DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 25 de julio de 2012

relativa a la ayuda estatal SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Diferenciación en las tarifas del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros aplicada por Irlanda

[notificada con el número C(2012) 5037]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/199/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo relativo el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones de conformidad con los artículos citados ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) La Comisión recibió en 2009 una denuncia de ayuda estatal formulada por una compañía aérea (en lo sucesivo «la denunciante») en relación con determinados aspectos del régimen fiscal del transporte aéreo de pasajeros vigente en Irlanda, en particular las diferentes tarifas impositivas aplicadas a los vuelos con destinos situados a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín, que presuntamente favorecían a Aer Arann.

(2) Por carta del 13 de julio de 2011, la Comisión informó a Irlanda de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en relación con las tarifas diferenciadas del impuesto aplicadas en el marco del régimen fiscal irlandés para el transporte aéreo de pasajeros. La Comisión solicitó a las autoridades irlandesas que remitieran una copia de dicha Decisión a los beneficiarios de la ayuda.

(3) El 9 de agosto y el 5 de septiembre de 2011, la compañía aérea Ryanair Ltd. (en lo sucesivo «Ryanair») presentó sendos escritos relacionados con la Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento mencionado, a los que la Comisión respondió el 5 de octubre de 2011. Ryanair presentó un nuevo escrito el 17 de octubre de 2011.

(4) Después de la ampliación del plazo de respuesta, las autoridades irlandesas presentaron el 15 de septiembre de 2011 sus observaciones relativas a la Decisión de la Comisión.

(5) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó el 18 de octubre de 2011 en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]). La Comisión emplazó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida adoptada.

(6) Ryanair respondió el 17 de noviembre de 2011. Mediante carta de 28 de noviembre de 2011, la Comisión preguntó a Ryanair si las informaciones contenidas en este escrito de la compañía eran de índole confidencial y no debían revelarse a las autoridades irlandesas. En su carta del 30 de noviembre de 2011, Ryanair confirmó que el escrito de 17 de noviembre se podía transmitir a las autoridades irlandesas.

(7) La Comisión remitió el 12 de diciembre de 2011 las observaciones de Ryanair a las autoridades irlandesas, que presentaron sus comentarios a las mismas el 13 de enero de 2012.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

(8) El 30 de marzo de 2009, las autoridades irlandesas introdujeron un impuesto especial sobre el transporte aéreo de pasajeros, cuya base jurídica era la Ley de Finanzas (nº 2) de 2008, en cuya sección 55 se contemplaba la creación de un impuesto especial denominado «impuesto sobre el transporte aéreo» que debían satisfacer las compañías aéreas por «cada salida en avión de un pasajero desde cualquier aeropuerto» situado en Irlanda ([3]). Dicho impuesto se devengaba en el momento de la partida del pasajero de un aeropuerto en una aeronave capaz de transportar más de 20 pasajeros y no dedicada a vuelos oficiales o militares. Si bien estaba previsto que el impuesto se repercutiera, en última instancia, sobre los pasajeros a través del precio del billete, eran las compañías aéreas las que tenían la responsabilidad de su recaudación e ingreso ([4]).

([1]) DO C 306 de 18.10.2011, p. 10.

([2]) Véase la nota 1.

([3]) Los vuelos realizados en aeronaves con una capacidad inferior a 20 pasajeros o para fines oficiales o militares están excluidos del ámbito de aplicación del impuesto. También los vuelos con origen en aeropuertos con un tráfico anual inferior a 10 000 pasajeros.

([4]) Cada compañía aérea obligada al pago del impuesto deberá registrarse en la administración tributaria y, en el plazo de 20 días o en otro distinto estipulado por dicha administración, entregar a esta una declaración indicando el número de salidas de pasajeros correspondiente al mes anterior.

(9) En el momento de su introducción, el impuesto se aplicaba en función de la distancia entre el aeropuerto donde se iniciaba el vuelo y el aeropuerto donde finalizaba, siendo las tarifas aplicables: i) 2 EUR en el caso de un vuelo a cualquier destino situado a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín, y ii) 10 EUR en los demás casos.

(10) A raíz de una investigación de la Comisión relativa a una posible infracción del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad ([5]), y del artículo 56 del TFUE, sobre la libre prestación de servicios, las tarifas se modificaron a partir del 1 de marzo de 2011, aplicándose a todos los vuelos un cargo único de 3 EUR, independientemente de la distancia recorrida ([6]).

3. RAZONES PARA LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO FORMAL DE INVESTIGACIÓN

(11) La Comisión puso en marcha el procedimiento formal relativo a la tarifa reducida, aplicable en determinadas rutas durante el período comprendido entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011, porque consideró que podrían constituir una ayuda estatal y abrigaba dudas sobre su compatibilidad con el mercado interior.

(12) Para determinar si la medida debía considerarse selectiva, la Comisión, en consonancia con la jurisprudencia establecida ([7]), identificó primeramente cuál era el régimen fiscal de referencia, analizando a continuación si dicha medida constituía una excepción a ese régimen y, en caso afirmativo, si Irlanda había demostrado que la excepción entraba en la lógica y la naturaleza del sistema tributario.

(13) Concluyó que, en el asunto examinado, el régimen fiscal de referencia eran los impuestos que debían satisfacer los pasajeros aéreos que embarcaban en un aeropuerto situado en Irlanda.

(14) La Comisión comprobó que la normativa fiscal vigente para el transporte aéreo de pasajeros establecía una tarifa general o normal, aplicable en casi todos los vuelos, y una tarifa reducida para los destinos situados a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín. Concluyó que la tarifa normal constituía el sistema de referencia, mientras que la tarifa reducida, aplicable a una categoría de vuelos perfectamente delimitada, constituía aparentemente una excepción al sistema de referencia.

(15) A juicio de la Comisión, existían dudas sobre si la tarifa reducida podía justificarse basándose en la distancia entre los lugares de origen y de destino del vuelo.

(16) En primer lugar, la tarifa no se aplicaba en función de la longitud real del trayecto, sino de la distancia entre el aeropuerto de Dublín y el de destino.

(17) En segundo lugar, la estructura y características objetivas del impuesto no parecían estar relacionadas con la distancia del vuelo, sino con el hecho de embarcar en un aeropuerto irlandés. La relación con la autoridad fiscal, el hecho imponible (salida desde un aeropuerto irlandés) y las externalidades negativas soportadas por la sociedad irlandesa (contaminación acústica y atmosférica) eran exactamente los mismos para todos los pasajeros que partían de un aeropuerto irlandés, con independencia del destino del vuelo y de la distancia recorrida. Las compañías aéreas afectadas se encontraban en una situación igual, de hecho y de derecho, respecto a los objetivos perseguidos.

(18) En tercer lugar, el régimen fiscal, lejos de caracterizarse por una diferenciación de los niveles impositivos estructurada en función de la distancia de los vuelos, establecía únicamente dos tarifas: una para vuelos de muy corta distancia y otra para todos los demás. Este criterio parecía favorecer a los vuelos cuyo destino era Irlanda o algunos aeropuertos situados en la parte occidental del Reino Unido, por lo que se discriminaba entre vuelos nacionales e intracomunitarios. En relación con este punto, las autoridades irlandesas alegaron que incrementar el importe correspondiente a los destinos gravados con la tarifa reducida sería desproporcionado en relación con el precio. La Comisión comprobó que el precio de los billetes para los destinos nacionales no era necesariamente inferior al de los vuelos hacia otros destinos de la Unión. Así pues, aparentemente la tarifa reducida no se justificaba por la naturaleza o la lógica del régimen fiscal aplicable al transporte aéreo y, consiguientemente, parecía ser una medida selectiva.

(19) Dado que también parecían cumplirse los restantes criterios definidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, aparentemente la medida constituía una ayuda estatal a las compañías aéreas que cubrían las rutas beneficiadas por la tarifa reducida.

(20) La ayuda no parecía estar comprendida en el ámbito de aplicación de ninguna de las directrices de la Comisión en relación con la compatibilidad de las ayudas estatales. Puesto que parecía tratarse de una ayuda de funcionamiento que discriminaba entre vuelos dentro de la Unión, no podía considerarse directamente compatible con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. Por otra parte, la ayuda no correspondía a ninguna de las excepciones especificadas en el artículo 107, apartados 2 y 3 del Tratado.

([5]) DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

([6]) En el marco del procedimiento de infracción, la Comisión envió un requerimiento mediante carta de 18 de marzo de 2010, en la que adoptó la posición de que la diferenciación de las tarifas del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros incumplía las obligaciones impuestas por el Reglamento (CE) nº 1008/2008 y por el artículo 56 del TFUE. A raíz de dicho requerimiento, las autoridades irlandesas modificaron el régimen fiscal.

([7]) Véanse, por ejemplo, las sentencias en los asuntos C-88/2003, Portugal/Comisión, Rec. 2006, p. I-7115, apartado 56, y C-487/2006 P, British Aggregates/Comisión, Rec. 2008, p. I-10505, apartados 81-83.

(21) Por consiguiente, la Comisión albergaba dudas sobre la compatibilidad de la medida de ayuda con el mercado interior, de forma que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ([8]), decidió incoar el procedimiento formal de investigación, por lo que invitó a Irlanda y a las demás partes interesadas a plantear sus observaciones.

4. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

(22) Como respuesta al anuncio publicado en el Diario Oficial ([9]), la Comisión recibió observaciones de las autoridades irlandesas y de Ryanair.

4.1. Observaciones de las autoridades irlandesas

4.1.1. *La tarifa es un tributo que grava a los consumidores*

(23) Las autoridades irlandesas manifestaron que la tarifa sobre el transporte aéreo de pasajeros consiste básicamente en un impuesto que pagan los consumidores. Al objeto de facilitar su aplicación, las autoridades irlandesas obligaron a cada una de las compañías aéreas a ingresar en la administración tributaria el importe correspondiente a cada pasajero embarcado en un aeropuerto irlandés y trasportado por dicha compañía. No obstante, las compañías aéreas estaban facultadas para repercutir y cobrar el impuesto a sus pasajeros.

(24) Por otra parte, la tarifa sobre el transporte aéreo aparece generalmente en el precio del billete, o bien en las condiciones generales de la compañía, como un impuesto o gravamen, junto con los demás impuestos y gravámenes. Por lo tanto, la tarifa no proporcionaba ventaja alguna a ninguna de las compañías aéreas, dado que se trata simplemente de otro más de los impuestos, tributos y cargos que gravan al consumidor.

4.1.2. *No existen ventajas para determinadas compañías aéreas*

(25) Las autoridades irlandesas manifiestan que la obtención de una ventaja por parte de determinadas compañías aéreas es una condición previa para que la tarifa sobre el transporte aéreo pueda entrar en la definición del artículo 107, apartado 1, del TFUE. En opinión de las autoridades irlandesas, desde el momento en que el impuesto sobre el transporte aéreo constituye en realidad un tributo que pagan los consumidores, tanto si la tarifa aplicada es de 10 EUR o de 2 EUR, resulta difícil entender que pueda conferir una ventaja a determinadas compañías.

(26) Queda fuera de duda que se trataba a todas las compañías en pie de igualdad, ya estuviesen obligadas a cargar la tarifa de 10 EUR o de 2 EUR. La cuestión que se plantea es si las compañías que tienen que cargar la tarifa de tan solo 2 EUR obtienen colectivamente alguna ventaja. Según las autoridades irlandesas, el único supuesto realista en el que el impuesto sobre el transporte aéreo podría constituir una ayuda sería en caso de que las compañías que vuelan a destinos situados a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín estuvieran obligadas a cobrar la tarifa de 10 EUR del impuesto, pero se les permitiese retener la diferencia entre la tarifa de 10 EUR y la de 2 EUR. Sin embargo, nada de esto sucedía. A este respecto, es importante señalar que las autoridades irlandesas, al diseñar el impuesto en cuestión, no habían pensado en ninguna compañía ni modelo de negocio concreto.

4.1.3. *Las compañías aéreas irlandesas no obtenían ventajas*

(27) Ante todo, conviene señalar que Irlanda ya no dispone de compañías aéreas nacionales en cuanto tales, dado que el Estado cedió su participación en Aer Lingus, que originalmente era la compañía aérea de titularidad estatal, manteniéndose actualmente como accionista minoritario.

(28) Si el impuesto producía algún efecto sobre las compañías aéreas irlandesas, este sería muy distinto para cada una de ellas. Las autoridades irlandesas señalan que las rutas intracomunitarias sujetas a la tarifa superior de 10 EUR estaban gestionadas predominantemente por las mismas compañías irlandesas. Durante el período en cuestión, las tres compañías aéreas poseían una cuota de mercado aproximada del [93-97] (*) % de los vuelos a los que se aplicaba la tarifa inferior, pero también dominaban el mercado de vuelos a destinos intracomunitarios, con el [82-87] (*) % de todos ellos.

(29) Las autoridades irlandesas argumentaron, en particular, que las supuestas desventajas esgrimidas por Ryanair son claramente insostenibles, dado que esta compañía registraba aproximadamente el [56-63] (*) % de los pasajeros transportados en las rutas a las que se aplica la tarifa inferior (véase el cuadro 1).

Cuadro 1

Cuotas de mercado de las compañías aéreas irlandesas en las rutas de salida de los aeropuertos de este país.

Cuotas de mercado		
	Menos de 300 km	Más de 300 km ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0.5-2.5] (*) %
TOTAL	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Exclusivamente dentro de la Unión.

Fuente: Información facilitada por Irlanda basada en las cifras suministradas por las tres compañías aéreas irlandesas y en los datos recabados de la Oficina Estadística Central.

([8]) DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

([9]) Véase la nota 1.

(*) Se indica una horquilla por tratarse de información comercial confidencial.

(30) El cuadro 1 muestra que la única compañía que quizás pudiera clasificarse como nacional, habida cuenta de la participación minoritaria del Estado (Aer Lingus), operaba una mayor proporción de vuelos con la tarifa superior ([35-40] (*) %) que de vuelos con la tarifa inferior ([16-23] (*) %). Por consiguiente, si la tarifa inferior hubiera tenido algún efecto sobre las compañías aéreas, Aer Lingus se habría visto seriamente perjudicada.

(31) En cuanto a Aer Arann, que según la denunciante también se beneficiaba de la supuesta ayuda, las autoridades irlandesas señalan que, entre 2007 y 2010, experimentó una importante reducción en las cifras de facturación y de pasajeros. Después de la introducción del impuesto, Aer Arann anunció pérdidas de 18 millones EUR. Por lo tanto, parece que esta compañía era mucho más rentable justo antes de la introducción del impuesto. Las autoridades irlandesas señalan, además, que la denunciante únicamente competía con Aer Arann en una ruta nacional, en la cual la denunciante operaba cerca del [37-42] (*) % de los vuelos. En cuanto a los destinos en el extranjero beneficiarios de la tarifa inferior (oeste del Reino Unido), la denunciante operaba más del [37-42] (*) % de los vuelos programados, mientras que las cuotas de Aer Arann y de Aer Lingus eran menores.

(32) Por otra parte, las compañías aéreas no irlandesas siempre han tenido libertad para operar vuelos a los que se aplica la tarifa reducida, sin que el Estado tuviera a este respecto facultad discrecional alguna. Las autoridades irlandesas sostienen que, en caso de que operar vuelos con la tarifa inferior constituyese una ventaja, las compañías extranjeras (no irlandesas) habrían optado por hacerlo. El hecho de que no exista ninguna compañía extranjera que cubra dichos vuelos sugiere que la tarifa inferior no representaba ninguna ventaja.

4.1.4. *La tarifa reducida se introdujo con el fin no aplicar una tarifa fiscal desproporcionada en relación con el precio del billete*

(33) Las autoridades irlandesas insisten en que la finalidad de la diferenciación tarifaria consistió en introducir en el importe de la tarifa un elemento de proporcionalidad respecto a la distancia, teniendo en cuenta que los precios para los destinos más próximos suelen ser más económicos. Aunque se reconoce que no existe una correlación perfecta entre distancia y precio, se consideró que la correlación existente era suficiente para justificar los dos niveles de la tarifa. Las autoridades irlandesas consideran que la aplicación de un mecanismo capaz de introducir una diferenciación más precisa basada en la distancia habría resultado en un sistema extremadamente complicado y administrativamente engorroso.

4.1.5. *No se falseaba la competencia*

(34) Las autoridades irlandesas argumentaron que la tarifa inferior no falseaba la competencia ni tenía efectos sobre el comercio. En primer lugar, porque el impuesto, siendo por naturaleza un tributo que gravaba al consumidor, no afectaba de manera perceptible a las compañías aéreas. En segundo lugar, porque las tarifas aéreas diferenciadas no distinguían entre el mercado irlandés y el de los restantes Estados miembros. La inmensa mayoría de vuelos a los que se aplicaba la tarifa inferior no eran nacionales (el 68 %, comparado con el 32 % en el caso de los vuelos exclusivamente nacionales). En tercer lugar, las compañías aéreas actuaban en un mercado abierto a la competencia, lo que significa que estaba abierto a los nuevos operadores, a los que se aplicaba la tarifa reducida en idénticas condiciones que a las demás compañías aéreas. Si la tarifa reducida hubiera otorgado una ventaja a determinadas compañías, es de suponer que las aerolíneas no irlandesas habrían preferido operar las rutas a las que se aplicaba dicha tarifa. La ausencia de nuevos participantes indica que la tarifa inferior no confería una ventaja a determinadas compañías aéreas.

4.1.6. *Las eventuales ayudas deberían considerarse de minimis o tendrían un efecto insignificante para las compañías aéreas afectadas*

(35) Las autoridades irlandesas sostienen que, incluso en caso de considerar que la tarifa inferior era una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, debería declararse compatible con el mercado interior, dado que, o bien se trataría de una ayuda *de minimis*, o bien tendría un efecto insignificante para las compañías aéreas afectadas.

4.2. **Observaciones de terceros**

4.2.1. *Ryanair*

(36) En relación con el carácter de ayuda estatal de la tarifa reducida, Ryanair está de acuerdo con la conclusión preliminar expresada por la Comisión en su Decisión del 13 de mayo de 2011, a saber, que dicha tarifa otorgaba una ventaja a determinadas compañías aéreas y constituía una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Sin embargo, Ryanair discrepa de la interpretación de la Comisión en lo relativo a: i) que la tarifa de 10 EUR debiera considerarse la «normal», y ii) que Ryanair se hubiera beneficiado de esta medida.

(37) Respecto a la determinación de la tarifa «normal» o «estándar» en el marco del régimen fiscal, Ryanair considera arbitraria la opinión de la Comisión de que la tarifa de 10 EUR es la normal y que todas las compañías a las que se aplica la tarifa de 2 EUR obtuvieron una ventaja. Según Ryanair, no existe ningún motivo para suponer que la tarifa superior deba considerarse la normal, y no la reducida. Además de esto, dado que la doble tarifa ha sido sustituida por una tarifa única, esta última probablemente sea una combinación de las tarifas originales. En este sentido, la nueva tarifa constituiría una referencia razonable a efectos de valorar las posibles ventajas y desventajas derivadas del sistema de dos niveles.

(38) Ryanair sostenía, además, que los dos niveles del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros no le otorgaban ninguna ventaja. Al examinar si una medida puede constituir ayuda estatal, la Comisión deberá tomar en

consideración sus consecuencias globales para el potencial beneficiario y, en particular, deducir las posibles cargas específicas que contrarresten la ventaja otorgada presuntamente por la ayuda. Durante el período de aplicación del sistema de dos niveles, Ryanair ingresó los impuestos que se detallan en el cuadro 2.

Cuadro 2

Pasajeros transportados e impuestos recaudados en el período comprendido entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011.

Tipo de destino de los vuelos procedentes del aeropuerto de Dublín	Pasajeros sujetos al pago del impuesto	Impuestos recaudados	Porcentajes
Dentro del país, a no más de 300 km de distancia (tarifa de 2 EUR)	[…] (*)	[…] EUR (*)	[0,5-2,5] (*) %
Fuera del país, a no más de 300 km de distancia (tarifa de 2 EUR)	[…] (*)	[…] EUR (*)	[1,5-4,5] (*) %
Dentro de la UE, a más de 300 km de distancia	[…] (*)	[…] EUR (*)	[93-98] (*) %
Fuera de la UE, a más de 300 km de distancia	[…] (*)	[…] EUR (*)	[0,3-2,5] (*) %
TOTAL	[…] (*)	[…] EUR (*)	100 %

(39) Dado que, a juicio de Ryanair, la nueva tarifa única de 3 EUR debería considerarse la tarifa normal, esta compañía hubiera debido pagar entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011 un importe de […] EUR ([10]) en concepto de impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros. Dicho importe equivale a […] EUR (*) menos de la cantidad realmente ingresada (véase el cuadro 2). Así pues, Ryanair sostiene que la tarifa inferior no solo no le benefició, sino que le provocó un perjuicio.

4.3. **Comentarios de Irlanda relativos a las observaciones de terceros**

(40) El 13 de enero de 2012, las autoridades irlandesas presentaron sus comentarios relativos a las observaciones de Ryanair. En primer lugar, discrepaban de la descripción del impuesto realizada por Ryanair, ya que, en su opinión, se trataba básicamente de un impuesto que paga el consumidor, por lo que la tarifa inferior no confería ninguna ventaja a las compañías aéreas. En segundo lugar, no alcanzaban a comprender que Ryanair pudiera ser la parte a la que afectaba de forma más directa y negativa la tarifa reducida, sobre todo teniendo en cuenta que transportaba el [56-63] (*) % de los pasajeros que viajaban en vuelos a los que se aplicaba esta última. En tercer lugar, la afirmación de que la tarifa reducida tenía por objeto apoyar a Aer Arann estaba desprovista de fundamento. Las autoridades irlandesas no estaban pensando en ninguna compañía en concreto cuando establecieron el impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros. En cuarto lugar, el argumento de Ryanair de que la tarifa superior de 10 EUR no debía considerarse la tarifa normal carecía de lógica. Con arreglo al régimen fiscal de dos niveles, la tarifa más alta se aplicaba a entre el 85 % y el 90 % de todos los vuelos de salida. Las autoridades irlandesas reiteraban que habían autorizado una excepción en la tarifa normal de 10 EUR con el fin de introducir en la cuantía del impuesto un elemento de proporcionalidad respecto a la distancia.

5. **EVALUACIÓN**

5.1. **Existencia de ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE**

(41) En virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE «(…) serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

Selectividad

(42) Para incurrir en el supuesto contemplado en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la ayuda tiene que tener carácter selectivo ([11]). Al objeto de determinar si una ayuda es selectiva, la Comisión deberá examinar si favorece «a determinadas empresas o producciones» frente a otras que, teniendo en cuenta el objetivo perseguido por las medidas de ayuda, se encuentren en una situación comparable, de hecho y de derecho ([12]). Con arreglo a la jurisprudencia establecida ([13]), una medida fiscal es, *prima facie*, selectiva cuando implique una desviación del régimen fiscal aplicable con carácter general.

(43) Por consiguiente, la Comisión debe identificar, en primer lugar, el régimen fiscal de referencia pertinente. A este respecto, la Comisión señala que, en principio, la definición del régimen fiscal es competencia exclusiva de los Estados miembros. Al configurar su sistema tributario, las autoridades irlandesas optaron por definir como hecho imponible del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros la salida de un pasajero en una aeronave desde un aeropuerto situado en Irlanda. El régimen de referencia consiste, por lo tanto, en la tributación de los pasajeros aéreos que embarcan en una aeronave en un aeropuerto irlandés. El objetivo de dicho régimen es recaudar ingresos para el presupuesto del Estado. La conclusión de que el régimen de referencia consiste en la tributación de los pasajeros aéreos que embarcan en un aeropuerto de Irlanda ha sido confirmada por las autoridades irlandesas en su respuesta a las observaciones de la tercera parte interesada.

([10]) La tarifa de 3 EUR, multiplicada por […] (*) pasajeros.

([11]) Véase el asunto C-66/02, Italia/Comisión, Rec. 2005, p. I-10901, apartado 94.

([12]) Véanse, por ejemplo, los asuntos C-143/99, Adria-Wien Pipeline y Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Rec. 2001, p. I-8365, apartado 41, C-308/01, GIL Insurance y otros, Rec. 2004, p. I-4777, apartado 68, C-172/03, Heiser, Rec. 2005, p. I-1627, apartado 40, C-88/03, Portugal, Rec. 2006, p. I-7115, apartado 54, y C-169/08, Presidente del Consiglio dei Ministri/Regione Sardegna, Rec. 2009, p. I-10821, apartado 61.

([13]) Véanse, por ejemplos, las sentencias en los asuntos T-210/02, RENV British Aggregates Association/Comisión, Rec. 2006, p. II-2789, apartado 107, C-88/03, Portugal, apartado 56, y C-487/06, P British Aggregates, 2008, apartados 81-83.

(44) En segundo lugar, de acuerdo con la jurisprudencia establecida ([14]), la Comisión debe determinar si la medida fiscal en cuestión constituye una excepción al régimen fiscal de referencia identificado.

(45) Ryanair alega que la tarifa inferior de 2 EUR, o bien la tarifa alternativa única de 3 EUR introducida el 1 de marzo de 2011, debería considerarse la tarifa normal en el marco del régimen fiscal aplicado al transporte aéreo de pasajeros. Sin embargo, fuera de algunos destinos en la zona occidental del Reino Unido, la tarifa inferior solamente se aplicaba a los destinos nacionales y, según las autoridades irlandesas, a alrededor del 10-15 % del total de vuelos sujetos a la misma. Así pues, esta no puede considerarse la tarifa normal. En cuanto a la tarifa de 3 EUR, no estaba en vigor en la época a la que se refiere la presente Decisión, por lo que no puede considerarse la tarifa normal del impuesto sobre el trasporte aéreo de pasajeros aplicada entonces. Por consiguiente, la Comisión constata que la tarifa superior de 10 EUR era la normal en el régimen de referencia, mientras que la tarifa inferior de 2 EUR, aplicable a una clase de vuelos perfectamente delimitada, constituía una excepción a este régimen de referencia.

(46) En tercer lugar, la Comisión debe examinar si la excepción está justificada «por la naturaleza o estructura general del sistema» ([15]) en el Estado miembro. En tal caso no se considera que la medida otorga una ventaja selectiva, y, por lo tanto, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. En este contexto conviene señalar que, tal como se desprende de la jurisprudencia ([16]), lo importante son los principios básicos y rectores del régimen de referencia, y no los de la medida concreta examinada.

(47) Según afirmaban las autoridades irlandesas, la tarifa reducida se introdujo al objeto de incorporar un elemento de proporcionalidad en la cuantía del impuesto, relacionado con la distancia del vuelo. La Comisión considera que este razonamiento no tiene que ver con los principios básicos y rectores del régimen en cuanto tal, sino más bien con los de la propia excepción. La estructura y características objetivas del impuesto no parecían estar relacionadas con la distancia del vuelo, sino con el hecho de partir de un aeropuerto irlandés. La relación con la autoridad fiscal, el hecho imponible (salida desde un aeropuerto irlandés) y las externalidades negativas soportadas por la sociedad irlandesa (contaminación acústica y atmosférica) eran exactamente los mismos para todos los pasajeros que partían de un aeropuerto irlandés, con independencia del destino del vuelo y la distancia recorrida. Las compañías aéreas afectadas se encontraban en una situación igual, de hecho y de derecho, respecto a los objetivos perseguidos.

(48) Por otro lado, el régimen fiscal no se caracteriza por una diferenciación articulada de los tipos impositivos con arreglo a la distancia real de los vuelos. En primer lugar, la tarifa no se aplicaba en función de la longitud real del trayecto, sino de la distancia entre el aeropuerto de Dublín y el destino correspondiente, cualquiera que fuese el aeropuerto de salida. El segundo lugar, el sistema establecía solamente dos tarifas: una para los destinos a muy corta distancia del aeropuerto de Dublín y otra para todos los demás vuelos.

(49) Además de esto, incluso en el supuesto de que el motivo de la excepción fuera conforme con la naturaleza y la lógica de los principios del régimen fiscal aplicable al transporte aéreo de pasajeros, el Tribunal de Justicia ha manifestado que la ventaja debe ser coherente, no solo con las características inherentes del sistema fiscal en cuestión, sino también con la aplicación de dicho sistema ([17]). Como se ha mencionado en el considerando 47, en realidad el sistema fiscal no garantizaba que las tarifas fueran proporcionales a la distancia real de los vuelos, teniendo en cuenta que se establecieron en función de la distancia entre el aeropuerto de Dublín y el destino del vuelo, sin tener en cuenta el origen real del vuelo, y que las tarifas aplicables eran únicamente dos: una para los vuelos con destinos a muy corta distancia del aeropuerto de Dublín y la otra para todos los demás vuelos. El precio de los billetes para los destinos nacionales no era necesariamente más económico que el de los vuelos hacia otros destinos de la Unión. Por lo tanto, la medida no podía cumplir su objetivo de garantizar la proporcionalidad del impuesto en relación con la distancia del vuelo. En el presente asunto, ni las autoridades irlandesas ni ningún tercero interesado han declarado que el efecto de la excepción haya sido que el nivel impositivo sea *de facto* proporcional a la distancia. Antes al contrario, las autoridades irlandesas reconocen que no existía una correlación perfecta entre la distancia y la tarifa del impuesto.

(50) En consecuencia, la Comisión no ve motivo alguno para modificar su conclusión preliminar de que la tarifa reducida no correspondía a la lógica y estructura general del régimen fiscal aplicable al transporte aéreo de pasajeros. Por lo tanto, la Comisión considera que la medida tenía carácter selectivo y no estaba justificada por la índole y la lógica de dicho régimen.

V e n t a j a

(51) Los gastos fiscales constituyen costes que normalmente soportan las empresas.

([14]) Véase la nota 13 anterior.

([15]) Véanse, por ejemplo, el asunto C-173/73 Italia/Comisión [1974] ECR-709, así como el apartado 13 y siguientes de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas, DO C 384, 10.12.1998, p. 3.

([16]) Véanse, por ejemplo, las sentencias en los asuntos acumulados C-78/08 a C-80/08 Amministrazione delle finanze Agenzia delle Entrate/Paint Graphos scarl, Adige Carni scrl, en liquidación/Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate y Ministero delle Finanze/Michele Franchetto, aún no publicadas, en particular el apartado 69, así como la sentencia en el asunto T-210/02, apartado 107.

([17]) Véase, por ejemplo, la sentencia en los asuntos acumulados C78-C-80/08, apartado 73.

(52) La aplicación del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros puede afectar a los ingresos de las compañías aéreas gravadas con dicho impuesto, ya sea aumentando los precios de los billetes que ofrecen a sus clientes, ya sea reduciendo el margen de cada billete vendido, en el caso de que las compañías decidan no repercutir el impuesto sobre los clientes. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha dictaminado que «dado que las tasas aeroportuarias influyen directa y automáticamente sobre el precio del viaje, las diferencias en las tasas que deben pagar los pasajeros se reflejan automáticamente en los costes del transporte y, de este modo, […], el acceso a los vuelos nacionales recibe un trato más favorable que el acceso a los vuelos intracomunitarios» ([18]).

(53) Por consiguiente, la tarifa reducida aplicada a un determinado tipo de vuelos produce un efecto menor que la tarifa normal para las compañías aéreas que operan ese tipo de vuelos. Estas compañías aéreas no soportan un coste que normalmente tendrían que afrontar, siendo menores los importes que tienen que repercutir sobre sus clientes o asumir ellas mismas.

(54) La Comisión considera, por lo tanto, que la tarifa reducida otorgaba una ventaja a las compañías aéreas que cubrían las rutas a las que se aplicaba. Los menores costes que tenían que repercutir sobre sus clientes o asumir directamente representaban recursos financieros que dichas compañías podían ahorrar y que, por ende, mejoraban su situación económica frente a otras compañías competidoras en el mercado del transporte aéreo. La ventaja corresponde a la diferencia entre la tarifa reducida de 2 EUR y la tarifa normal de 10 EUR, durante el período comprendido entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011. La Comisión constata que los vuelos a los que se aplicaba la tarifa reducida estaban cubiertos principalmente por compañías aéreas con un fuerte vínculo con Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann y Ryanair se constituyeron en Irlanda y mantienen aún su sede principal en este país). Por tal razón, la tarifa reducida otorgaba *de facto* una ventaja a las compañías aéreas irlandesas, en comparación con las restantes compañías de la Unión.

(55) La Comisión no puede aceptar el argumento de Ryanair de que la ventaja se limitaba a la diferencia entre la tarifa reducida y la de 3 EUR introducida el 1 de marzo de 2011. Esta última nunca se aplicó al mismo tiempo que la tarifa reducida, de modo que si definimos como ventaja aquel sistema en el que se aplican dos tarifas distintas, una baja y otra alta, utilizar como referencia un valor situado en algún punto entre ambos extremos no recogerá el alcance completo de la ventaja concedida.

(56) Por otro lado, Ryanair argumenta que se ha beneficiado menos de la tarifa reducida que, por ejemplo, Aer Arann, dado que la mayoría de sus vuelos se dirigían a destinos a los que se aplicaba la tarifa más alta. Sin embargo, la ventaja derivada de la aplicación de la tarifa reducida de 2 EUR es la diferencia entre esta última y la tarifa normal de 10 EUR. En los vuelos a los que podía aplicar la tarifa reducida, Ryanair ha disfrutado, al igual que el resto de las compañías aéreas que operaban vuelos con dicha tarifa reducida, de una ventaja equivalente a la diferencia entre ambas tarifas.

(57) Las autoridades irlandesas alegan que se pretendía que el impuesto se repercutiese sobre los pasajeros, por lo que no existía ventaja alguna al nivel de las compañías aéreas. A este respecto, la Comisión observa que una reducción de la tarifa normal de un determinado impuesto puede conferir una ventaja selectiva a la compañía aérea que disfruta de la tarifa reducida, incluso en aquellas situaciones en las que por imperativo legal el impuesto deba repercutirse sobre los clientes ([19]). También observa la Comisión que, en el asunto examinado, no existía ningún mecanismo para garantizar que el impuesto se repercutía realmente, sino que se dejaba al arbitrio de la compañía aérea repercutir o no el impuesto, así como la forma de hacerlo. La denunciante señalaba en su denuncia justamente lo contrario, es decir, que no podía trasladar el coste del impuesto a sus clientes porque ello tendría un efecto desproporcionado sobre el precio de los billetes. Por consiguiente, la Comisión discrepa de las autoridades irlandesas respecto a la inexistencia de una ventaja al nivel de las compañías aéreas, puesto que aquellas que podían aprovechar la tarifa reducida en determinados vuelos podían repercutir sobre sus clientes unos costes inferiores a los de las restantes compañías. Lo expuesto se ajusta también a la práctica de la Comisión relativa a las medidas de ayuda derivadas de un impuesto especial ([20]), en el sentido de que se ha comprobado que las exenciones de dicho impuesto confieren una ventaja a la compañía aérea obligada al pago del mismo, con independencia de que decida trasladar o no el coste a sus clientes.

(58) Por este motivo, la Comisión considera que la tarifa reducida otorgó una ventaja a algunas compañías aéreas, equivalente a la diferencia entre la tarifa más baja de 2 EUR y la tarifa normal de 10 EUR, durante el período comprendido entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011. Los vuelos a los que se aplicaba la tarifa reducida estaban cubiertos principalmente por compañías aéreas con un fuerte vínculo con Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann y Ryanair). En consecuencia, la tarifa reducida otorgó una ventaja a las compañías aéreas irlandesas, en comparación con las restantes compañías de la Unión.

([18]) Véanse, por ejemplo, los asuntos C-92/01, Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio, Rec. 2003, p. I-1291, apartado 28, y C-70/99, Comisión/Portugal, Rec. 2001, p. I-4845, apartado 20.

([19]) Véase, por ejemplo, el asunto C-143/99, en particular los apartados 5, 54 y 55.

([20]) Véase la Decisión de la Comisión C(2007) 754 relativa a la ayuda estatal N 892/2006 – FI – Modificación del tipo diferenciado del impuesto sobre el consumo de energía, DO C 109, 15.5.2007, p. 1; Decisión de la Comisión C(2007) 2416/2 relativa al asunto N 775/2006 – DE – Tipos fiscales reducidos para la industria, la agricultura y la silvicultura, etc., DO C 152, 6.7.2007, p. 3; Decisión de la Comisión C(2005) 1815/3 relativa al asunto N 190/A/2005 – UK – Modificación de la tasa del cambio climático, DO C 146, 22.6.2006, p. 8, y Decisión de la Comisión C(2009) 8093/2 relativa al asunto N 327/2008 – DK – Reducciones del impuesto sobre NO_X a los grandes emisores de contaminantes y a las empresas que reducen la contaminación, y reducciones de impuestos al biogás y a la biomasa, DO C 166, 25.6.2010, p. 1.

Recursos del Estado e imputabilidad

(59) El hecho de que las autoridades irlandesas autorizasen una tarifa del impuesto inferior a la aplicada normalmente supuso una disminución de los ingresos fiscales del Estado, por haberse financiado con recursos estatales. Y dado que la decisión sobre dicha tarifa fue adoptada por las autoridades nacionales, la medida es imputable al Estado.

Efectos sobre la competencia y el comercio entre los Estados miembros

(60) En comparación con sus competidores, las compañías aéreas beneficiarias de la tarifa reducida quedaban exentas de unos costes que de otro modo habrían tenido que sufragar o que repercutir sobre sus clientes. Por este motivo, la tarifa reducida del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros mejoró su situación económica frente a otras empresas competidoras en el mercado del transporte aéreo, lo que falseaba o podía falsear la competencia.

(61) Cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa frente a otras empresas competidoras en el comercio intracomunitario, se considerará que afecta a este último ([21]). Para ello es suficiente que la empresa beneficiaria de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia ([22]). El sector del transporte aéreo se caracteriza por una intensa competencia entre las compañías de los diferentes Estados miembros, especialmente desde la entrada en vigor de la tercera fase de la liberalización del transporte aéreo («tercer paquete») el 1 de enero de 1993, esto es, del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ([23]), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ([24]) y del Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos ([25]). Por consiguiente, la tarifa reducida podía afectar al comercio entre los Estados miembros, desde el momento en que reforzaba la posición de determinadas compañías aéreas que competían en un mercado completamente liberalizado a nivel de la Unión.

(62) Dado que se cumplen todos los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la medida constituye una ayuda estatal a todas las compañías aéreas que operaban vuelos a los que se aplicaba la tarifa reducida.

5.2. **Legalidad**

(63) Al no haber informado de la medida antes de su aplicación, las autoridades irlandesas incumplieron sus obligaciones derivadas del artículo 108, apartado 3, del TFUE. La medida constituye, por tanto, una ayuda estatal ilegal.

5.3. **Compatibilidad de la ayuda con el TFUE**

(64) En virtud del artículo 106, apartado 3, letra c), del TFUE, podrán considerarse compatibles con el mercado interior las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Dado que se trata de una ayuda de funcionamiento que reduce los costes operativos de determinadas compañías aéreas, la misma resulta, en principio, incompatible con el mercado interior ([26]), tal como se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. La ayuda no entra en el ámbito de aplicación de ninguna de las directrices sobre compatibilidad de las ayudas estatales emitidas por la Comisión en este contexto. No está amparada, en particular, por las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales ([27]), dado que no está relacionada con la puesta en marcha de determinadas rutas. Las autoridades irlandesas no han alegado ni aportado dato alguno en el sentido de que la ayuda pueda considerarse compatible a tenor de las directrices comunitarias relativas a las ayudas estatales para la protección del medio ambiente ([28]). Por el contrario, han dejado claro que el objetivo del impuesto era incrementar los ingresos, y no proteger el medio ambiente. El hecho de que el impuesto en cuestión carezca de cualquier relación directa o proporcional con la reducción del consumo de energía, de la contaminación, de las emisiones de gases o de los niveles de ruido, corrobora este razonamiento. Por consiguiente, la Comisión no considera la ayuda compatible con el mercado interior, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 3, del TFUE.

(65) Dicha ayuda no está comprendida en ninguna de las restantes excepciones contempladas en el artículo 107, apartados 2 y 3, del TFUE.

(66) Por otra parte, incluso suponiendo que la ayuda fuera compatible con alguna de las excepciones del artículo 107, apartados 2 y 3, lo que no es el caso, el Tribunal de Justicia ha dictaminado que el procedimiento correspondiente a los artículos 107 y 108 del TFUE no debe producir en ningún caso un resultado contrario a las disposiciones específicas del Tratado. El Tribunal ha sostenido asimismo que aquellos aspectos de la ayuda que contravengan otras disposiciones del TFUE distintas de los artículos 107 y 108 pueden estar ligados tan indisolublemente al objeto de la ayuda que sea imposible evaluarlos por separado ([29]). En este caso concreto, como se describe en el considerando 10, las tarifas diferenciadas fueron objeto de una investigación de la Comisión,

([21]) Véanse, en particular, los asuntos 730/79 Philip Morris/Comisión [1980] ECR 2671, apartado 11, C-53/00 Ferring [2001] ECR I-9067, apartado 21, y C-372/97 Italia/Comisión [2004] ECR I-3679, apartado 44.
([22]) Asunto T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisión [1998] ECR II-717.
([23]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.
([24]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.
([25]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.
([26]) Asunto T-459/93, Siemens SA/Comisión, Rec. 1995, p. II-1675, apartado 48. Véanse también las sentencias en los asuntos T-396/08, Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión, Rec. 2010, (recurrida), apartados 46-48, C-156/98, Alemania/Comisión, Rec. 1980, p. I-6857, apartado 30, así como la jurisprudencia citada en las mismas.
([27]) DO C 312 de 9.12.2005, p. 1.
([28]) DO C 82 de 1.4.2008, p. 1.
([29]) Véanse, por ejemplo, las sentencias en los asuntos C-225/91, Matra/Comisión, Rec. 1993, p. I-3203, apartado 41, y T-156/98, RJB Mining/Comisión, Rec. 2001, p. II-337, apartado 112, así como la jurisprudencia citada en las mismas.

llegándose a la conclusión de que infringían las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1008/2008 y el artículo 56 del TFUE relativas a la libre prestación de servicios, desde el momento en que la diferenciación imponía condiciones más onerosas a la operación de los servicios aéreos intracomunitarios que a los servicios nacionales. El Tribunal de Justicia ha manifestado explícitamente, en los asuntos relativos a las tasas aeroportuarias, que las disposiciones del Tratado sobre la libre prestación de servicios son aplicables igualmente al sector del transporte ([30]). En el presente caso, la ayuda estatal tiene su origen en la propia diferenciación de las tarifas impositivas. Dado que el impuesto y la ayuda constituyen dos elementos de una misma medida fiscal, tienen carácter inseparable ([31]) y por lo tanto la ayuda estatal no se puede otorgar sin infringir el principio de la libre prestación de servicios. En este sentido, la ayuda no podría considerarse en ningún caso compatible con el TFUE, porque infringiría inevitablemente las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1008/2008 y el artículo 56 del Tratado.

(67) Por consiguiente, la Comisión llega a la conclusión de que la ayuda no puede considerarse compatible con el TFUE.

6. **CONCLUSIÓN**

(68) La Comisión concluye que la tarifa reducida del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros hacia destinos situados a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín, estipulada en la sección 55(2) de la Ley de Finanzas (nº 2), y en particular el artículo 2, apartado b) de la misma, aplicada durante el período comprendido entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011, constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Irlanda aplicó ilegalmente dicha ayuda estatal infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado.

(69) La ayuda estatal no corresponde a ninguna de las excepciones contempladas en el artículo 107, apartados 2 y 3 del TFUE. Puesto que no se aprecian otras razones en apoyo de la compatibilidad de la medida examinada, esta resulta incompatible con el mercado interior.

(70) La ayuda estatal consiste en la diferencia entre la tarifa reducida del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros y la tarifa normal de 10 EUR cargada a cada pasajero (es decir, 8 EUR por pasajero). Esto afecta a todos los vuelos realizados por aeronaves con una capacidad superior a 20 pasajeros y no utilizadas para vuelos oficiales o militares, cuyo origen sea un aeropuerto con un tráfico superior a los 10 000 pasajeros anuales y cuyo destino esté situado a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín. Los beneficiarios son Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann y otras compañías aéreas que Irlanda deberá identificar.

(71) De conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 659/1999, cuando se adopten decisiones negativas en casos de ayuda ilegal, la Comisión requerirá al Estado miembro interesado que tome todas las medidas necesarias a fin de obtener del beneficiario la recuperación de la ayuda. Por consiguiente, se debe requerir a Irlanda que recupere la ayuda incompatible.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal en forma de tarifa reducida del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros aplicable a todos los vuelos realizados por aeronaves con una capacidad superior a 20 pasajeros y no utilizadas para vuelos oficiales o militares, cuyo origen sea un aeropuerto con un tráfico superior a los 10 000 pasajeros anuales y cuyo destino esté situado a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín, recaudada entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011 a tenor de lo dispuesto en la sección 55 de la Ley de Finanzas (nº 2) de 2008, y concedida por Irlanda infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE, es incompatible con el mercado interior.

Artículo 2

Las ayudas individuales concedidas en el marco del régimen de ayuda al que se refiere el artículo 1 no constituirán ayuda si cumplen las condiciones establecidas en un reglamento adoptado de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 994/98 del Consejo ([32]).

Artículo 3

Las ayudas individuales concedidas en el marco del régimen de ayuda al que se refiere el artículo 1 que, en el momento de su concesión, cumplan las condiciones establecidas en un reglamento adoptado de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 994/98, o en una decisión de la Comisión autorizando un sistema de ayudas, serán compatibles con el mercado interior hasta los importes máximos aplicables a la categoría de ayuda correspondiente.

Artículo 4

1. Irlanda deberá recuperar de los beneficiarios las ayudas incompatibles concedidas en el marco del régimen de ayuda al que se refiere el artículo 1.

2. Los importes recuperables devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación.

3. Para el cálculo de los intereses se aplicará un tipo de interés compuesto de conformidad con lo establecido en el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión ([33]).

([30]) Véanse los asuntos C-92/01, Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio, apartado 23, y C-70/99, Comisión/Portugal, Rec. 2001, p. I-4845, apartados 27 y 28, así como el asunto C-49/89, Corsica Ferries France/Direction Générale des Douanes Françaises, Rec. 1989, p. 4441, apartado 10.

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

([32]) DO L 142 de 14.5.1998, p. 1.

([33]) DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

Artículo 5

1. La recuperación de la ayuda concedida con arreglo al régimen descrito en el artículo 1 será inmediata y efectiva.

2. Irlanda se asegurará de que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de notificación de la misma.

Artículo 6

1. En el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, Irlanda presentará la siguiente información:

a) la lista de beneficiarios que hayan recibido la ayuda en virtud del régimen al que se refiere el artículo 1, y el importe total de la ayuda recibida por cada uno de ellos en virtud de dicho régimen;

b) la cantidad total (principal e intereses de recuperación) que debe recuperarse del beneficiario;

c) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para dar cumplimiento a la presente Decisión;

d) los documentos que demuestren que se ha ordenado al beneficiario el reembolso de la ayuda.

2. Irlanda mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que haya concluido la recuperación de la ayuda a la que se refiere el artículo 1. Deberá facilitar de inmediato, a instancia de la Comisión, información sobre las medidas ya adoptadas y previstas para aplicar la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados de los beneficiarios.

Artículo 7

El destinatario de la presente Decisión será la República de Irlanda.

Hecho en Bruselas, el 25 de julio de 2012.

Por la Comisión

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente