tardar. A falta de informaciones que pudieran demostrar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común, la Comisión manifestó también a las autoridades alemanas que se reservaba la posibilidad de iniciar un procedimiento por la vía del apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Este asunto recibió el número E 4/93.

El 28 de julio de 1993, el Gobierno alemán respondió a la Comisión que no tenía intención de poner fin al citado mecanismo del artículo 82f, puesto que la consideraba compatible con el mercado común en virtud del apartado 3 del artículo 92. Aclaraba que dicho mecanismo, que permite a las compañías aéreas alemanas distribuir mejor la carga impositiva, forma parte del conjunto de la normativa fiscal alemana y que su supresión penalizaría unilateralmente a las compañías alemanas, pues existen medidas semejantes en los demás Estados miembros. El Gobierno alemán indicaba también que este mecanismo incitaba a las compañías a adquirir aparatos nuevos menos contaminantes y redundaba así en beneficio tanto de la protección del medio ambiente como de la industria aeronáutica comunitaria.

Posteriormente, por carta de fecha 8 de septiembre de 1993, el Gobierno alemán notificó a la Comisión, en virtud del apartado 3 del artículo 93 del Tratado, una nueva prórroga del mecanismo de amortización extraordinaria del artículo 82f para el período comprendido entre el 1 de enero de 1995 y el 31 de diciembre de 1999. Esta nueva prórroga, que se deriva de lo dispuesto en los artículos 1 a 8 de la «Standortsicherungsgesetz», se ha considerado ayuda notificada y, consecuentemente, ha sido registrada en la Secretaría General de la Comisión el 12 de octubre de 1993 con el número N 640/93. En apoyo de su notificación, las autoridades alemanas insistían en su voluntad de mantener la competitividad del pabellón alemán y en el apoyo a los transportistas regionales. Volvían a argumentar el papel de incentivo que desempeña el mencionado mencanismo para la compra de aparatos nuevos más respetuosos del medio ambiente.

[1] DO nº C 289 de 26. 10. 1993, p. 2.

A este respecto, evaluaban en 10 millones de marcos alemanes para el período 1995-1999 la reducción de impuestos anual que engendrará el mecanismo del artículo 82f sólo en beneficio del sector aéreo.

En estas condiciones, el 8 de diciembre de 1993 la Comisión decidió iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. El inicio del procedimiento tenía por objeto tanto la prórroga de la disposición fiscal citada hasta el 31 de diciembre de 1994 (asunto E4/93) como la nueva prórroga para el período comprendido entre el 1 de enero de 1995 y el 31 de diciembre de 1999, notificada el 8 de septiembre de 1993 (asunto N 640/93). La Comisión basó su decisión de iniciar el procedimiento en el hecho de que la medida fiscal establecida por el artículo 82f constituía una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado, ya que se trataba de una medida fiscal de carácter sectorial, exceptional con respecto al marco fiscal general alemán. Consideraba además que ninguna de las excepciones prevista en el apartado 3 de este mismo artículo 92, en particular la de su letra c), podía a primera vista aplicarse a este caso.

Mediante carta fechada el 31 de diciembre de 1993, la Comisión notificó al Gobierno alemán su decisión de iniciar el procedimiento, instándole a presentar sus observaciones. Esta carta fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [1] y se invitó asimismo a los demás Estados miembros y al resto de los interesados a que presentaran sus observaciones de conformidad con las disposiciones del apartado 2 del artículo 93 del Tratado.

No obstante, la Comisión no adoptó ninguna decisión definitiva en este doble asunto antes del 31 de diciembre de 1994. Así, la prórroga hasta esta fecha de la medida citada (asunto E 4/93), que constituía entonces una medida existente, fue aceptada *de facto* por la Comisión. El 10 de marzo de 1995, la Comisión remitió a las autoridades alemanas una carta en la que se clarificaba este punto.

III

Como consecuencia del inicio del procedimiento, Alemania procedió a la presentación de observaciones mediante sendas misivas fechadas el 24 de enero de 1994 (comunicación de 19 de enero de 1994) y el 28 de febrero de 1994 (comunicación de 18 de febrero de 1994). También presentaron sus observaciones otros cuatro interesados, a saber, Airbus Industrie, la compañía aérea británica British Midland, la asociación alemana Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen (ADL) y la sociedad alemana Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH. Airbus Industrie hace alusión a las ayudas aportadas a la industria aeronáutica estadounidense por el sistema de «Foreign Sales Corporations» y recomienda a la Comisión una gran prudencia en este caso. British Midland considera que la medida fiscal del artículo 82f es una ayuda incompatible con el mercado común debido a las ventajas que reporta a las compañías alemanas en el mercado comunitario liberalizado de la aviación civil. Por el contrario, tanto el Gobierno alemán como los otros dos interesados argumentan que la medida no constituye una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y que, en cualquier caso, ésta debería beneficiarse de la excepción prevista por las disposiciones de las letras b) y c) del apartado 3 del artículo 92. Esgrimen varios argumentos en este sentido, algunos de los cuales recogen elementos anteriormente expuestos por el Gobierno alemán, que pueden resumirse como sigue:

— existen regímenes de ayudas similares en los demás Estados miembros. En consecuencia, la Comisión no puede actuar en contra de un solo Estado miembro sin menospreciar el principio de igualdad;

— existen asimismo normas comparables en terceros países, particularmente en Estados Unidos, y el Comité de sabios nombrado por la Comisión en 1993 propuso precisamente medidas favorables a la amortización acelerada de los aviones en los Estados miembros a fin de que las compañías comunitarias pudieran combatir la competencia de las compañías de terceros países;

— no está demostrado que la medida falsee la competencia y afecte al comercio entre Estados miembros, puesto que no mejora la posición de las compañías aéreas alemanas en el mercado comunitario. Además, comparado con los sistemas de los demás Estados miembros, el sistema fiscal alemán es globalmente bastante desfavorable para las empresas;

— el mecanismo de amortización extraordinaria citado no reporta a las empresas ventaja alguna en relación con los sistemas de amortización constante o decreciente. El importe total amortizado, en particular, permanece invariable y el presupuesto del Estado alemán no sufre a fin de cuentas ninguna disminución de ingresos tributarios, ya que el pago del impuesto es simplemente aplazado;

— el artículo 82f, cuyos efectos son semejantes a los de la amortización decreciente, es una medida general de la legislación fiscal alemana;

— el artículo 82f constituye un elemento indisociable del conjunto del sistema fiscal alemán y la Comisión no puede ponerlo en tela de juicio en virtud de las disposiciones que rigen las ayudas de Estado en ausencia de una armonización fiscal a nivel comunitario, la cual supondría en este caso recurrir al artículo 101 del Tratado;

— la medida tiene por objeto proteger el medio ambiente y favorecer la aviación civil y la industria aeronáutica de la Comunidad mediante el fomento de la compra de aviones nuevos y poco contaminantes.

Las observaciones de los demás interesados fueron comunicadas al Gobierno alemán, que formuló a su vez observaciones sobre las mismas mediante carta remitida a la Comisión con fecha de 3 de mayo de 1994.

[1] DO nº C 16 de 19. 1. 1994, p. 3.

Por otra parte, el Gobierno alemán presentó nuevas observaciones sobre este asunto en sendas misivas remitidas el 11 de agosto de 1994, el 12 de enero de 1995 (comunicación de 18 de octubre de 1994), el 2 de febrero de 1995 y el 4 de octubre de 1995 (comunicación de 28 de septiembre de 1995).

FUNDAMENTOS DE DERECHOS

IV

Sobre la existencia de la medida considerada hasta el 31 de diciembre de 1994

La prórroga de las disposiciones del artículo 82f hasta el 31 de diciembre de 1994 en materia de aviación civil, que fue objeto de una propuesta de medidas útiles previa al inicio del presente procedimiento, constituye una ayuda existente con arreglo al apartado 1 del artículo 93 del Tratado. Ahora bien, una decisión definitiva adoptada por la Comisión con respecto a una ayuda existence no surte efecto sino a partir de la fecha de su adopción. Asimismo, dado que la Comisión no tomó ninguna decisión definitiva en este asunto antes del 31 de diciembre de 1994, es conveniente cerrar el procedimiento, que carece ya de objeto.

De ello se deduce que las empresas alemanas interesadas pueden aplicar las disposiciones del artículo 82f en lo que se refiere a sus rentas imponibles correspondientes a 1994, las cuales fueron objeto de declaración a lo largo del año 1995.

V

Sobre la prórroga de la medida considerada del 1 de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1999

En virtud del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE, serán incompatibles con el mercado común y con dicho Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y entre las Partes contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

En este caso particular, la amortización extraordinaria prevista por las disposiciones del artículo 82f de la «Einkommensteuerdurchführungsverordnung» permite a las empresas beneficiarias, cuando se reúnen ciertas condiciones, reducir el importe de su beneficio imponible y, por tanto, el importe del impuesto que sería normalmente exigible sin el recurso a estas disposiciones en el transcurso de un año considerado. Por consiguiente, reporta a las empresas beneficiarias una ventaja pecuniaria cuyo coste es directamente sufragado por el presupuesto del Estado alemán.

Bien es cierto que, tal como argumentan las autoridades alemanas y dos de los demás interesados, la utilización de este mecanismo de amortización extraordinaria no tiene por resultado suprimir el pago del impuesto correspondiente a las dotaciones de las amortizacioners pertinentes, sino simplemente aplazarlo. Sin embargo, tal como sucede con el sistema de amortización decreciente, el beneficio reportado por la utilización del artículo 82f consiste precisamente en el aplazamiento del pago del impuesto: si, al término del período de amortización de un bien, la suma de los importes nominales de los impuestos pagados al fisco alemán a lo largo de este período es idéntico con independencia del método de amortización aplicado, no puede afirmarse lo mismo de la suma de los valores actuales de estos impuestos, que tienen en cuenta los tipos de interés. En definitiva, y siempre que las demás condiciones no varíen, la ventaja pecuniaria neta derivada del empleo de la amortización decreciente o del mecanismo del artículo 82f es evidente en comparación con el uso exclusivo de la amortización constante y para las empresas que realizan beneficios, aun cuando esta ventaja sea menos importante de lo que pueda parecer a primera vista.

Las autoridades alemanas y los demás interesados aducen asimismo que, incluso teniendo en cuenta los valores actuales de los impuestos aplazados, el beneficio general resultante de la prórroga del pago del impuesto no es superior, utilizando el mecanismo del artículo 82f, al beneficio reportado por el recurso a la amortización decreciente. Incluso admitiéndolo como válido, este argumento tiende a pasar por alto la ventaja que se deriva de la gran flexibilidad de utilización de las disposiciones del artículo 82f. Las empresas no siempre tienen interés en optar por el método de amortización decreciente, sobre todo aquéllas que registran pérdidas. Ahora bien, mientras que la elección entre la amortización decreciente y la constante se realiza únicamente en el momento de la adquisición del bien, las amortizaciones extraordinarias previstas por el artículo 82f pueden utilizarse en cualquier momento durante los cinco primeros años posteriores a la adquisición. Esta es la verdadera ventaja del artículo 82f en comparación con los sistemas de amortización decreciente y, aun en mayor medida, constante. Esta flexibilidad de uso permite a las compañías aéreas beneficiarias, por ejemplo, efectuar cambios con mayor facilidad en la gestión de sus flotas y, sobre todo, aumentar de manera discrecional el importe de las amortizaciones durante ejercicios con grandes beneficios. Jugando así con el importe de las dotaciones de las amortizaciones entre ejercicios excedentarios y deficitarios, las empresas no sólo pueden escalonar sus ingresos imponibles, sino también disminuirlos e incluso, en algunos casos, suprimir toda imposición. En efecto, si bien la legislación fiscal alemana permite a las empresas aplazar indefinidamente sus pérdidas hasta ejercicios excedentarios subsiguientes, no siempre autoriza la prórroga de los beneficios hasta futuros ejercicios deficitarios: éstos sólo pueden imputarse a los beneficios no distribuidos de los dos años anteriores hasta un total de 10 millones de marcos alemanes. En última instancia, son manifiestas las ventajas que obtienen las empresas con el artículo 82f, que introduce una posibilidad de amortización adicional a los métodos decreciente y constante.

Las autoridades alemanas y los demás interesados argumentan que el método de amortización previsto por el artículo 82f constituye una medida general de la legislación fiscal alemana y que ésta es indisociable del sistema fiscal alemán en su conjunto. Por consiguiente, únicamente puede considerarse sobre la base del artículo 101 del Tratado, en el marco de una tarea de armonización a nivel comunitario, y no en virtud de los artículos 92 y 93 del Tratado.

Para diferenciar las ayudas de Estado de las medidas generales, el Tratado únicamente ofrece a la Comisión el criterio de la especificidad, definiendo las ayudas en su artículo 92 como medidas que favorecen a «determinadas empresas o producciones». Conviene así comparar, dentro de un mismo Estado miembro, el trato que reciben las empresas beneficiarias de la medida considerada y el régimen general aplicado a las empresas que se hallan en la misma situación objetiva. Si cada medida debe evaluarse en función de cada caso específico, la Comisión, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, considera en términos generales que son ayudas de Estado las medidas cuyo carácter de excepción con respecto a la regla general no está justificado por la naturaleza o la economía del sistema (sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de julio de 1974, asunto 173/73, Italia/Comisión) [1]. En materia fiscal, la Comisión considera que no constituyen ayudas de Estado las medidas cuya naturaleza diferencial implica una excepción a la regla general siempre que su racionalidad económica las haga necesarias o funcionales para la eficacia del sistema. Ello se refleja normalmente en el cáracter no discriminatorio de su ámbito de aplicación, basado en condiciones o criterios objetivos y horizontales, así como en su alcance temporal ilimitado.

En el caso que nos ocupa, cabe observar que las disposiciones del artículo 82f tienen un ámbito de aplicación estrictamente limitado de varias maneras. En primer lugar, sólo se aplican a algunos bienes amortizables claramente definidos: buques mercantes, pesqueros y aviones, con exclusión de todos los demás bienes. Además, en lo que se refiere a los aviones, subordinan la aplicación de la medida a tres condiciones simultáneas: utilización con fines comerciales para el transporte internacional de bienes o personas o para otras actividades de servicios efectuadas en el extranjero; matriculación en Alemania y no cesión en los seis años posteriores a la adquisición. Habida cuenta de estas diferentes restricciones, debe considerarse que el artículo 82f presenta un carácter derogatorio con respecto a las medidas generales que constituyen los métodos de amortización decreciente o constante. El informe al Bundestag anteriormente citado reconoce asimismo que su objetivo es favorecer a tres sectores de la economía alemana (comercio marítimo, pesca, aviación civil) particularmente expuestos a la competencia internacional. Estas disposiciones sectoriales no tienen un alcance ilimitado en el tiempo, ya que se prorrogan periódicamente por un número de años determinados. Tampoco se basan en criterios objetivos y no parecen ser en absoluto indispensables para el buen funcionamiento del sistema fiscal alemán. Ni las características físicas de los aviones, ni sus condiciones de utilización en el mercado ni ningún otro elemento justifica, con miras a una amortización eficaz de los aviones, el recurso a un método de amortización diferente del decreciente o el constante. La Comisión considera además que éste no está justificado por la naturaleza o la economía del sistema, por lo que puede abordarse sobre la base del artículo 92 del Tratado.

Además, en su decisión sobre la aplicación de las disposiciones del artículo 82f al sector marítimo, remitida al Gobierno alemán el 11 de noviembre de 1994 en el asunto NN 102/94, la Comisión ya declaraba que dichas disposiciones constituían no una medida general, sino una ayuda con arreglo a los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo EEE. Esta decisión no fue recurrida por las autoridades alemanas.

La ventaja derivada de las disposiciones del artículo 82f, que beneficia exclusivamente además a los aviones utilizados en vuelos internacionales, afecta al comercio entre Estados miembros, dada la naturaleza misma del transporte aéreo y su dimensión internacional, y lo hace aún en mayor medida desde la entrada en vigor el 1 de enero de 1993 de los Reglamentos (CEE) nºs 2407/92 [2], 2408/92 [3] y 2409/92 [4] del Consejo («tercer paquete aéreo») que liberalizan el mercado comunitario de la aviación civil. Además, la amortización extraordinaria prevista por el artículo 82f falsea la competencia dentro del mercado común puesto que favorece sólo las actividades de transporte internacionales, y especialmente las intracomunitarias, de las compañías alemanas, cuya posición competitiva se ve así fortalecida en relación con la de los demás transportistas comunitarios, que no pueden acogerse a medidas de ayuda semejantes. Efectivamente, quedan excluidas de su beneficio las compañías que no están sujetas a imposición en Alemania y las compañías con licencia de un Estado miembro diferente de Alemania, ya que el artículo 82f supone la matriculación de los aviones en este último Estado. Llegados a este punto, es preciso recordar que las autoridades alemanas, al igual que las autoridades de los demás Estados miembros, imponen a los transportistas aéreos a los que expiden licencias de explotación que matriculen sus aparatos en su registro nacional en aplicación del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2407/92. Ahora bien, las autoridades alemanas sólo pueden expedir licencias de explotación a las empresas que posean en Alemania su establecimiento principal, según lo dispuesto en el artículo 4 del mismo

[1] Recopilación 1974, p. 709, considerando 33.

[2] DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.
[3] DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.
[4] DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

Reglamento. En definitiva, únicamente pueden acogerse a las disposiciones del artículo 82f las compañías aéreas que, además de ser imponibles en Alemania, posean también en dicho país su establecimiento principal.

De acuerdo con todos los elementos anteriores, la Comisión llega a la conclusión de que las disposiciones del artículo 82f constituyen una ayuda de Estado a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartardo 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE. No influye en esta calificación la circunstancia de que existan medidas fiscales semejantes en los demás Estados miembros, pues estas posibles medidas podrían motivar, por parte de ésta, la incoación de los procedimientos del artículo 93 del Tratado (sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de marzo de 1977, asunto 78/76 — Steinike & Weinlig/RFA) (1). De la información que obra en poder de la Comisión se deduce asimismo que, con excepción de alemania, ningún Estado miembro ha establecido un sistema de amortización extraordinaria semejante. Tampoco tiene efectos en la calificación de ayuda el hecho de que existan medidas fiscales semejantes en terceros países, extremo que por lo demás no ha sido demostrado, ni que el Comité de sabios nombrado por la Comisión, cuyas conclusiones no son en modo alguno vinculantes para esta institución, haya recomendado una serie de medidas destinadas a fomentar la amortización acelerada de los aviones en los Estados miembros, dado que dicha medida favorece a determinadas empresas (sentencia del Tribunal de 7 de junio de 1988, asunto 57/86, República Helénica/Comisión) (2).

Es importante recordar en este sentido que el Tribunal de Justicia ya falló que el hecho de que un Estado miembro estableciera un tipo de redescuento preferencial en beneficio de ciertos productos, con la intención de aproximar este tipo a los vigentes en los demás Estados miembros, no modificaría el carácter de ayuda de la medida considerada (sentencia del Tribunal de 10 de diciembre de 1969, asuntos acumulados 6 y 11/69, Comisión/Francia) (3).

En consecuencia, es necesario examinar la medida considerada a la luz de las disposiciones de los apartados 2 y 3 de los artículos 92 del Tratado y de los apartados 2 y 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

VI

Las disposiciones del apartado 2 del artículo 92 del Tratado y del apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo EEE no se aplican al mecanismo del artículo 82f, puesto que no se trata ni de una ayuda de carácter social concedida a consumidores individuales, ni de una ayuda destinada a paliar daños causados por catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios. Tampoco se trata de una ayuda concedida a la economía de determinadas regiones de Alemania afectadas por la antigua división de dicho país, sobre todo dado que afecta a todo el territorio de Alemania. Además, las autoridades alemanas no han alegado en absoluto esta disposición.

Las disposiciones de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, en la parte que regula las ayudas regionales, no pueden aplicarse a este caso, puesto que la ayuda no está destinada a favorecer el desarrollo de determinadas regiones económicas. Efectivamente, como se recuerda más arriba, posee carácter de ayuda sectorial aplicada uniformemente al conjunto del territorio de Alemania que, a mayor abundamiento, figura entre los Estados miembros más prósperos de la Comunidad. Lo dispuesto en la letra b) de dichos apartados tampoco se aplica, puesto que la ayuda de que se trata no pretende paliar una perturbación grave de la economía alemana.

En sus observaciones, las autoridades alemanas y dos de los demás interesados solicitan que la amortización extraordinaria del artículo 82f se acoja a las excepcioners previstas por las disposiciones de la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra b) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, sobre la base de que fomentan la realización de un importante proyecto europeo, así como por las disposiciones de la letra c) de dichos apartados en la parte que regula las ayudas sectoriales. A este respecto, argumentan que se trata de una ayuda a la inversión que pretende fomentar la compra de aparatos nuevos poco contaminantes y favorecer la industria aeronáutica comunitaria. Subrayan asímismo la necesidad de apoyar la aviación civil comunitaria o incluso el desarrollo del transporte aéreo internacional.

Sin embargo, la Comisión no cree que la ayuda fiscal de que se trata pueda considerarse compatible con lo dispuesto en las letras b) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en las letras b) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. En efecto, observa en primer lugar que la ayuda referida no está asignada a un proyecto o programa concreto, ni está reservada expresamente a la compra de aviones de un tipo especial o que posean carcterísticas ambientales específicas. Además, los diferentes objetivos o efectos benéficos de la medida, tal como los exponen las autoridades alemanas y los demás interesados, parecen ser ante todo el resultado de una medida tomada unilateralmente por el Estado alemán fuera de todo marco de actuación comunitaria. En lo referente a las disposiciones de la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra b) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, relativas a un proyecto importante, la Comisión ha establecido que, para poder acorgerse a estas disposiciones, es preciso satisfacer previamente los cuatro criterios siguientes:

— la ayuda debe fomentar un proyecto; por «fomentar» ha de entenderse una acción que contribuya a la realización del proyecto;

— debe tratarse de un proyecto concreto, preciso y bien definido;

— el proyecto debe ser importante en términos cuantitativos y, sobre todo, cualitativos;

(1) Recopilación 1977, p. 595, considerando 24.
(2) Recopilación 1988, p. 2855, considerando 10.
(3) Recopilación 1969, p. 523, considerando 21.

— el proyecto debe ser «de interés común europeo» y, como tal, redundar en beneficio del conjunto de la Comunidad.

En este caso, los puntos aducidos por las autoridades alemanas, en el supuesto de que puedan calificarse de «proyecto», no son precisos ni están bien definidos, por lo que dicha medida no podría beneficiarse de las disposiciones consideradas.

En lo que respecta más concretamente a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y a la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE en la parte que regula las ayudas sectoriales, la limitación del campo de aplicación de la ayuda sólo a los transportistas aéreos tributarios en Alemania y con establecimiento principal en dicho país, y sólo a los aviones asignados al transporte internacional, lleva de todos modos, en el caso presente, a alterar las condiciones del comecio de manera contraria al interés común, habida cuenta de la creciente importancia del comercio por vía aérea en el mercado común liberalizado de la aviación civil. Cabe recordar aquí que el tercer paquete aéreo culmina el esfuerzo de liberalización del sector de la aviación civil intracomunitaria acometido desde hace varios años. Crea un mercado interior único a cuyo buen funcionamiento se opone un régimen fiscal creado en beneficio de las compañías de un solo Estado miembro. Además, en su Comunicación relativa a la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas de Estado en el sector de la aviación (1), la Comisión definió con rigor las condiciones en las cuales una ayuda concedida a una compañía aérea podría considerarse compatible con el interés común en virtud de lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92. Esta posibilidad queda abierta únicamente a las ayudas concedidas a las empresas en dificultades, siempre que dichas intervenciones formen parte integrante de un programa de medidas suficientes para restablecer en un plazo razonable la viabilidad financiera y la competitividad de las empresas afectadas. En el caso que nos ocupa, la ayuda no está en absoluto destinada a garantizar la viabilidad de una empresa concreta ni acompaña a ningún plan de reestructuración ni de recuperación de una o varias empresas en concreto.

De todo lo anteriormente expuesto se deduce que la medida de ayuda referida no se inscribe en ninguno de los casos previstos por los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado y por los apartados 2 y 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. Procede en consecuencia requerir a Alemania para que suspenda la aplicación de esta ayuda, que es incompatible con el mercado común.

Pot último, es importante retirar la Decisión sobre el mismo asunto adoptada por la Comisión el 29 de noviembre de 1995 y notificada a las autoridades alemanas el 15 de diciembre de 1995, dado que la versión alemana de la misma, idéntica en el fondo a la presente Decisión, contenía numerosos errores materiales,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La prórroga del 1 de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1999 de las disposiciones del artículo 82f de la «Einkommensteuerdurchführungsverordnung» alemana, que establece un mecanismo de amortización extraordinaria para los aviones, constituye una ayuda de Estado incompatible con el mercado común a efectos del artículo 92 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo sobre el EEE.

Artículo 2

Se requiere a Alemania para que suprima la medida de ayuda mencionada en el artículo 1 con efectos a partir del 1 de enero de 1995.

Artículo 3

Alemania informará a la Comisión de las medidas que haya adoptado para cumplir la presente Decisión en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la misma.

Artículo 4

El procedimiento queda concluido en lo que respecta a la existencia, hasta el 31 de diciembre de 1994, de las disposiciones de la legislación fiscal alemana mencionadas en el artículo 1.

Artículo 5

Queda retirada la Decisión de la Comisión de 29 de noviembre de 1995, notificada a las autoridades alemanas el 15 de diciembre de 1995.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 1996.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión

(1) DO nº C 350 de 10. 12. 1994, p. 5.