DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 25 luglio 2012

riguardante l'aiuto di Stato SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Tassi di imposizione differenziati applicati dall'Irlanda al trasporto aereo

[notificata con il numero C(2012) 5037]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/199/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma delle disposizioni succitate [1], e tenuto conto di dette osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Nel 2009 la Commissione ha ricevuto da un operatore aereo (in appresso "il denunciante") una denuncia relativa a un presunto aiuto di Stato concernente diversi aspetti della tassa sul trasporto aereo attuata dall'Irlanda, tra cui i tassi di imposizione differenziati applicati ai voli le cui destinazioni si trovano a meno di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino, favorendo presumibilmente Aer Arann.

(2) In una lettera del 13 luglio 2011 la Commissione ha informato l'Irlanda della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato, in relazione alle aliquote di imposizione differenziate applicate nell'ambito della tassa irlandese sui viaggi aerei. La Commissione ha chiesto alle autorità irlandesi di inoltrare ai beneficiari una copia della decisione.

(3) Il 9 agosto 2011 e il 5 settembre 2011 l'operatore aereo Ryanair Ltd. (in appresso "Ryanair") ha inviato lettere relative alla decisione della Commissione di avviare il procedimento. La Commissione ha risposto il 5 ottobre 2011. Ryanair ha inviato un'altra lettera il 17 ottobre 2011.

(4) A seguito di una proroga del termine per inviare le risposte, il 15 settembre 2011 le autorità irlandesi hanno presentato le loro osservazioni in merito alla decisione della Commissione.

(5) Il 18 ottobre 2011 la decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [2]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni riguardo alla misura in questione.

(6) Il 17 novembre 2011 Ryanair ha risposto inviando le proprie osservazioni. Con lettera del 28 novembre 2011 la Commissione ha chiesto a Ryanair se la sua dichiarazione contenesse eventuali informazioni riservate che non dovevano essere trasmesse alle autorità irlandesi. Il 30 novembre 2011 Ryanair ha confermato che le osservazioni inviate il 17 novembre 2011 potevano essere trasmesse alle autorità irlandesi.

(7) Con lettera del 12 dicembre 2011 la Commissione ha inoltrato le osservazioni di Ryanair alle autorità irlandesi, le quali, a loro volta, hanno inviato i loro commenti il 13 gennaio 2012.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

(8) A decorrere dal 30 marzo 2009 le autorità irlandesi hanno introdotto un diritto di accisa sul trasporto aereo passeggeri. La base giuridica nazionale dell'imposta è la sezione 55 del *Finance (No. 2) Act 2008* (la seconda legge finanziaria del 2008), che introduce un diritto di accisa cui si fa riferimento come "tassa sui viaggi aerei" e che i vettori aerei sono tenuti a versare a "ogni partenza di un passeggero di un aereo da un aeroporto" ubicato in Irlanda [3]. La tassa diventa esigibile quando un passeggero parte da un aeroporto a bordo di un aereo in grado di trasportare più di 20 persone, che non è utilizzato per espletare funzioni di Stato o per scopi militari. Se in ultima analisi la tassa viene prelevata dal costo del biglietto pagato dai passeggeri, la responsabilità di riscuotere e pagare la tassa è degli operatori aerei [4].

[1] GU C 306 del 18.10.2011, pag. 10.

[2] Cfr. la nota 1.

[3] Sono esenti della tassa gli aeromobili la cui capacità è inferiore a 20 passeggeri e quelli utilizzati per svolgere funzioni di Stato o per scopi militari, come pure i passeggeri in partenza da aeroporti con meno di 10 000 passeggeri l'anno.

[4] Ogni operatore aereo soggetto al pagamento della tassa deve registrarsi presso il servizio delle entrate ed è tenuto, entro 20 giorni o un altro termine eventualmente fissato dal servizio delle entrate, a fornire a detto servizio una dichiarazione attestante il numero di passeggeri partiti durante il mese precedente.

(9) All'epoca dell'introduzione della tassa, l'importo da riscuotere era calcolato in funzione della distanza tra l'aeroporto di partenza e quello di arrivo al tasso di i) 2 euro nel caso di partenza da un aeroporto per una destinazione ubicata entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino e di ii) 10 euro in tutti gli altri casi.

(10) A seguito di un'indagine della Commissione su una possibile infrazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità ([5]) e dell'articolo 56 del trattato relativo alla libera prestazione dei servizi, i tassi sono stati modificati e, a partire dal 1º marzo 2011, su tutte le partenze, a prescindere dalle distanze, si applica un tasso unico di 3 euro ([6]).

3. MOTIVI PER AVVIARE IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

(11) La Commissione ha avviato il procedimento di indagine formale per quanto riguarda il tasso d'imposizione ridotto che è stato applicato ad alcune rotte nel periodo dal 30 marzo 2009 al 1º marzo 2011, poiché riteneva configurasse aiuto di Stato e nutriva dubbi circa la sua compatibilità con il mercato interno.

(12) Nella sua valutazione sul carattere selettivo della misura, la Commissione, in linea con la giurisprudenza consolidata ([7]), ha innanzitutto identificato il pertinente sistema fiscale di riferimento, occupandosi successivamente di verificare se la misura costituisse una deroga a tale sistema e, in caso affermativo, se l'Irlanda avesse dimostrato che tale deroga potesse essere giustificata dalla natura e dalla logica del sistema stesso.

(13) La Commissione ha concluso che, nel caso di specie, il sistema di riferimento è la tassazione dei passeggeri del trasporto aereo in partenza da un aeroporto ubicato in Irlanda.

(14) La Commissione ha osservato che il sistema di tassazione dei viaggi aerei prevedeva un tasso generale o normale applicabile a quasi tutti i voli e un tasso ridotto per i voli verso destinazioni ubicate entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino. I servizi della Commissione hanno concluso che il tasso normale costituiva il sistema di riferimento mentre il tasso ridotto, applicato a una categoria ben delimitata di voli, sembrava costituire un'eccezione.

(15) La Commissione nutriva dubbi sul fatto che la distanza tra l'aeroporto di partenza e quello di destinazione potesse giustificare l'applicazione di un tasso ridotto.

(16) Innanzitutto, il tasso non si applicava in funzione dell'effettiva lunghezza del viaggio ma considerando la distanza tra l'aeroporto di Dublino e quello di destinazione.

(17) In secondo luogo, la struttura e la natura oggettiva della tassa non sembravano essere legate alla distanza del volo, bensì al fatto che il luogo di partenza fosse un aeroporto irlandese. Il rapporto con l'autorità fiscale, il fatto imponibile (ovvero la partenza da un aeroporto irlandese) e le ripercussioni negative per la società irlandese (inquinamento acustico e atmosferico) erano esattamente le stesse per tutti i passeggeri in partenza da un aeroporto irlandese, indipendentemente dalla destinazione del volo e della distanza. Gli operatori aerei interessati si trovavano nella stessa situazione fattuale e giuridica rispetto all'obiettivo perseguito.

(18) In terzo luogo, il sistema fiscale non presentava una differenziazione articolata tra i livelli di tassazione in funzione della distanza del volo, ma fissava semplicemente due tassi: uno per i voli a distanza molto ridotta e l'altro per tutti gli altri voli. Questo criterio sembrava favorire i voli interni e quelli diretti verso alcune zone occidentali del Regno Unito, operando quindi una discriminazione tra i voli nazionali e quelli all'interno dell'Unione. Nel caso di specie, le autorità irlandesi hanno osservato che applicare il tasso più alto alle destinazioni soggette al tasso ridotto sarebbe stato sproporzionato rispetto al prezzo del biglietto. La Commissione ha concluso che il prezzo dei biglietti per le destinazioni nazionali non è necessariamente inferiore a quello dei voli verso altre destinazioni dell'UE. Pertanto, la riduzione del tasso non è sembrata giustificata dalla natura e dalla logica del sistema di tassazione dei viaggi aerei e la misura è stata quindi considerata selettiva.

(19) Giacché anche tutti gli altri criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato risultavano soddisfatti, la Commissione ha concluso che la misura si configurava come un aiuto di Stato a favore dei vettori aerei che avevano effettuato le rotte soggette all'applicazione del tasso ridotto.

(20) L'aiuto non sembrava rientrare nell'ambito d'applicazione di nessun orientamento della Commissione che stabilisce la compatibilità degli aiuti di Stato. Inoltre, dal momento che sembrava costituire un aiuto al funzionamento che discriminava i voli all'interno dell'Unione, l'aiuto non poteva essere considerato direttamente compatibile a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c, del trattato. Per giunta, l'aiuto non rientrava in nessuna delle altre esenzioni di cui all'articolo 107, paragrafo 2 o paragrafo 3, del trattato.

([5]) GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

([6]) La Commissione ha inviato la notifica formale del procedimento di infrazione mediante lettera del 18 marzo 2010. Secondo la Commissione, differenziando le aliquote della tassa sui viaggi aerei, l'Irlanda era venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del regolamento (CE) n. 1008/2008 e dell'articolo 56 del trattato. A seguito della lettera di notifica formale, le autorità irlandesi hanno modificato la tassa.

([7]) Cfr. per esempio le sentenze nella causa C-88/03 *Portogallo/Commissione* (Raccolta 2006, pag. I-7115, punto 56) e nella causa C-487/06 P *British Aggregates/Commissione* (Raccolta 2008, pag. I-10505, punti da 81 a 83).

(21) Di conseguenza, la Commissione nutriva dubbi in merito alla compatibilità della misura di aiuto con il mercato interno e, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 659/1999, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ([8]), ha deciso di avviare il procedimento di indagine formale invitando l'Irlanda e altre parti interessate a presentare le loro osservazioni.

4. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

(22) In risposta all'avviso pubblicato nella Gazzetta ufficiale ([9]), la Commissione ha ricevuto osservazioni dalle autorità irlandesi e da Ryanair.

4.1. Osservazioni delle autorità irlandesi

4.1.1. *La tassa è una tassa a carico dei consumatori*

(23) Le autorità irlandesi affermano che, per sua natura, la tassa sui viaggi aerei è essenzialmente una tassa a carico dei consumatori. Per facilità di applicazione, le autorità irlandesi hanno imposto a ciascuna compagnia aerea l'obbligo di versare direttamente al servizio delle entrate l'importo pertinente per ciascun passeggero in partenza da un aeroporto irlandese a bordo di un volo operato da quella compagnia. Gli operatori aerei sono tuttavia autorizzati a trasferire la tassa prelevandola dai loro passeggeri.

(24) Inoltre, la tassa sui viaggi aerei figura di norma tra le voci che compongono il prezzo del biglietto e/o è riportata tra le altre spese e tasse nei termini e condizioni generali delle compagnie. Di conseguenza, la tassa non conferisce un vantaggio a nessun operatore aereo in particolare, dal momento che si tratta semplicemente di un'ulteriore tassa, prelievo o commissione che è di fatto a carico del consumatore.

4.1.2. *Assenza di vantaggi a favore di operatori specifici*

(25) Secondo le autorità irlandesi, il conferimento di un vantaggio a operatori specifici è un requisito essenziale perché la tassa sui viaggi aerei rientri nella definizione di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Dal momento che questa tassa, sia essa di 10 euro o 2 euro, è fondamentalmente una tassa a carico dei consumatori, risulta difficile stabilire in che modo possa conferire un vantaggio a determinati operatori.

(26) È indubbio che tutti gli operatori, siano essi obbligati ad applicare la tassa di 10 euro o di 2 euro, sono in condizioni di parità. La questione è piuttosto quella di stabilire se sia conferito un vantaggio collettivamente agli operatori tenuti ad applicare soltanto la tassa di 2 euro. Secondo le autorità irlandesi, l'unico scenario realistico in cui la tassa sui viaggi aerei potrebbe costituire aiuto di Stato è quello in cui le compagnie aeree che effettuano viaggi verso destinazioni entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino sarebbero obbligate a riscuotere la tassa di 10 euro ma al contempo autorizzate a trattenere la differenza tra il tasso di 10 euro e quello di 2 euro. Tuttavia non era questo il caso. A questo proposito è importante sottolineare che, nel definire la tassa in questione, le autorità irlandesi non avevano in mente nessun operatore o modello di attività in particolare.

4.1.3. *Gli operatori aerei irlandesi non traggono nessun vantaggio*

(27) È innanzitutto opportuno precisare che l'Irlanda non possiede più compagnie aeree nazionali di per sé, dato che lo Stato ha ceduto la sua partecipazione in Aer Lingus, l'ex compagnia di bandiera, di cui detiene ora una partecipazione minoritaria.

(28) Se la tassa avesse avuto un effetto sulle compagnie aeree irlandesi, questo sarebbe stato estremamente diverso a seconda degli operatori. Le autorità irlandesi fanno presente che le rotte all'interno dell'Unione che erano soggette al tasso più alto di 10 euro erano gestite prevalentemente dalle stesse compagnie irlandesi. Nel periodo in esame i tre operatori aerei hanno detenuto circa il [93-97] (*) % del mercato dei voli a cui era applicato il tasso ridotto, ma sono stati dominanti anche nel mercato dei viaggi aerei all'interno dell'Unione, detenendo l'[82-87] (*) % di tutti i voli di questo tipo all'interno dell'Unione.

(29) Le autorità irlandesi hanno in particolare affermato che lo svantaggio dichiarato da Ryanair è palesemente ingiustificato, dal momento che la compagnia ha trasportato circa il [56-63] (*) % dei passeggeri lungo le tratte soggette all'applicazione del tasso ridotto (cfr. tabella 1).

Tabella n. 1

quote di mercato degli operatori aerei irlandesi sulle rotte in partenza dagli aeroporti irlandesi

Quote di mercato		
	Entro un raggio di 300 km	Oltre i 300 km ([1])
Ryanair	[56-63] (*) %	[42-47] (*) %
Aer Lingus	[16-23] (*) %	[35-40] (*) %
Aer Arann	[10-17] (*) %	[0,5-2,5] (*) %
TOTALE	[93-97] (*) %	[82-85] (*) %

([1]) Esclusivamente all'interno dell'Unione europea.

Fonte: informazioni fornite dall'Irlanda basate sui dati presentati dai tre operatori aerei irlandesi e su dati tratti dal Central Statistics Office (Istituto centrale di statistica).

([8]) GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

([9]) Cfr. la nota 1.

(*) Per motivi di segreto aziendale, si riporta un intervallo.

(30) Dalla tabella n. 1 si evince che il solo operatore che potrebbe eventualmente essere classificato come operatore di bandiera in virtù della partecipazione statale di minoranza (Aer Lingus) ha detenuto una quota molto maggiore di voli soggetti all'applicazione del tasso più elevato ([35-40] (*) %) rispetto ai voli soggetti al tasso ridotto ([16-23] (*) %). Pertanto, ammettendo che il tasso ridotto abbia avuto un qualche effetto sulle compagnie aeree, Aer Lingus ne sarebbe stata notevolmente svantaggiata.

(31) Per quanto concerne Aer Arann, la quale, secondo il denunciante, beneficerebbe anch'essa del presunto aiuto, le autorità irlandesi sottolineano che tra il 2007 e il 2010 la compagnia ha registrato un calo significativo del fatturato e del numero dei passeggeri. A seguito dell'introduzione della tassa, Aer Arann ha dichiarato una perdita di 18 milioni di euro. Risulta pertanto che prima dell'introduzione della tassa la compagnia era al culmine della sua redditività. Le autorità irlandesi fanno presente inoltre che il denunciante e Aer Arann erano concorrenti solo su un'unica rotta interna, di cui circa il [37-42] (*) % dei voli era effettuato dal denunciante. Per quanto riguarda i voli internazionali che beneficiavano del tasso ridotto (diretti nella parte occidentale del Regno Unito), il denunciante ha gestito oltre il [37-42] (*) % dei voli di linea mentre le quote di Aer Arann e di Aer Lingus sono state inferiori.

(32) Inoltre, gli operatori aerei non irlandesi hanno sempre avuto la possibilità di effettuare voli soggetti al tasso ridotto. In tale contesto lo Stato non godeva di alcun potere discrezionale. Le autorità irlandesi affermano che, se avessero avuto un vantaggio nell'operare i voli soggetti al tasso ridotto, gli operatori stranieri (non irlandesi) avrebbero deciso di effettuarli, ma l'assenza di compagnie straniere che effettuano tali voli suggerisce che il tasso ridotto non ha conferito alcun vantaggio.

4.1.4. *Il tasso ridotto è stato introdotto per evitare di applicare un tasso di imposizione sproporzionato rispetto al prezzo del biglietto*

(33) Le autorità irlandesi sottolineano che lo scopo della differenziazione dei tassi era di introdurre nella tassa un elemento di proporzionalità in funzione della distanza, dal momento che i prezzi dei biglietti sono generalmente inferiori per le destinazioni più vicine. Pur ammettendo l'assenza di una correlazione perfetta tra distanza e prezzo, la correlazione esistente è stata comunque ritenuta sufficiente per giustificare la divisione della tassa in due livelli. Le autorità irlandesi ritengono che un eventuale meccanismo che consenta una differenziazione più precisa in funzione della distanza renderebbe il sistema estremamente complesso e oneroso dal punto di vista amministrativo.

4.1.5. *Assenza di distorsione della concorrenza*

(34) Le autorità irlandesi sostengono che il tasso di imposizione più basso non ha generato alcuna distorsione della concorrenza e non ha avuto effetti sugli scambi. Innanzitutto, la tassa, dal momento che per sua natura era una tassa a carico del consumatore, non ha avuto effetti percepibili sugli operatori aerei. In secondo luogo, i tassi di imposizione diversi non distinguevano il mercato irlandese da quello degli altri Stati membri La stragrande maggioranza dei voli soggetti all'applicazione del tasso più basso era diretta all'estero (68 % contro il 32 % di voli nazionali). In terzo luogo, gli operatori aerei sono attivi in un mercato aperto alla concorrenza, il che significa che il mercato era aperto a nuovi soggetti cui sarebbe stato imposto il tasso più basso, alle stesse condizioni degli altri operatori aerei. Se il tasso più basso avesse conferito un vantaggio a determinati operatori, le compagnie non irlandesi avrebbero presumibilmente deciso di operare rotte soggette al tasso inferiore. Il fatto che nessun nuovo operatore sia entrato sul mercato indica che il tasso più basso non ha conferito un vantaggio a determinati vettori aerei.

4.1.6. *L'eventuale aiuto sarebbe un aiuto de minimis o avrebbe un effetto trascurabile sugli operatori aerei interessati*

(35) Le autorità irlandesi affermano che, anche se dovesse essere considerato aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, del trattato, il tasso ridotto dovrebbe essere comunque ritenuto compatibile con il mercato interno in quanto aiuto *de minimis* o per i suoi effetti trascurabili sugli operatori aerei coinvolti.

4.2. **Osservazioni dei terzi interessati**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Per quanto attiene alla natura di aiuto di Stato del tasso più basso di imposizione, Ryanair concorda con l'opinione preliminare della Commissione contenuta nella decisione del 13 maggio 2011, ovvero che il tasso inferiore conferisce un vantaggio a determinati operatori aerei e si configura come un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Tuttavia, Ryanair non condivide la posizione della Commissione secondo cui i) il tasso di 10 euro deve essere considerato il tasso "normale" e ii) la misura ha conferito un vantaggio a Ryanair.

(37) Per quanto concerne la definizione di tasso "normale" o "standard" nell'ambito del sistema fiscale, Ryanair afferma che la posizione della Commissione, secondo cui il tasso di 10 euro è normale e tutti gli operatori cui è stato applicato il tasso di 2 euro hanno ottenuto un vantaggio, è arbitraria. Per Ryanair non c'è motivo di ritenere "normale" il tasso più elevato, e non quello più basso. Inoltre, dal momento che il doppio tasso è stato sostituito da un tasso unico, quest'ultimo risulta probabilmente da una combinazione dei due tassi iniziali. Pertanto il nuovo tasso sarebbe il riferimento ragionevole per valutare ogni potenziale danno o agevolazione derivante dal doppio sistema.

(38) Ryanair afferma inoltre di non aver tratto alcun un vantaggio dalla doppia tassa sui viaggi aerei. Nel valutare se una misura si configura come un aiuto di Stato, la

Commissione deve tener conto degli effetti globali sul potenziale beneficiario e, in particolare, dedurre ogni spesa specifica che grava sull'agevolazione conferita dal presunto aiuto. Nel periodo di applicazione del sistema di doppia tassazione, Ryanair ha versato le imposte riprese nella tabella n. 2.

Tabella n. 2

passeggeri trasportati e tasse corrisposte nel periodo dal 30 marzo 2009 al 1º marzo 2011.

Categoria di destinazione rispetto all'aeroporto di Dublino	Passeggeri tassati	Tassa versata	Quota
Entro 300 km sul territorio nazionale (2 EUR)	[…] (*)	[…] (*) EUR	[0,5-2,5] (*) %
Entro 300 km al di fuori del territorio nazionale (2 EUR)	[…] (*)	[…] (*) EUR	[1,5-4,5] (*) %
Oltre 300 km all'interno dell'UE	[…] (*)	[…] (*) EUR	[93-98] (*) %
Oltre 300 km al di fuori dell'UE	[…] (*)	[…] (*) EUR	[0,3-2,5] (*) %
TOTALE	[…] (*)	[…] (*) EUR	100 %

(39) Dal momento che ritiene che il nuovo tasso unico di 3 EUR debba essere considerato l'importo normale, nel periodo dal 30 marzo 2009 al 1º marzo 2011 Ryanair avrebbe dovuto versare a titolo dell'imposta sui viaggi aerei l'importo di […] (*) euro ([10]), ovvero […] (*) euro in meno rispetto alla somma effettivamente versata (vd. tabella n. 2). Ryanair sostiene pertanto di non aver tratto alcun beneficio dall'applicazione del tasso più basso, semmai di esserne stata danneggiata.

4.3. **Osservazioni dell'Irlanda sui commenti delle parti interessate**

(40) Il 13 gennaio 2012 le autorità irlandesi hanno presentato le loro osservazioni sui commenti di Ryanair. *In primo luogo* le autorità irlandesi non concordano con la descrizione della tassa fatta da Ryanair, poiché, secondo loro, si tratta essenzialmente di una tassa a carico dei consumatori e il tasso inferiore non conferisce un vantaggio alle compagnie aeree. *In secondo luogo*, non è chiaro come Ryanair possa essere la parte più direttamente e negativamente lesa dal tasso ridotto, in particolare dal momento che ha trasportato circa il [56-63] (*) % dei passeggeri sui voli soggetti alla tassa inferiore. *In terzo luogo* non vi sono prove a dimostrazione del fatto che il tasso inferiore sia stato pensato per sostenere Aer Arann. Le autorità irlandesi non avevano in mente nessun operatore in particolare quando hanno stabilito la tassa in questione. *In quarto luogo*, l'argomentazione di Ryanair per cui il tasso più alto di 10 euro non deve essere considerato il tasso normale dell'imposta sui viaggi aerei è priva di logica. Nell'ambito del sistema di doppia imposizione, il tasso più elevato è stato applicato a una percentuale di voli in partenza compresa tra l'85 e il 90 %. Le autorità irlandesi hanno ribadito di aver concesso una deroga al tasso standard di 10 euro, al fine di introdurre nella tassa un elemento di proporzionalità legato alla distanza.

([10]) 3 EUR moltiplicati per […] (*) passeggeri.

5. **VALUTAZIONE**

5.1. **Esistenza di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato**

(41) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato "sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

Selettività

(42) Per rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, una misura deve essere selettiva ([11]). Per stabilire il carattere selettivo di una misura, la Commissione deve valutare se la misura favorisca "talune imprese o talune produzioni" rispetto ad altre che si trovano in una situazione di fatto e di diritto analoga alla luce dell'obiettivo perseguito dal provvedimento interessato ([12]). Secondo la giurisprudenza consolidata ([13]), una misura fiscale è selettiva a priori se costituisce una deroga alla normale applicazione del quadro fiscale generale.

(43) Pertanto la Commissione deve innanzitutto identificare il pertinente sistema fiscale di riferimento. Per quanto concerne la tassazione, la Commissione osserva che, in linea di principio, la definizione del sistema fiscale è di competenza esclusiva degli Stati membri. Nell'elaborare il proprio sistema fiscale, le autorità irlandesi hanno deciso di definire come elemento imponibile della tassa sui viaggi aerei la partenza di un passeggero di un aereo da un aeroporto situato in Irlanda. Il sistema di riferimento è pertanto la tassazione dei passeggeri di voli in partenza da un aeroporto in Irlanda. L'obiettivo del sistema è di alimentare il bilancio statale. La conclusione che il sistema di riferimento sia la tassazione dei passeggeri di aerei in partenza da un aeroporto ubicato in Irlanda è stata confermata dalle autorità irlandesi nella loro risposta alle osservazioni della parte terza.

([11]) Cfr. causa C-66/02, *Italia/Commissione* (Raccolta 2005, pag. I-10901, punto 94).

([12]) Cfr. per esempio le cause C-143/99 *Adria-Wien Pipeline e Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* (Raccolta, 2001, pag. I-8365, punto 41), C-308/01 *GIL Insurance e altri* (Raccolta 2004, pag. I-4777, punto 68), C-172/03 *Heiser* (Raccolta 2005, pag. I-1627, punto 40), C-88/03 *Portogallo* (Raccolta 2006, pag. I-7115, punto 54) e C-169/08 *Presidente del Consiglio dei Ministri contro Regione Sardegna* (Raccolta 2009, pag. I-10821, punto 61).

([13]) Cfr. per esempio le sentenze nella causa T-210/02 *RENV British Aggregates Association/Commissione*, (Raccolta 2006, pag. II-2789, punto 107) e nelle cause C-88/03 *Portogallo* (punto 56) e C-487/06 P *British Aggregates/Commissione* (Raccolta 2008, punti 81-83).

(44) In secondo luogo, in linea con la giurisprudenza consolidata ([14]), la Commissione deve stabilire se la misura in questione costituisca una deroga al sistema di riferimento individuato.

(45) Ryanair sostiene che il tasso ridotto di 2 euro (oppure il tasso unico di 3 euro introdotto il 1º marzo 2011) deve essere considerato il tasso normale nel quadro del sistema di imposizione dei viaggi aerei. Tuttavia, dal momento che il tasso ridotto si applicava esclusivamente alle destinazioni nazionali, ad eccezione di alcune destinazioni nella parte occidentale del Regno Unito e, secondo le autorità irlandesi, solo al 10-15 % di tutti i voli interessati, esso non può essere considerato "normale". Per quanto concerne il tasso di 3 euro, questa tariffa non era in vigore all'epoca cui la presente decisione fa riferimento e non può pertanto essere considerata come il tasso normale del sistema di imposizione dei viaggi aerei di quel momento. La Commissione conclude perciò che il tasso più elevato di 10 euro è il tasso normale del sistema di riferimento, mentre il tasso ridotto di 2 euro, applicato a una categoria ben determinata di voli, costituisce un'eccezione.

(46) In terzo luogo la Commissione deve esaminare se tali eccezioni sono giustificate dalla "natura o dalla struttura generale del sistema" ([15]) nello Stato membro. Se così fosse, la misura non è considerata tale da conferire un vantaggio selettivo e non costituisce pertanto aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. In tale contesto è opportuno osservare che, stando alla giurisprudenza ([16]), prevalgono i principi informatori o basilari del sistema di riferimento e non quelli della particolare misura in questione.

(47) Secondo le autorità irlandesi il tasso più basso è stato introdotto per aggiungere nella tassa un elemento di proporzionalità in funzione della distanza del volo. Per la Commissione il ragionamento non è legato ai principi informatori o basilari del sistema tributario stesso, ma piuttosto a quelli della deroga. La struttura e la natura oggettiva della tassa non erano legate alla distanza del volo, bensì al fatto che il luogo di partenza fosse un aeroporto irlandese. Il rapporto con l'autorità fiscale, il fatto imponibile (ovvero la partenza da un aeroporto irlandese) e le ripercussioni negative per la società irlandese causate dalla partenza dei passeggeri da un aeroporto irlandese (per esempio, inquinamento acustico e atmosferico) erano esattamente le stesse indipendentemente dalla destinazione del volo e della distanza. Gli operatori aerei interessati si trovavano pertanto in una situazione fattuale e giuridica analoga rispetto all'obiettivo perseguito.

(48) In aggiunta, il sistema fiscale non presentava una differenziazione articolata tra i livelli di tassazione in funzione della distanza effettiva dei voli. Innanzitutto, il tasso di imposizione non si applicava in base all'effettiva lunghezza del volo ma in funzione della distanza tra l'aeroporto di Dublino e quello di destinazione, a prescindere dal luogo di partenza. In secondo luogo, il sistema fiscale prevedeva solo due tassi: uno per i voli a distanza molto ridotta dall'aeroporto di Dublino e l'altro per tutti gli altri voli.

(49) Inoltre, anche se il motivo della deroga risiede nella natura e nella logica dei principi del sistema di tassazione dei viaggi aerei, la Corte ha stabilito che una data agevolazione deve essere coerente non solamente con le caratteristiche inerenti al sistema tributario di cui trattasi, ma anche relativamente all'attuazione di detto sistema ([17]). Come accennato al punto 47, il sistema fiscale di fatto non assicurava tassi proporzionati in funzione della lunghezza effettiva dei voli, giacché il tasso applicabile era fissato in base alla distanza tra l'aeroporto di Dublino e quello di destinazione, a prescindere dal luogo effettivo di partenza, e prevedeva solo due tassi: uno per i voli a distanza molto ridotta dall'aeroporto di Dublino e l'altro per tutti gli altri voli. Il prezzo dei biglietti per i voli nazionali non è necessariamente inferiore a quello dei voli verso altre destinazioni dell'UE. La misura non era pertanto in grado di conseguire il suo obiettivo, ovvero garantire la proporzionalità della tassa in funzione della distanza del volo. Nel caso di specie, né le autorità irlandesi né nessun'altra parte terza ha rilevato che l'effetto della deroga è stato proprio quello di rendere la tassa effettivamente proporzionale alla distanza. Al contrario, le autorità irlandesi riconoscono l'assenza di una correlazione perfetta tra la distanza e il tasso di imposizione.

(50) La Commissione ritiene pertanto che non vi sia motivo di modificare la sua opinione preliminare, ovvero che il tasso più basso non rientra nella logica e nella struttura generale del sistema di imposizione dei viaggi aerei. Di conseguenza, la Commissione ritiene che la misura sia selettiva e non giustificata dalla natura e dalla logica del sistema.

Vantaggio

(51) La spesa per le tasse costituisce un costo generalmente sostenuto dall'impresa.

([14]) Cfr. nota 13.

([15]) Cfr. per esempio la causa C-173/73 *Italia/Commissione* (Raccolta 1994, pag. 709) oltre al punto 13 e segg. della comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme relative agli aiuti di Stato alle misure di tassazione diretta delle imprese (*GU C 384 del 10.12.1998, pag. 3*).

([16]) Cfr. per esempio le sentenze nei procedimenti riuniti da C-78/08 a C-80/08, *Ministero dell'Economia e delle Finanze e Agenzia delle Entrate/Paint Graphos Soc. coop. arl, Adige Carni Soc. coop. arl, in liquidazione/Agenzia delle Entrate* e *Ministero dell'Economia e delle Finanze, e Ministero delle Finanze/Michele Franchetto*, non pubblicata, e la causa T-210/02, punto 107.

([17]) Cfr. per esempio la sentenza nelle cause riunite C-78/08 a C-80/08, punto 73.

(52) L'applicazione della tassa sui viaggi aerei può incidere sulle entrate della compagnia aerea soggetta al pagamento dell'imposta, causando un aumento dei prezzi dei biglietti per i clienti, oppure riducendo il margine di profitto per ogni biglietto venduto, nel caso in cui la compagnia decida di non trasferire la tassa al consumatore. A tal proposito la Corte ha stabilito che: "*dato che l'importo delle tasse aeroportuali incide direttamente e automaticamente sul prezzo del tragitto, il fatto di stabilire differenze tra gli importi delle tasse gravanti sui passeggeri si ripercuote automaticamente sul costo del trasporto, che privilegia […], l'accesso ai voli nazionali o regionali rispetto all'accesso ai voli intracomunitari*" ([18]).

(53) Rispetto al tasso normale quindi, il tasso ridotto per un determinato tipo di voli ha un minore effetto sugli operatori aerei che li offrono, i quali sono sollevati da un costo che di norma dovrebbero sostenere e hanno una spesa inferiore da trasferire ai loro passeggeri o di cui farsi carico.

(54) Di conseguenza, la Commissione conclude che il tasso più basso di imposizione fiscale ha fornito un vantaggio agli operatori aerei che hanno effettuato le rotte soggette a questo tasso. Grazie al costo inferiore che hanno trasferito ai clienti o sostenuto direttamente, questi operatori aerei hanno risparmiato, migliorando così la loro situazione finanziaria rispetto ad altri vettori aerei concorrenti nel mercato del trasporto aereo. Il vantaggio corrisponde alla differenza tra il tasso più basso di 2 euro e il tasso normale di 10 euro nel periodo compreso tra il 30 marzo 2009 e il 1º marzo 2011. La Commissione osserva che i voli soggetti al tasso ridotto sono stati per la maggior parte effettuati da operatori aerei con un forte legame con l'Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann e Ryanair sono state fondate in Irlanda dove hanno tuttora le loro sedi centrali). Pertanto, il tasso ridotto ha conferito un vantaggio reale agli operatori aerei irlandesi rispetto agli altri operatori dell'Unione.

(55) La Commissione non può accettare l'argomentazione di Ryanair, secondo cui il vantaggio era limitato alla differenza tra il tasso più basso e quello di 3 euro, introdotto solo il 1º marzo 2011. Questo importo non era in vigore nello stesso periodo di applicazione del tasso ridotto e, se all'interno di un sistema che prevede due tassi, uno più basso e uno più alto, è prevista un'agevolazione, adottare un termine di riferimento fissandolo all'incirca a metà tra i due tassi non tiene conto di tutto l'aiuto che è stato concesso.

(56) Ryanair sostiene inoltre di aver tratto meno benefici dal tasso più basso rispetto, per esempio, a Aer Arann, dal momento che le destinazioni della maggioranza dei suoi voli sono interessate dall'applicazione del tasso più alto. Tuttavia, il vantaggio derivante dall'applicazione del tasso più basso di 2 euro è la differenza tra tale tasso e quello standard di 10 euro. Nell'applicare il tasso ridotto ad alcuni voli, Ryanair, come tutte le altre compagnie che hanno effettuato voli soggetti a tale tasso, ha beneficiato di un vantaggio corrispondente alla differenza tra i due tassi.

(57) Secondo le intenzioni delle autorità irlandesi, la tassa doveva essere trasferita ai passeggeri, non comportando quindi alcun vantaggio per gli operatori aerei. In tale contesto la Commissione osserva che la riduzione del tasso normale di una data imposta può conferire un vantaggio selettivo all'operatore aereo soggetto al pagamento del tasso ridotto anche nella situazione in cui questi sia obbligato per legge a trasferire tale imposta al consumatore ([19]). La Commissione rileva inoltre che, nel caso di specie, la misura non prevedeva un meccanismo che assicurasse l'effettivo trasferimento della tassa ai passeggeri, bensì lasciava liberi gli operatori di decidere se e come trasferire l'imposta. Di fatto, nella sua denuncia, il denunciante affermava il contrario, ovvero che non poteva trasferire il costo dell'imposta sui passeggeri onde evitare un effetto sproporzionato sui prezzi dei biglietti. La Commissione non concorda quindi con le autorità irlandesi sul fatto che non vi fosse un vantaggio per gli operatori aerei: i vettori soggetti al tasso ridotto per alcuni voli trasferivano un costo inferiore ai loro passeggeri rispetto agli altri vettori. Questa posizione è in linea con la pratica della Commissione in materia di misure di aiuto derivanti da un diritto di accisa ([20]), secondo cui le esenzioni da tali diritti conferiscono un vantaggio all'operatore aereo soggetto al pagamento dell'imposta, a prescindere dal fatto che decida di trasferire il costo ai suoi clienti.

(58) Di conseguenza, la Commissione conclude che il tasso più basso ha conferito un vantaggio a determinati operatori aerei. Il vantaggio corrisponde alla differenza tra il tasso più basso di 2 euro e il tasso normale di 10 euro nel periodo compreso tra il 30 marzo 2009 e il 1º marzo 2011. I voli soggetti al tasso ridotto sono stati effettuati per la maggior parte da operatori con un forte legame con l'Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann e Ryanair). Pertanto, il tasso ridotto ha conferito un vantaggio reale agli operatori aerei irlandesi rispetto agli altri operatori dell'Unione.

([18]) Cfr. per esempio la causa C-92/01 *Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio* (Raccolta 2003, pag. I-1291, punto 28) e la causa C-70/99 *Commissione/Portogallo* (Raccolta 2001, pag. I-4845, punto 20).

([19]) Cfr. per esempio la causa C-143/99, in particolare i punti 5, 54 e 55.

([20]) Cfr. decisione C(2007)754 della Commissione riguardante l'aiuto di Stato N 892/2006 – FI – Modifica al regime fiscale differenziato per l'energia, GU C 109 del 15.5.2007, pag. 1; decisione C(2007) 2416/2 della Commissione riguardante il caso N 775/2006 – DE – Aliquota d'imposta ridotta per il settore manifatturiero, agricolo e forestale, ecc., GU C 152 del 6.7.2007, pag. 3; decisione C(2005) 1815/3 della Commissione relativa al caso N 190/A/2005 – UK – Modifica al prelievo sul cambiamento climatico, GU C 146 del 22.6.2006, pag. 8; decisione C(2009) 8093/2 relativa al caso N 327/2008 – DK – Riduzioni dell'imposta sulle emissioni di NOx per grandi inquinatori e società che riducono l'inquinamento e sgravi fiscali per biogas e biomassa, GU C 166 del 25.6.2010 pag. 1.

Risorse statali e imputabilità

(59) Il fatto che le autorità irlandesi abbiano autorizzato un tasso d'imposta più basso rispetto al tasso normalmente applicato ha provocato una perdita di gettito per lo Stato, implicando perciò il ricorso a risorse statali. Dal momento che l'applicazione del tasso ridotto è stata decisa dalle autorità nazionali, la misura è imputabile allo Stato.

Incidenza sulla concorrenza e sugli scambi fra Stati membri

(60) Gli operatori aerei che hanno beneficiato del tasso ridotto sono stati esonerati da costi che altrimenti avrebbero dovuto sostenere o trasferire ai passeggeri e hanno migliorato la loro situazione finanziaria rispetto ai loro concorrenti sul mercato del trasporto aereo, falsando o minacciando di falsare la concorrenza.

(61) Allorché un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto ([21]). È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ([22]). Il settore del trasporto aereo è caratterizzato da un'intensa concorrenza tra operatori di diversi Stati membri, in particolare a partire dall'entrata in vigore, il 1º gennaio 1993, della terza fase di liberalizzazione dei trasporto aerei ("terzo pacchetto"), ovvero del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei ([23]), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ([24]) e del regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci ([25]). Il tasso ridotto ha pertanto influito sugli scambi tra Stati membri poiché ha rafforzato la posizione di alcuni operatori aerei concorrenti in un mercato interamente liberalizzato a livello dell'Unione.

(62) Giacché tutti gli altri criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono soddisfatti, la misura si configura come un aiuto di Stato a vantaggio di tutti i vettori aerei che hanno effettuato voli soggetti all'applicazione del tasso ridotto.

5.2. **Legittimità**

(63) Venendo meno all'obbligo di notifica della misura prima di darvi esecuzione, le autorità irlandesi non hanno rispettato le disposizioni di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Di conseguenza, la misura costituisce un aiuto di Stato illegittimo.

5.3. **Compatibilità dell'aiuto con il TFUE**

(64) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, possono considerarsi compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Dal momento che l'aiuto ha costituito un aiuto al funzionamento che riduceva le spese correnti di alcuni operatori aerei, secondo la giurisprudenza della Corte la misura è in linea di principio incompatibile con il mercato interno ([26]). L'aiuto non rientra nell'ambito d'applicazione di nessun orientamento della Commissione che stabilisce la compatibilità degli aiuti di Stato in quest'ambito e, in particolare, non rientra negli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ([27]), dal momento che non è legato all'apertura di determinate rotte. Le autorità irlandesi non hanno presentato argomenti né fornito informazioni per dimostrare che l'aiuto poteva essere ritenuto compatibile ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale ([28]), ma, al contrario, hanno precisato che l'obiettivo della misura è l'aumento del reddito e non la tutela dell'ambiente. Il fatto che la tassa in questione non sia affatto legata in modo chiaro o proporzionale alla riduzione, per esempio, del consumo energetico, dell'inquinamento, delle emissioni di gas a effetto serra o dell'inquinamento acustico, avalla tale ragionamento. La Commissione pertanto ritiene che l'aiuto non sia compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

(65) L'aiuto non rientra in nessuna delle altre esenzioni di cui all'articolo 107, paragrafo 2 o paragrafo 3, del trattato.

(66) Inoltre, anche se l'aiuto fosse compatibile con una delle eccezioni di cui all'articolo 107, paragrafo 2 o 3, del trattato, ma ciò non è il caso, la Corte ha stabilito che la procedura prevista dagli articoli 107 e 108 del trattato non deve portare a un risultato contrario alle disposizioni specifiche del trattato. La Corte ha inoltre affermato che quegli aspetti dell'aiuto che contravvengono a norme specifiche del trattato, diverse dagli articoli 107 e 108, possono essere così indissolubilmente connessi all'oggetto dell'aiuto da rendere impossibile una loro valutazione separata ([29]). Nel caso di specie, come illustrato al

([21]) Cfr. in particolare la causa C-730/79 *Philip Morris/Commissione* (Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11), la causa C-53/00 *Ferring* (Raccolta 2001, pag. I-9067, punto 21) e la causa C-372/97 *Italia/Commissione* (Raccolta 2004, pag. I-3679, punto 44).

([22]) Causa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-717).

([23]) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

([24]) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

([25]) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15.

([26]) Causa T-459/93, *Siemens SA/Commissione* (Raccolta 1995, pag. II-1675, punto 48). Cfr. anche la sentenza nella causa T-396/08 *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione* (Raccolta 2010 (impugnata), punti 46-48), causa C-156-98 *Germania/Commissione* (Raccolta 1980, pag. I-6857, punto 30 e la giurisprudenza ivi citata).

([27]) GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

([28]) GU C 82 del 1.4.2008, pag. 1.

([29]) Cfr. per esempio le sentenze nelle cause C-225/91 *Matra/Commissione* (Raccolta 1993, pag. I-3203, punto 41) e T-156/98 *RJB Mining/Commissione* (Raccolta 2001, pag. II-33 7, punto 112 e la giurisprudenza ivi citata).

punto 10, la differenziazione dei tassi è stata oggetto di un'indagine della Commissione, a seguito della quale è stata giudicata non conforme al regolamento (CE) n. 1008/2008 e all'articolo 56 del trattato sulla libera prestazione dei servizi, poiché ha imposto condizioni più onerose per la prestazione dei servizi di trasporto aereo all'interno dell'Unione rispetto a quelle previste per gli stessi servizi entro i confini nazionali. Nelle cause in materia di tasse aeroportuali, la Corte ha esplicitamente stabilito che le disposizioni in materia di libera prestazione dei servizi contenute nel trattato si applicano anche al settore dei trasporti ([30]). Nel caso di specie l'aiuto di Stato deriva proprio dalla differenziazione dei tassi di imposizione. Dal momento che la tassa e l'aiuto costituiscono due elementi della stessa misura fiscale, essi sono inseparabili ([31]) e l'aiuto di Stato non può quindi essere concesso senza violare il principio della libera prestazione dei servizi. Di conseguenza, in nessun caso l'aiuto può essere dichiarato compatibile con il trattato, poiché violerebbe inevitabilmente le disposizioni del regolamento (CE) n. 1008/2008 e l'articolo 56 del trattato.

(67) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto non può essere considerato compatibile con il trattato.

6. **CONCLUSIONI**

(68) La Commissione ritiene che il tasso ridotto della tassa sui viaggi aerei per i voli la cui destinazione si trova entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino, previsto dalla sezione 55 del *Finance (No. 2) Act 2008*, in particolare l'articolo 2, lettera b), per il periodo dal 30 marzo 2009 al 1º marzo 2011, costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. L'Irlanda ha dato illegalmente esecuzione all'aiuto di Stato in questione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

(69) L'aiuto di Stato non è conforme a nessuna deroga prevista dall'articolo 107, paragrafi 2 e 3 del trattato. Dal momento che non è riscontrabile nessun altro elemento attestante la compatibilità della misura in questione, questa è incompatibile con il mercato interno.

(70) L'aiuto di Stato corrisponde alla differenza tra il tasso più basso dell'imposta sui viaggi aerei, prelevata da ciascun passeggero, e il tasso normale di 10 euro (ovvero 8 euro per passeggero). Sono interessati tutti i voli effettuati da aeromobili di capacità superiore a 20 passeggeri e non utilizzati per svolgere funzioni di Stato o a scopi militari, in partenza da un aeroporto con oltre 10 000 passeggeri l'anno verso una destinazione situata entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino. I beneficiari sono Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann e altri vettori aerei che l'Irlanda deve indicare.

(71) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999, in caso di decisione negativa relativa a casi di aiuti illegali, la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dai beneficiari. Si invita pertanto l'Irlanda a procedere al recupero dell'aiuto ritenuto incompatibile,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato consistente in un tasso d'imposizione ridotto della tassa sui viaggi aerei applicabile a tutti i voli con un aeromobile di capacità superiore a 20 passeggeri e non utilizzato per espletare funzioni di Stato o a scopi militari, in partenza, nel periodo compreso tra il 30 marzo 2009 e il 1º marzo 2011, da un aeroporto con oltre 10 000 passeggeri l'anno verso una destinazione situata entro un raggio di 300 chilometri dall'aeroporto di Dublino, attuato illegalmente dall'Irlanda in applicazione della sezione 55 del *Finance (No. 2) Act 2008*, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 2

L'aiuto individuale concesso a norma del regime di cui all'articolo 1 non costituisce aiuto di Stato se soddisfa le condizioni previste da un regolamento adottato conformemente all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 994/98 ([32]).

Articolo 3

L'aiuto individuale concesso nel quadro del regime di cui all'articolo 1, che, al momento della concessione, soddisfa le condizioni di un regolamento adottato a norma dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 994/98 o di una decisione della Commissione che approva un regime di aiuti, è compatibile con il mercato interno, fino alle intensità massime di aiuto applicabili a quel tipo di aiuto.

Articolo 4

1. L'Irlanda procede al recupero dell'aiuto incompatibile concesso nel quadro del regime di cui all'articolo 1 presso i beneficiari.

2. Gli importi da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui sono state posti a disposizione dei beneficiari fino alla data del loro effettivo recupero.

3. Gli interessi devono essere calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capitolo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([33]).

([30]) Cfr. le cause C-92/01 *Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio*, punto 23, e C-70/99 *Commissione/Portogallo* (Raccolta 2001, pag. I-4845, punti 27 e 28), nonché la causa C-49/89 *Corsica Ferries France/Direction Générale des Douanes Françaises* (Raccolta 1989, pag. 4441, punto 10).

([31]) Causa C-526/04 *Laboratoires Boiron/ACOSS* (Raccolta 2006, pag. I-7529, punto 45).

([32]) GU L 142 del 14.5.1998, pag. 1.

([33]) GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1.

Articolo 5

1. Il recupero degli aiuti concessi dal regime di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.

2. L'Irlanda garantisce l'attuazione della presente decisione entro un termine di quattro mesi a decorrere dalla data della sua notifica.

Articolo 6

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, l'Irlanda trasmette le seguenti informazioni:

a) l'elenco dei beneficiari che hanno ricevuto un aiuto nell'ambito del regime di cui all'articolo 1 e l'importo complessivo dell'aiuto ricevuto da ciascuno di loro a norma del suddetto regime;

b) l'importo totale, in capitale e interessi, da recuperare presso ogni beneficiario;

c) la descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione e

d) i documenti attestanti che ai beneficiari è stato ordinato di rimborsare l'aiuto.

2. L'Irlanda informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto concesso nel quadro del regime di cui all'articolo 1, e trasmette immediatamente, su semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e a quelle previste per conformarsi alla presente decisione. L'Irlanda provvede inoltre a fornire inoltre informazioni dettagliate circa l'importo degli aiuti e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 7

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 25 luglio 2012

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente