# DECISÃO DA COMISSÃO

**de 25 de julho de 2012**

**relativa ao auxílio estatal SA.29064 (11/C, ex 11/NN) — Taxas de tributação diferenciadas aplicadas pela Irlanda ao transporte aéreo de passageiros**

*[notificada com o número C(2012) 5037]*

**(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2013/199/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ([1]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

## 1. PROCEDIMENTO

(1) Em 2009, a Comissão recebeu uma denúncia de auxílios estatais de uma companhia aérea (a seguir designada «autor da denúncia»), relativa a vários aspetos da tributação das viagens de avião aplicada pela Irlanda, nomeadamente as taxas de tributação diferenciadas aplicáveis aos voos com destinos situados a uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim, que alegadamente terão favorecido a Aer Arann.

(2) Por carta de 13 de julho de 2011, a Comissão informou a Irlanda da decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado no que diz respeito às taxas de tributação diferenciadas aplicadas no quadro da taxa irlandesa sobre o tráfego aéreo. A Comissão pediu às autoridades irlandesas que fizessem chegar uma cópia da decisão aos beneficiários.

(3) A 9 de agosto de 2011 e a 5 de setembro de 2011, a companhia aérea Ryanair Ltd. (a seguir designada «Ryanair») endereçou cartas a propósito da decisão da Comissão de dar início ao procedimento. A Comissão respondeu a essas cartas a 5 de outubro de 2011. A 17 de outubro de 2011, a Ryanair enviou outra carta.

(4) Após uma prorrogação do prazo para responder, as autoridades irlandesas apresentaram as suas observações sobre a decisão da Comissão a 15 de setembro de 2011.

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

(5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* a 18 de outubro de 2011 ([2]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentar as suas observações sobre a medida em causa.

(6) A 17 de novembro de 2011, a Ryanair apresentou a sua resposta a esse convite. Por carta de 28 de novembro de 2011, a Comissão perguntou à Ryanair se alguma informação constante da resposta da Ryanair era confidencial e não podia ser divulgada às autoridades irlandesas. Por carta de 30 de novembro de 2011, a Ryanair confirmou que a resposta de 17 de novembro de 2011 podia ser comunicada às autoridades irlandesas.

(7) Por carta de 12 de dezembro de 2011, a Comissão transmitiu as observações da Ryanair às autoridades irlandesas, que apresentaram as suas observações sobre as mesmas a 13 de janeiro de 2012.

## 2. DESCRIÇÃO DA MEDIDA

(8) A partir de 30 de março de 2009, as autoridades irlandesas introduziram um imposto especial de consumo aplicável aos transportes aéreos de passageiros. A base jurídica nacional para a taxa é o ponto 55 do Finance Act (n.º 2) de 2008, que introduz um imposto especial de consumo referido como a «taxa de transporte aéreo» que as companhias aéreas são obrigadas a pagar por «*cada partida de um passageiro num avião de qualquer aeroporto*» localizado na Irlanda ([3]). A taxa é devida no momento em que um passageiro parte de um aeroporto numa aeronave com capacidade para transportar mais de 20 passageiros, não utilizada ao serviço do Estado nem para fins militares. Embora a taxa *in fine* se destine a ser repercutida nos passageiros por via do preço do bilhete, é às companhias aéreas que incumbe a responsabilidade de a cobrar e de a liquidar ([4]).

([2]) Ver nota de rodapé 1.

([3]) As aeronaves com capacidade para transportar menos de 20 passageiros e as aeronaves utilizadas ao serviço do Estado ou para fins militares estão excluídos do âmbito de aplicação da taxa. O mesmo se aplica aos voos com origem em aeroportos que movimentam menos de 10 000 passageiros por ano.

([4]) Cada companhia aérea responsável pela liquidação da taxa deve registar-se na administração fiscal, sendo abrigada a fornecer a este serviço, num prazo de 20 dias ou outro que a administração fiscal pode determinar, uma declaração com a indicação do número de partidas de passageiros durante o mês anterior.

(9) Na altura da sua introdução, a taxa era cobrada em função da distância percorrida entre o aeroporto em que tinha início a viagem e o aeroporto final, à taxa de (i) 2 EUR no caso de uma viagem de um aeroporto até um destino situado a uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim e (ii) 10 EUR em todos os outros casos.

(10) Na sequência de um inquérito realizado pela Comissão a uma eventual infração do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade ([5]), e do artigo 56.º do Tratado sobre a livre prestação de serviços, as taxas foram alteradas a partir de 1 de março de 2011, passando a ser aplicada uma taxa de tributação única, de 3 EUR, a todas as partidas, independentemente da distância percorrida ([6]).

## 3. MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(11) A Comissão deu início ao procedimento formal de investigação relativamente à taxa de tributação mais baixa, que era aplicável a determinadas rotas durante o período compreendido entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011, uma vez que considerou que tal poderia constituir um auxílio estatal e tinha dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno.

(12) Ao avaliar se a medida tinha caráter seletivo, em consonância com a jurisprudência assente ([7]), a Comissão começou por identificar o sistema fiscal de referência pertinente, tendo, em seguida, analisado se a medida constituía uma derrogação a esse sistema e, se fosse esse o caso, se a Irlanda tinha demonstrado que a derrogação se justificava pela natureza ou lógica do sistema fiscal em questão.

(13) A Comissão concluiu que, no caso em apreço, o quadro de referência é a tributação dos passageiros dos transportes aéreos que partem de um aeroporto situado na Irlanda.

(14) A Comissão notou que o sistema fiscal aplicável ao transporte aéreo de passageiros previa uma taxa geral, ou normal, aplicável a praticamente todos os voos e uma taxa reduzida, aplicável aos voos para destinos situados a uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim. A Comissão considerou que a taxa normal constituía o sistema de referência, ao passo que a taxa reduzida, que era aplicável a uma categoria de voos bem delimitada, parecia ser uma exceção ao sistema de referência.

(15) A Comissão teve dúvidas se a taxa reduzida tinha como justificação a distância entre o ponto de partida e o destino final da viagem.

(16) Em primeiro lugar, não era aplicável em função da duração efetiva da viagem, mas em função da distância entre aeroporto de Dublin e o destino.

(17) Em segundo lugar, a estrutura e a natureza objetiva da taxa não pareciam estar relacionadas com a distância do voo, mas com o facto de partirem de um aeroporto irlandês. A ligação com a autoridade fiscal, o facto gerador (a partida de um aeroporto irlandês) e as repercussões negativas para a sociedade irlandesa (ruído e poluição atmosférica) eram precisamente as mesmas para todos os passageiros que partiam de um aeroporto irlandês, independentemente do destino do voo e da distância percorrida. As companhias aéreas em causa encontravam-se na mesma situação do ponto de vista factual e jurídico relativamente a esse objetivo.

(18) Em terceiro lugar, o sistema fiscal não se caracterizava por uma diferenciação articulada do nível de tributação em função da distância dos voos, até porque previa apenas duas taxas: uma para voos de muito curta distância e outra para todos os outros voos. Este critério parecia favorecer os voos dentro da Irlanda e para certas regiões ocidentais do Reino Unido e, consequentemente, estabeleciam uma discriminação entre voos nacionais e voos intra-União. No caso em apreço, as autoridades irlandesas argumentaram que um encargo mais elevado sobre os destinos aos quais se aplicava a taxa mais baixa seria desproporcional em relação ao preço. A Comissão considerou que o preço dos bilhetes para destinos domésticos não era necessariamente mais baixo do que o dos voos para outros destinos na União. A taxa de tributação mais baixa não parece, portanto, justificar-se pela natureza e pela lógica do sistema do transporte aéreo de passageiros e, por conseguinte, aparenta ser uma medida seletiva.

(19) Uma vez que todos os outros critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado parecem igualmente preenchidos, a medida constitui aparentemente um auxílio estatal a favor das companhias aéreas que tinham operado as rotas que beneficiavam da taxa reduzida.

(20) O auxílio não parece inscrever-se no âmbito de quaisquer orientações em matéria de compatibilidade de auxílio estatal formuladas pela Comissão. Uma vez que parecia constituir um auxílio ao funcionamento que estabelecia uma discriminação entre voos no interior da União, não podia ser considerado diretamente compatível nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. Além disso, o auxílio não estava abrangido por qualquer outra isenção especificada no artigo 107.º, n.os 2 e 3, do Tratado.

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

([6]) No contexto do processo de infração, a Comissão formulou a sua notificação oficial por carta de 18 de março de 2010, na qual sustenta que a Irlanda, devido à diferenciação das taxas sobre o transporte aéreo de passageiros, não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e do artigo 56.º do Tratado. Na sequência da carta de notificação oficial, as autoridades irlandesas alteraram o sistema fiscal.

([7]) Ver, por exemplo, os acórdãos proferidos no Processo C-88/2003, Portugal/Comissão, Coletânea 2006, p. I-7115, n.º 56, e no Processo C-487/2006, P British Aggregates/Comissão, Coletânea 2008, p. I -10505, n.os 81-83.

(21) Consequentemente, a Comissão tinha dúvidas quanto à compatibilidade da medida de auxílio com o mercado interno e, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 659/1999, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ([8]), decidiu dar início ao procedimento formal de investigação, convidando, pela mesma via, a Irlanda e as demais partes interessadas a apresentar as suas observações.

## 4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(22) Na sua resposta à comunicação publicada no Jornal Oficial ([9]), a Comissão recebeu observações das autoridades irlandesas e da Ryanair.

### 4.1. Observações das autoridades irlandesas

#### 4.1.1. *A taxa incide nos consumidores*

(23) As autoridades irlandesas afirmam que a natureza da taxa aplicada ao transporte aéreo de passageiros é essencialmente uma taxa que incide nos consumidores. Por uma questão de facilidade de aplicação, as autoridades irlandesas obrigaram cada companhia aérea a pagar à administração fiscal o montante correspondente a cada passageiro que parte de um aeroporto irlandês transportado por essa companhia. No entanto, as companhias aéreas são autorizadas a repercutir a taxa e cobrá-la aos seus passageiros.

(24) Além disso, a taxa aplicada ao transporte aéreo de passageiros é normalmente indicada no preço do bilhete e/ou nos termos e condições gerais dos operadores como sendo uma taxa ou um imposto, em conjugação com outros encargos e taxas. Por conseguinte, a taxa não confere uma vantagem a nenhuma das companhias aéreas, uma vez que se trata de mais um imposto, taxa ou encargo que é efetivamente cobrado ao consumidor.

#### 4.1.2. *Ausência de vantagens para determinados operadores*

(25) As autoridades irlandesas afirmam que a existência de uma vantagem a determinados operadores é uma condição prévia para que a taxa aplicada ao transporte aéreo de passageiros seja abrangida pela definição do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Segundo as autoridades irlandesas, numa situação em que a taxa sobre o transporte aéreo de passageiros é essencialmente uma taxa sobre o consumo, seja o seu montante de 10 EUR ou de 2 EUR, afigura-se difícil ver como é que a taxa confere uma vantagem a determinados operadores.

(26) Não se contesta que todos os operadores são colocados em pé de igualdade, independentemente do montante, de 10 EUR ou de 2 EUR, que forem obrigados a cobrar. O que importa é saber se é concedida uma vantagem às companhias aéreas que tiverem da cobrar apenas a taxa de 2 EUR de forma coletiva. De acordo com as autoridades irlandesas, o único cenário realista em que a taxa aplicada ao transporte aéreo de passageiros poderia constituir um auxílio é o de as companhias aéreas que operam rotas para destinos de uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim terem sido obrigadas a cobrar a taxa aplicada ao transporte aéreo de passageiros de 10 EUR, mas não terem sido autorizadas a reter a diferença entre a taxa de 10 EUR e a taxa de 2 EUR. Tal não era, porém, o caso. A este respeito, é importante salientar que as autoridades irlandesas, ao conceberem a taxa em questão, não tiveram em mente um determinado operador ou modelo empresarial.

#### 4.1.3. *Não existe qualquer vantagem para as companhias aéreas irlandesas*

(27) Antes de mais, importa assinalar que a Irlanda já não tem transportadoras aéreas nacionais propriamente ditas, uma vez que o Estado reduziu a sua participação na Aer Lingus, que era originalmente a companhia aérea nacional, ficando com uma participação minoritária.

(28) Se a taxa tivesse tido qualquer efeito sobre as companhias aéreas irlandesas, esse efeito teria sido muito diferente para cada uma dessas companhias aéreas. As autoridades irlandesas sublinham que as rotas intra-União que foram sujeitas à taxa mais elevada de 10 EUR eram operadas predominantemente pelas mesmas companhias aéreas irlandesas. No período em questão, as três companhias aéreas detiveram aproximadamente [93-97] (*) % do mercado dos voos aos quais era aplicada a taxa mais baixa, mas também tinham uma posição predominante no mercado do transporte aéreo de passageiros intra-União, detendo [82-87] (*) % de todos esses voos intra-União.

(29) Mais concretamente, as autoridades irlandesas argumentam que qualquer desvantagem invocada pela Ryanair é claramente insustentável, dado que a Ryanair representa cerca de [56-63] (*) % dos passageiros transportados nas rotas a que se aplica a taxa mais baixa (ver quadro 1).

*Quadro 1*

**Quotas de mercado das companhias aéreas irlandesa em rotas com partida dos aeroportos irlandeses.**

| *Quotas de mercado* | | |
|---|---|---|
| | Distância máxima de 300 km | Distância superior a 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 no interior da União.

*Fonte:* Informações fornecidas pela Irlanda com base em valores fornecidos pelas três companhias aéreas irlandesas e em dados extraídos do Serviço Central de Estatísticas.

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

([9]) Ver nota de rodapé 1.

(*) Devido a segredo comercial, é utilizado um intervalo de valores.

(30) O quadro 1 mostra que o único operador que poderia por ventura ser classificado como operador nacional devido à participação minoritária detida pelo Estado (Aer Lingus) tinha uma quota muito maior de voos a que se aplicava a taxa mais elevada ([35-40] (*) %) do que de voos a que se aplicava a taxa mais baixa ([16-23] (*) %). Assim, se a taxa de tributação mais baixa tivesse tido algum efeito sobre as companhias aéreas, a Aer Lingus teria sido significativamente prejudicada.

(31) Com relação à Aer Arann, que, segundo o autor da denúncia, também beneficiou do alegado auxílio, as autoridades irlandesas referem que, entre 2007 e 2010, essa companhia registou uma redução significativa, tanto em termos de volume de negócios como em número de passageiros. Na sequência da introdução da taxa, a Aer Arann declarou perdas de 18 milhões de euros. Afigura-se, por conseguinte, que essa companhia aérea tinha atingido a sua rentabilidade máxima antes da introdução da taxa. As autoridades irlandesas sublinham igualmente que havia apenas uma rota doméstica em que o autor da denúncia e a Aer Arann competiam e que, nessa rota, cerca de [37-42] (*) % dos voos eram operados pelo autor da denúncia. No que se refere aos voos para destinos no estrangeiro que beneficiam da taxa mais baixa (Oeste do Reino Unido), o autor da denúncia operou mais de [37-42] (*) % do número de voos programados, enquanto a Aer Arann e a Aer Lingus tinham quotas menores.

(32) Além disso, as companhias aéreas não irlandesas foram sempre livres de operar voos aos quais se aplicava a taxa de tributação mais baixa. Não havia nenhuma margem de manobra para o Estado neste contexto. As autoridades irlandesas argumentam que, se houvesse uma vantagem em operar voos aos quais se aplicava a taxa de tributação mais baixa, os operadores estrangeiros (não irlandeses) teriam optado por operar esses voos. A não existência de companhias aéreas estrangeiras a operar esses voos sugere que não existia qualquer vantagem decorrente da taxa inferior.

4.1.4. *A taxa mais baixa foi introduzida no intuito de evitar a aplicação de uma taxa de tributação que era desproporcionada em relação ao preço do bilhete*

(33) As autoridades irlandesas sublinham que o objetivo da diferenciação das taxas era o de introduzir um elemento de proporcionalidade no nível de tributação em função da distância, uma vez que os preços são normalmente mais baixos para destinos mais próximos. Embora se reconheça que não há uma correlação perfeita entre distância e preço, considerou-se que a correlação era suficiente para justificar a divisão da tributação em dois níveis. As autoridades irlandesas consideram que um mecanismo que previsse uma diferenciação mais precisa em função da distância teria tornado o sistema extremamente complexo e pesado do ponto de vista administrativo.

4.1.5. *Ausência de distorção da concorrência*

(34) As autoridades irlandesas argumentam que a taxa de tributação mais baixa não deu azo a qualquer distorção da concorrência e não teve qualquer efeito sobre o comércio. Em primeiro lugar, uma vez que a taxa era, pela sua natureza, um imposto sobre o consumo, não teve qualquer efeito percetível sobre as companhias aéreas. Em segundo lugar, as taxas de tributação diferenciadas não distinguiram o mercado irlandês do de outros Estados-Membros. Os voos aos quais se aplicava a taxa mais baixa eram, na sua grande maioria, voos não domésticos (68 %, em comparação com 32 % para os voos puramente domésticos). Em terceiro lugar, as companhias aéreas operam num mercado aberto à concorrência, o que significa que o mercado estava aberto a novos operadores aos quais a taxa de tributação mais baixa se aplicava nas mesmas condições que para outras companhias aéreas. Se a taxa de tributação mais baixa tivesse conferido uma vantagem a certos operadores, as companhias aéreas não irlandesas teriam presumivelmente optado por explorar as rotas a que era aplicada a taxa mais baixa. O facto de não terem entrado novos operadores indica que a taxa mais baixa não conferiu uma vantagem a determinadas companhias aéreas.

4.1.6. *Qualquer auxílio teria sido* de minimis *ou teria um efeito negligenciável sobre as companhias aéreas envolvidas*

(35) As autoridades irlandesas afirmam que, mesmo que uma taxa de tributação mais baixa tivesse de ser vista como um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, deveria ser declarada compatível com o mercado interno, uma vez que constituiria um auxílio *de minimis*, ou teria, fosse como fosse, um efeito negligenciável sobre as companhias aéreas envolvidas.

### 4.2. **Comentários de terceiros**

4.2.1. *Ryanair*

(36) Com respeito à natureza de auxílio estatal da taxa de tributação mais baixa, a Ryanair concorda com o parecer preliminar que a Comissão expressou na sua decisão de 13 de maio de 2011, de que a taxa de tributação mais baixa conferia uma vantagem a determinadas companhias aéreas e constituiu um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Contudo, a Ryanair discorda da opinião da Comissão de que (i) a taxa mais elevada, de 10 EUR, deve ser considerada a taxa «normal», e de que (ii) a Ryanair obteve uma vantagem através da medida.

(37) Com respeito ao estabelecimento da taxa «normal» ou «*standard*» no quadro do sistema fiscal, a Ryanair considera arbitrária a opinião da Comissão de que a taxa mais elevada, de 10 EUR, é a taxa normal e que todos os operadores a que é aplicada a taxa inferior, de 2 euros, obtiveram uma vantagem. Segundo a Ryanair, não existe qualquer razão para que a taxa mais alta, e não taxa mais baixa, seja considerada como a taxa normal. Além disso, uma vez que a taxa de dois níveis foi substituída por uma taxa única, a nova taxa será provavelmente uma fusão das taxas iniciais. Por conseguinte, a nova taxa seria o parâmetro de referência razoável para avaliar eventuais danos ou benefícios decorrentes do sistema de dois níveis.

(38) A Ryanair considera também que a taxa de dois níveis sobre o transporte aéreo de passageiros não confere uma

vantagem à Ryanair. Ao examinar uma medida suscetível de constituir um auxílio estatal, a Comissão tem de ter em conta os seus efeitos globais sobre o potencial beneficiário e, em especial, deduzir quaisquer encargos específicos que oneram a vantagem proporcionada pelo alegado auxílio. Durante o período em que o sistema fiscal de dois níveis foi aplicado, a Ryanair pagou as taxas referidas no quadro 2.

*Quadro 2*

**Passageiros transportados e taxas pagas durante o período compreendido entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011.**

| Categoria de destino a partir do aeroporto de Dublim | Passageiros sujeitos a taxa | Taxa paga | Percentagem |
|---|---|---|---|
| Distância limitada a 300 km dentro do Estado (taxa de 2 EUR) | […] (*) | […] (*) EUR | [0,5-2,5] (*) % |
| Distância limitada a 300 km fora do Estado (taxa de 2 EUR) | […] (*) | […] (*) EUR | [1,5-4,5] (*) % |
| Mais de 300 km dentro da UE | […] (*) | […] (*) EUR | [93-98] (*) % |
| Mais de 300 km fora da UE | […] (*) | […] (*) EUR | [0,3-2,5] (*) % |
| TOTAL | […] (*) | […] (*) EUR | 100 % |

(39) Uma vez que a Ryanair considera que a nova taxa única de 3 EUR deve ser considerada como a taxa normal, a Ryanair deveria, durante o período compreendido entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011, ter sido sujeita ao pagamento de um montante de […] (*) ([10]) de taxas sobre transportes aéreos de passageiros. Este montante é inferior em […] (*) euros ao montante efetivamente pago (ver quadro 2). A Ryanair alega, assim, que não obteve qualquer benefício resultante de uma taxa inferior, mas, ao invés sofreu uma desvantagem.

### 4.3. **Comentários da Irlanda sobre as observações das outras partes interessadas**

(40) Em 13 de janeiro de 2012, as autoridades irlandesas deram a conhecer o seu ponto de vista sobre as observações da Ryanair: *Primeiro*, discordam da descrição que a Ryanair faz da taxa, uma vez que, na sua opinião, a taxa constitui, na sua essência, um imposto sobre o consumo e a taxa de tributação mais baixa não conferiu uma vantagem às companhias aéreas. *Segundo*, as autoridades irlandesas não veem como é que a Ryanair poderia ser a parte mais direta e negativamente afetada pela taxa mais baixa, principalmente pelo facto de essa companhia representar [56-63] (*) % dos passageiros transportados em voos sujeitos à taxa inferior. *Terceiro*, não existe fundamento para afirmar que a taxa inferior foi concebida para apoiar a Aer Arann. As autoridades irlandesas não tinham em mente nenhuma companhia aérea em particular quando conceberam a taxa sobre transporte aéreo de passageiros. *Quarto*, não existe qualquer lógica no argumento da Ryanair de que a taxa mais elevada, de 10 EUR, não deve ser considerada como a taxa normal da taxa sobre o transporte aéreo de passageiros. No âmbito do sistema fiscal de dois níveis, a taxa mais elevada foi aplicada a entre 85 % e 90 % de todas as partidas. As autoridades irlandesas reiteraram que tinham permitido uma derrogação à taxa normal de 10 EUR a fim de introduzir um elemento de proporcionalidade no nível da taxa de tributação em função da distância.

([10]) 3 EUR a multiplicar por […] (*) passageiros.

## 5. **APRECIAÇÃO**

### 5.1. **Existência de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado**

(41) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, «*são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções*».

Seletividade

(42) Para ser abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma medida deve ser seletiva ([11]). Ao decidir se uma medida é seletiva, a Comissão necessita de avaliar se a medida favorece «certas empresas ou certas produções» em comparação com outras que, à luz do objetivo pretendido por esse regime, estão em situação jurídica e factual comparável ([12]). Segundo a jurisprudência assente ([13]), uma medida fiscal é seletiva *prima facie* se constituir um afastamento face à aplicação normal do quadro fiscal geral.

(43) Em primeiro lugar, a Comissão tem, portanto, de identificar o sistema fiscal de referência pertinente. Em matéria de tributação, a Comissão observa que, em princípio, a definição do sistema fiscal releva da competência exclusiva dos Estados-Membros. Ao conceber o seu sistema fiscal, as autoridades irlandesas preferiram definir o facto gerador da taxa sobre o transporte aéreo de passageiros como a partida de um passageiro numa aeronave de um aeroporto situado na Irlanda. O sistema de referência é, pois, a tributação dos passageiros dos transportes aéreos que partem de avião de um aeroporto situado na Irlanda. O objetivo deste sistema é o de obter receitas para o orçamento de Estado. A conclusão de que o sistema de referência é a tributação dos passageiros dos transportes aéreos que partem de um aeroporto situado na Irlanda foi corroborada pelas autoridades irlandesas na sua resposta às observações dos terceiros.

([11]) Cf. Processo C-66/02, Itália/Comissão, Coletânea 2005, p. I-10901, n.º 94.

([12]) Cf. por exemplo, Processo C-143/99 Adria-Wien Pipeline e Wieersdorfer & Peggauer Zementwerke, Coletânea 2001, p. I-8365, n.º 41; C-308/01 GIL Insurance and Others, Coletânea 2004, p. I-4777, n.º 68 e C-172/03 Heiser Coletânea 2005, p. I-1627, n.º 40, C-88/03 Portugal Coletânea 2006, p. I-7115, n.º 54, e C-169/08 Presidente del Consiglio dei Ministri/Regione Sardegna, Coletânea 2009, p. I-10821, n.º 61.

([13]) Ver, por exemplo, acórdãos no Processo T-210/02 RENV British Aggregates Association/Comissão, Coletânea 2006, p. II-2789, n.º 107, e Processos C-88/03 Portugal, n.º 56, e C-487/06 P British Aggregates, Coletânea 2008, n.ºs 81-83.

(44) Em segundo lugar, em consonância com a jurisprudência assente ([14]), a Comissão tem de determinar se a medida fiscal em causa constitui uma derrogação ao sistema de referência identificado.

(45) A Ryanair argumenta que a taxa mais baixa, de 2 EUR, ou, em alternativa, a taxa única de 3 EUR, que foi introduzida em 1 de março de 2011, deveria ser considerada como a taxa normal do sistema fiscal do transporte aéreo de passageiros. No entanto, com exceção de certos destinos na região oeste do Reino Unido, a taxa mais baixa era aplicada exclusivamente aos destinos domésticos e, segundo as autoridades irlandesas, apenas a cerca de 10-15 % da totalidade dos voos que estavam sujeitos à taxa. Não pode, por conseguinte, ser considerada como a taxa normal. Quanto à taxa de 3 EUR, não estava em vigor à data a que se refere a presente decisão e, por isso, não pode ser considerada como a taxa normal do sistema fiscal do transporte aéreo de passageiros em vigor nessa altura. Portanto, a Comissão considera que a taxa mais elevada, de 10 EUR, era a taxa normal do sistema de referência, embora a taxa reduzida, de 2 EUR, que era aplicável a uma categoria de voos bem delimitada, constituísse uma derrogação ao sistema de referência.

(46) Em terceiro lugar, a Comissão deve examinar se tais derrogações devem ser justificadas «pela natureza ou pela economia do sistema» ([15]) no Estado-Membro. Se for esse o caso, não se considera que a medida confere uma vantagem seletiva e, por conseguinte, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Nesse contexto, convém notar que, de acordo com a jurisprudência ([16]), são os princípios fundadores ou diretores do sistema de referência que são pertinentes e não os da medida em questão.

(47) Segundo as autoridades irlandesas, a taxa inferior foi introduzida para acrescentar um elemento de proporcionalidade no nível de tributação em função da distância do voo. A Comissão considera que a fundamentação não está relacionada com os princípios fundadores ou diretores do próprio sistema fiscal, mas sim com os da própria derrogação. A estrutura e a natureza objetiva da taxa não estavam relacionadas com a distância do voo, mas com o facto de partirem de um aeroporto irlandês. A ligação com a autoridade fiscal, o facto gerador (a partida de um aeroporto irlandês) e as repercussões negativas para a sociedade irlandesa decorrentes da partida de passageiros de um aeroporto irlandês (ruído e poluição, por exemplo) eram precisamente as mesmas, independentemente do destino do voo e da distância percorrida. As companhias aéreas em causa encontravam-se, portanto, na mesma situação do ponto de vista factual e jurídico relativamente a esse objetivo.

(48) Além disso, o sistema fiscal não se caracteriza por uma diferenciação articulada no nível de tributação em função da distância efetiva dos voos. Em primeiro lugar, a taxa não era aplicável em função da duração efetiva do voo, mas em função da distância entre o aeroporto de Dublin e o destino, independentemente do lugar efetivo da partida. Em segundo lugar, o sistema fiscal fixa apenas duas taxas: uma para voos de muito curta distância a partir do aeroporto de Dublim e a outra para todos os outros voos.

(49) Além disso, mesmo que a razão para a derrogação residisse na natureza e na lógica dos princípios do sistema fiscal do transporte aéreo de passageiros, o Tribunal de Justiça declarou que um benefício deve estar em coerência não só com características intrínsecas do sistema fiscal em questão, mas também com o modo como é aplicado ([17]). Tal como referido no considerando 47, o sistema fiscal não previa, *de facto*, taxas proporcionais à duração real dos voos, uma vez que a taxa aplicável foi fixada com base na distância entre o aeroporto de Dublin e o destino, independentemente do lugar onde se deu efetivamente a partida e uma vez que apenas duas taxas eram aplicáveis: uma para voos de muito curta distância a partir do aeroporto de Dublim e a outra para todos os outros voos. O preço dos bilhetes para destinos domésticos não é necessariamente inferior ao dos voos para outros destinos na União. Assim, a medida não permitiu atingir o seu objetivo de assegurar a proporcionalidade da tributação em relação com a distância do voo. Neste caso, nem as autoridades irlandesas nem qualquer terceiro sustentaram que a derrogação gerou um nível de tributação *de facto* proporcional à distância. Pelo contrário, as autoridades irlandesas reconhecem que não havia uma perfeita correlação entre distância e taxa de tributação.

(50) Por conseguinte, a Comissão não vê qualquer razão para alterar a sua posição preliminar de que a taxa mais baixa não se inscrevia na lógica e na economia geral do sistema fiscal do transporte aéreo de passageiros. Assim, a Comissão considera que a medida é seletiva e não justificada pela natureza e pela lógica do sistema.

V a n t a g e m

(51) Os encargos fiscais constituem custos que normalmente uma empresa tem de suportar.

([14]) Ver nota de rodapé 13.

([15]) Ver, por exemplo, Processo C-173/73 Itália/Comissão, Coletânea 1974, p. 709, assim como o ponto 13 e seguintes da Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras relativas aos auxílios estatais às medidas que respeitam à fiscalidade direta das empresas, JO C 384 de 10.12.1998, p. 3.

([16]) Ver, por exemplo, os acórdãos nos processos apensos C-78/08 a C-80/08 Amministrazione delle Finanze Agenzia delle Entrate/Paint Graphos scarl Adige Carni scrl, em liquidação, /Ministero dell 'Economia e delle Finanze e Agenzia delle Entrate e Ministero delle Finanze/Michele Franchetto, não notificados, em especial o n.º 69, bem como no processo T-210/02, n.º 107.

([17]) Ver, por exemplo, acórdão nos processos apensos C78-C-80/08, n.º 73.

(52) A aplicação da taxa sobre o transporte aéreo de passageiros é suscetível de afetar as receitas das companhias aéreas que estão sujeitas à liquidação dessa taxa, podendo aumentar os preços dos bilhetes oferecidos aos seus clientes ou reduzir a margem sobre cada bilhete que vendem, caso decidam não repercutir a taxa sobre os seus clientes. A este respeito, o Tribunal de Justiça declarou que «*dado que as taxas aeronáuticas afetam diretamente e de forma mecânica o preço do percurso, a diferenciação nas taxas suportadas pelos passageiros repercute-se automaticamente no custo do transporte, privilegiando […], o acesso aos voos domésticos em relação ao acesso aos outros voos*» ([18]).

(53) Uma taxa reduzida para um determinado tipo de voos tem, por conseguinte, um efeito menor do que a taxa normal sobre as companhias aéreas que oferecem esse tipo de voos. As companhias aéreas são isentas do pagamento de um custo que teriam normalmente de suportar, e, por conseguinte, têm um custo menor a repercutir nos seus clientes ou a assumir elas próprias.

(54) Consequentemente, a Comissão conclui que a taxa de tributação mais baixa conferiu uma vantagem às companhias aéreas que servem as rotas a que essa taxa se aplicava. O custo inferior que tiveram de repercutir nos seus clientes ou de assumir diretamente representou recursos financeiros que as companhias aéreas puderam economizar e, por via disso, melhorar a sua situação económica em comparação com as outras companhias aéreas que concorrem no mercado do transporte aéreo. A vantagem corresponde à diferença entre a taxa mais baixa, de 2 EUR, e a taxa normal, de 10 EUR, durante o período compreendido entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011. A Comissão observa que os voos aos quais se aplicava a taxa mais baixa eram, na sua maioria, operados por companhias aéreas com uma forte ligação à Irlanda (a Aer Lingus, a Aer Arann e a Ryanair foram criadas na Irlanda e ainda têm aí a sua sede). Portanto, na prática, a taxa reduzida conferiu uma vantagem às companhias aéreas irlandesas face a outras companhias da União.

(55) A Comissão não pode aceitar o argumento da Ryanair de que a vantagem se limitava à diferença entre a taxa mais baixa e a taxa de 3 EUR, que foi introduzida a 1 de março de 2011. Tal taxa não se aplicava ao mesmo tempo que a taxa mais reduzida e, se uma vantagem é definida num sistema com uma taxa de tributação mais baixa e uma elevada, aplicar um valor de referência que é fixado algures num posição intermédia entre essas taxas não cobre toda a vantagem que foi conferida.

(56) Além disso, a Ryanair argumenta que beneficiou menos com a taxa de tributação mais baixa do que, por exemplo, a Aer Arann, dado que a maioria dos seus voos são para destinos a que se aplicava a taxa mais elevada. Porém, a vantagem decorrente da aplicação da taxa de tributação mais baixa, de 2 EUR, é a diferença entre esta taxa e a taxa normal, de 10 EUR. Ao aplicar a taxa mais baixa a determinados voos, a Ryanair, tal como todas as outras companhias aéreas que operam voos a que essa taxa era aplicada, beneficiou de uma vantagem correspondente à diferença entre os dois montantes.

(57) As autoridades irlandesas argumentam que a taxa se destinava a ser repercutida nos passageiros e, por conseguinte, não existiam vantagens para as companhias aéreas. Neste contexto, a Comissão assinala que uma redução da taxa normal de uma determinada taxa pode conferir uma vantagem seletiva à companhia aérea que está sujeita ao pagamento da taxa reduzida, mesmo em situações em que não exista qualquer obrigação jurídica de repercutir a taxa em questão nos clientes ([19]). A Comissão salienta ainda que, no caso em apreço, não existia nenhum mecanismo que assegurasse que a taxa era efetivamente repercutida, cabendo à companhia aérea decidir se e como a taxa seria repercutida nos passageiros. Na denúncia, o seu autor efetivamente apresentou alegações em contrário, a saber, que não podia repercutir o custo da imposto nos seus clientes, uma vez que, se o fizesse, teria tido um efeito desproporcionado nos preços dos seus bilhetes. Por conseguinte, a Comissão não concorda com as autoridades irlandesas quando estas afirmam que não existia qualquer vantagem ao nível das companhias aéreas. As que puderam aplicar a taxa de tributação mais baixa a determinados voos tiveram um custo inferior a repercutir nos seus clientes do que as outras. Este ponto de vista é também consentâneo com a prática da Comissão no que se refere às medidas de auxílio resultantes de um imposto especial de consumo ([20]), segundo a qual se verificou que as exonerações de tais impostos conferiam uma vantagem à companhia aérea que está sujeita ao pagamento da taxa, independentemente da possibilidade que lhe é dada de repercutir o custo nos seus clientes.

(58) Assim, a Comissão conclui que a taxa de tributação mais baixa conferiu uma vantagem a determinadas companhias aéreas. A vantagem corresponde à diferença entre a taxa mais baixa, de 2 EUR, e a taxa normal, de 10 EUR, durante o período compreendido entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011. Os voos a que se aplicava a taxa mais baixa eram operados principalmente por companhias de aviação com uma forte ligação à Irlanda (Aer Lingus, Aer Arann e Ryanair). Portanto, na prática, a taxa reduzida conferiu uma vantagem às companhias aéreas irlandesas face a outras companhias da União.

([18]) Ver, por exemplo, Processo C-92/01 Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio C-92/01, Coletânea 2003, p. I-1291, n.º 28, e Processo C-70/99 Comissão/Portugal, Coletânea 2001, p. I-4845, n.º 20.

([19]) Ver, por exemplo, Processo C-143/99, em especial os números 5, 54 e 55.

([20]) Ver Decisão C (2007) 754 da Comissão relativa ao Processo de auxílio estatal N 892/2006 – FI - Alteração ao regime de imposto diferenciado sobre a energia, JO C 109 de 15.5.2007, p. 1; Decisão C (2007) 2416/2 da Comissão relativa ao Processo N 775/2006 – DE – Taxas de tributação reduzidas para a indústria transformadora, agricultura e silvicultura, etc., JO C 152 de 6.7.2007, p. 3; Decisão C (2005) 1815/3 da Comissão relativa ao Processo N 190/A/2005 – UK – Alteração da taxa relativa às alterações climáticas, JO C 146 de 22.6.2006, p. 8; Decisão C (2009) 8093/2 da Comissão relativa ao Processo N 327/2008 – DK – Reduções da taxa sobre as emissões de $NO_x$ para grandes poluidores e empresas que reduzam a poluição e reduções fiscais para o biogás e a biomassa, JO C 166 de 25.6.2010, p. 1.

Recursos estatais e imputabilidade

(59) O facto de as autoridades irlandesas terem autorizado a aplicação de uma taxa mais baixa do que a normal deu origem a uma perda de receitas fiscais para o Estado, receitas que foram, por conseguinte, supridas por recursos estatais. Uma vez que a taxa mais baixa fora decidida pelas autoridades nacionais, a medida é imputável ao Estado.

Repercussões sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros

(60) Em comparação com as suas concorrentes, as companhias aéreas que beneficiam da taxa mais baixa não tiveram de suportar custos que, de outro modo, deveriam ter suportado ou repercutido nos seus clientes. Portanto, a taxa de tributação mais baixa aplicada ao transporte aéreo de passageiros melhorou a sua situação económica face a outras empresas que competem no mercado do transporte aéreo, distorcendo dessa forma ou correndo o risco de distorcer a concorrência.

(61) Quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente às demais empresas concorrentes a nível das trocas comerciais intra-UE, deve entender-se que tais trocas comerciais são influenciadas por esse auxílio ([21]). Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência ([22]). O setor do transporte aéreo caracteriza-se por uma concorrência intensa entre operadores de diferentes Estados-Membros, em especial desde a entrada em vigor da terceira fase da liberalização do transporte aéreo («terceiro pacote») em 1 de janeiro de 1993, a saber, o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas ([23]), o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias ([24]) e o Regulamento (CEE) n.º 2409/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, sobre tarifas aéreas de passageiros e de carga ([25]). A taxa reduzida era, pois, suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, visto que reforçava a posição de algumas companhias aéreas que competem num mercado que está inteiramente liberalizado a nível da União.

(62) Uma vez que todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, estão preenchidos, a medida constitui um auxílio estatal a favor de todas as companhias aéreas que operavam voos que beneficiavam da taxa reduzida.

### 5.2. **Legalidade**

(63) Por não ter notificado a medida antes da sua aplicação, as autoridades irlandesas não cumpriram as suas obrigações nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. A medida constitui, por conseguinte, um auxílio estatal ilegal.

### 5.3. **Compatibilidade do auxílio com o Tratado**

(64) Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, podem ser considerados compatíveis com o mercado interno: os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum. Dado que os auxílios constituem auxílios ao funcionamento, a redução de certas despesas correntes das companhias aéreas, é, de acordo com a jurisprudência do Tribunal, em princípio, incompatível com o mercado interno ([26]). O auxílio não recai no âmbito de nenhuma das orientações em matéria de compatibilidade do auxílio estatal formuladas pela Comissão. Em particular, não é abrangido pelas Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais ([27]), uma vez que não está ligado ao arranque de certas rotas. As autoridades irlandesas não apresentaram argumentos nem forneceram quaisquer informações para demonstrar que o auxílio podia ser considerado compatível ao abrigo das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais para a proteção do ambiente ([28]). Ao invés, deixaram claro que o objetivo da taxa era o de gerar receitas e não o de proteger o ambiente. O facto de a taxa em questão não contemplar uma ligação clara ou proporcional à redução do consumo de energia, da poluição, das emissões de gás, dos níveis de ruído, etc., sustenta este raciocínio. Por conseguinte, a Comissão não considera o auxílio compatível com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c) do Tratado.

(65) O auxílio em questão não está abrangido por qualquer outra isenção especificada no artigo 107.º, n.º 2 ou n.º 3, do Tratado.

(66) Ademais, mesmo que o auxílio fosse compatível com qualquer das exceções previstas no artigo 107.º, n.º 2 ou n.º 3, do Tratado, o que não é o caso, o Tribunal de Justiça precisou que o procedimento ao abrigo dos artigos 107.º e 108.º do Tratado nunca deve produzir um resultado que seja contrário às disposições específicas do Tratado. O Tribunal de Justiça precisou também que os aspetos do auxílio que violam disposições específicas do Tratado que não os artigos 107.º e 108.º podem estar de tal modo indissoluvelmente ligados ao objeto do auxílio que tornam impossível avaliá-los separadamente ([29]). Neste caso, tal como descrito no considerando 10, as

([21]) Ver, nomeadamente, Processo 730/79, Philip Morris/Comissão, Coletânea 1980, p. 2671, n.º 11; Processo C-53/00, Ferring, Coletânea 2001, p. I-9067, n.º 21; e Processo C-372/97, Itália/Comissão, Coletânea 2004, p. I-3679, n.º 44.

([22]) Processo T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comissão, Coletânea 1998, p. II-717.

([23]) JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

([24]) JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

([25]) JO L 240 de 24.8.1992, p. 15.

([26]) Processo T-459/93, Siemens SA/Comissão, Coletânea 1995, p. II-1675, n.º 48. Ver igualmente Acórdão proferido no Processo T-396/08, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Comissão, Coletânea 2010, (recurso), números 46-48 e Processo C-156/98, Alemanha/Comissão Coletânea 1980, p. I-6857, n.º 30 e jurisprudência aí citada.

([27]) JO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

([28]) JO C 82 de 1.4.2008, p. 1.

([29]) Ver, por exemplo, os acórdãos proferidos nos Processos C-225/91 Matra/Comissão, Coletânea 1993, p. I-3203, n.º 41, e T-156/98 RJB Mining/Comissão, Coletânea 2001, p. II-337, n.º 112, e jurisprudência aí citada.

taxas diferenciadas foram objeto de inquérito por parte da Comissão, que estimou que violavam o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e o artigo 56.º do Tratado, relativo à livre prestação de serviços, uma vez que a diferenciação impunha condições mais onerosas para a exploração de serviços aéreos intra-UE do que as impostas aos serviços domésticos. O Tribunal declarou explicitamente em casos relacionados com as taxas aeroportuárias que as disposições do Tratado em matéria de liberdade de prestação de serviços são igualmente aplicáveis ao setor dos transportes ([30]). No presente caso, o auxílio estatal decorre da própria diferenciação das taxas de tributação. A taxa e o auxílio constituem dois elementos de uma e mesma medida fiscal, são inseparáveis ([31]) e, por conseguinte, o auxílio estatal não pode ser concedido sem ser em violação do princípio da liberdade de prestação de serviços. Por conseguinte, esse auxílio não pode em caso algum ser declarado compatível com o Tratado, uma vez que consubstanciaria inevitavelmente uma violação das disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e do artigo 56.º do Tratado.

(67) Consequentemente, a Comissão conclui que o auxílio não pode ser considerado compatível com o Tratado.

## 6. **CONCLUSÃO**

(68) A Comissão considera que a taxa de tributação mais baixa aplicada ao transporte aéreo de passageiros para os voos cujo destino se situa a uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim prevista no ponto 55, n.º 2, do *Finance Act* (n.º 2), e, nomeadamente, o artigo 2.º, alínea b), no período compreendido entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. A Irlanda concedeu ilegalmente esse auxílio estatal em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

(69) O auxílio estatal não está em conformidade com nenhuma das derrogações previstas no artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do Tratado. Visto que nenhuma outra razão pode ser invocada para provar a compatibilidade da medida em apreço, esta é incompatível com o mercado interno.

(70) O auxílio estatal corresponde à diferença entre a taxa de tributação mais baixa aplicada ao transporte aéreo de passageiros e a taxa normal de 10 EUR (ou seja, 8 EUR por passageiro) cobrada a cada passageiro. Esta situação abrange todos os voos operados pelas aeronaves com capacidade para transportar mais de 20 passageiros e não utilizadas ao serviço do Estado nem para fins militares, que partam de um aeroporto que movimente mais de 10 000 passageiros por ano para um destino situado a uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim. Os beneficiários são a Ryanair, a Aer Lingus, a Aer Arann e outras transportadoras aéreas a identificar pela Irlanda.

(71) Nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decide que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário. A Irlanda deve, por conseguinte, ser obrigada a recuperar o auxílio incompatível,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O auxílio estatal sob a forma de uma taxa mais baixa sobre o transporte aéreo de passageiros aplicada a todos os voos operados por aeronaves com capacidade para transportar mais de 20 passageiros e não usadas ao serviço do Estado nem para fins militares, que partam de um aeroporto que movimente mais de 10 000 passageiros por ano para um destino situado a uma distância máxima de 300 km do aeroporto de Dublim, entre 30 de março de 2009 e 1 de março de 2011, em aplicação do disposto no ponto 55 do Finance Act (n.º 2) 2008, aplicado ilegalmente pela Irlanda em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, é incompatível com o mercado interno.

*Artigo 2.º*

O auxílio individual concedido no âmbito do regime referido no artigo 1.º não constitui um auxílio se preencher as condições estabelecidas por um regulamento adotado nos termos do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 994/98 do Conselho ([32]).

*Artigo 3.º*

O auxílio individual concedido ao abrigo do regime referido no artigo 1.º que, no momento da sua concessão, preencha as condições estabelecidas num regulamento adotado nos termos do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 994/98 ou numa decisão da Comissão que aprove um regime de auxílios é compatível com o mercado interno, até às intensidades máximas de auxílio aplicáveis a esse tipo de auxílio.

*Artigo 4.º*

1. A Irlanda procederá à recuperação junto dos beneficiários do auxílio incompatível concedido ao abrigo do regime referido no artigo 1.º.

2. Os montantes a recuperar vencem juros contados desde a data em que os auxílios foram postos à disposição dos beneficiários até à data da sua recuperação efetiva.

3. Os juros serão calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no Capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([33]).

([30]) Ver Processos C-92/01 Georgios Stylianakis/Elliniko Dimosio, n.º 23, e C-70/99 Comissão/Portugal Coletânea 2001, p. I-4845, n.ºs 27 e 28, assim como o Processo C-49/89 Corsica Ferries France/Direction Générale des Douanes Françaises, Coletânea 1989, p. 4441, n.º 10.

([31]) Processo C-526/04, Laboratoires Boiron/ACOSS, Coletânea 2006, p. I-7529, n.º 45.

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

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

*Artigo 5.º*

1. A recuperação dos auxílios concedidos no âmbito do regime referido no artigo 1.º terá efeito imediato e efetivo.

2. A Irlanda assegurará a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da sua notificação.

*Artigo 6.º*

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a Irlanda deverá fornecer as seguintes informações:

(a) A lista dos beneficiários que receberam auxílios ao abrigo do regime referido no artigo 1.º e o montante total do auxílio recebido por cada beneficiário ao abrigo do regime;

(b) O montante total (capital e juros) a recuperar junto de cada beneficiário;

(c) Uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

(d) Os documentos comprovativos de que os beneficiários foram intimados a reembolsar o auxílio.

2. A Irlanda manterá a Comissão informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio concedido ao abrigo do regime referido no artigo 1.º. Deve transmitir imediatamente, a simples pedido da Comissão, qualquer informação sobre as medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Fornecerá também informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros a título da recuperação já reembolsados pelos beneficiários.

*Artigo 7.º*

A destinatária da presente decisão é a Irlanda.

Feito em Bruxelas, em 25 de julho de 2012.

*Pela Comissão*

Joaquín ALMUNIA

*Vice-Presidente*