



Presse et Information

Tribunal de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 159/14

Luxembourg, le 25 novembre 2014

Arrêt dans l'affaire T-512/11
Ryanair Ltd / Commission

Le Tribunal annule partiellement la décision de la Commission déclarant que l'exonération des passagers en correspondance ou en transit du paiement de la taxe irlandaise sur le transport aérien ne constituait pas une aide d'État

La Commission aurait dû ouvrir la procédure formelle d'examen afin de vérifier qu'une telle exonération ne constituait pas une aide d'État

Depuis le 30 mars 2009, les compagnies aériennes doivent payer en Irlande un droit d'accise appelé « taxe sur le transport aérien » (« TTA »). Cette taxe doit être payée pour « chaque départ d'un passager sur un avion depuis un aéroport » situé en Irlande. (1)

Selon la loi de finances irlandaise sur laquelle repose la TTA, la définition du terme « passager » dispense les passagers en correspondance¹ ou en transit² du paiement de cette taxe. (2)

Au moment de son introduction, la TTA était perçue sur la base de la distance entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée et était fixée à 2 euros dans le cas d'un vol vers une destination située à une distance maximale de 300 km de l'aéroport de Dublin (Irlande) et à 10 euros dans les autres cas. À la suite d'une enquête de la Commission, les autorités irlandaises ont modifié, à compter du 1^{er} mars 2011, les taux en vigueur en créant un taux unique applicable à tous les départs, soit une taxe de 3 euros indépendamment de la distance parcourue. (3)

En juillet 2009, Ryanair a déposé une plainte devant la Commission, critiquant plusieurs aspects de la TTA instaurée par l'Irlande. (4) Ryanair faisait notamment valoir que l'absence d'application de la TTA aux passagers en transit et en correspondance constituait une aide d'État illégale au profit des compagnies aériennes Aer Lingus et Aer Arann, car celles-ci comptent une part relativement élevée de passagers et de vols correspondant à ces catégories. Ryanair indiquait en outre que le montant forfaitaire de la taxe représentait une part plus importante du prix tarifaire pour les compagnies à bas coûts que pour les compagnies aériennes traditionnelles. Enfin, elle affirmait que le taux d'imposition plus faible en fonction de la distance parcourue favorisait Aer Arann, étant donné que 50 % des passagers transportés par cette compagnie voyageaient vers des destinations situées à moins de 300 km de l'aéroport de Dublin. (5)

Par décision du 13 juillet 2011, la Commission a notamment constaté que l'absence d'application de la TTA aux passagers en correspondance ou en transit ne constituait pas une aide d'État, cette mesure n'étant pas sélective³ (voir [CP](#) de la Commission). (9) Considérant que l'exonération en

¹ Un passager en correspondance est défini comme « un passager qui arrive sur un vol à destination d'un aéroport et qui repart de cet aéroport sur un vol autre qu'à destination de l'aéroport où son voyage a commencé, les deux vols faisant l'objet d'une seule et même réservation et la durée entre l'heure d'arrivée prévue du vol à destination de l'aéroport et l'heure de départ prévue du vol au départ de cet aéroport ne dépassant pas six heures ». (2)

² La loi irlandaise détermine qu'un passager en transit est « un passager qui se trouve à bord d'un aéronef atterrissant à un aéroport au cours de son voyage et qui poursuit ce voyage sur ce même aéronef ». (2)

³ En revanche, la Commission a considéré que l'application d'un taux national plus bas entre le 30 mars 2009 et le 1^{er} mars 2011 semblait constituer une aide d'État soulevant des questions quant à la compatibilité avec le marché intérieur. En effet, l'application d'un tel taux aurait pu favoriser de manière illicite les vols nationaux par rapport aux vols transfrontaliers. La Commission a par conséquent ouvert une procédure formelle d'examen au sujet de cette dernière mesure. (9) Cette procédure a abouti, le 25 juillet 2012, à l'adoption d'une décision par la Commission (voir [CP](#) de la Commission). Par cette décision, la Commission a considéré que la mesure en question constituait une aide d'État incompatible avec le marché intérieur. Aer Lingus et Ryanair figuraient parmi les bénéficiaires de l'aide d'État. Ces deux

cause constitue une aide d'État, Ryanair demande l'annulation partielle de la décision de la Commission devant le Tribunal de l'Union européenne.

Ryanair fait valoir, notamment, que la Commission aurait dû éprouver des « doutes sérieux » quant à la compatibilité de l'exonération et qu'elle aurait dû ouvrir la procédure formelle d'examen à ce sujet⁴. (33) Elle considère aussi que c'est à tort que la Commission a conclu que l'exonération n'était pas sélective. (38) Enfin, Ryanair allègue que l'objectif de l'exonération est étranger à la nature du régime fiscal et favorise les compagnies aériennes traditionnelles. (43)

Par son arrêt de ce jour, le Tribunal annule la décision de la Commission, en ce qu'elle constate que l'absence d'application de la taxe irlandaise sur le transport aérien aux passagers en transit et en correspondance ne constitue pas une aide d'État. (Dispositif)

Si, lors de la phase préliminaire d'examen d'une mesure étatique, la Commission rencontre des difficultés sérieuses qui font naître chez elle des doutes quant à la compatibilité de la mesure avec le marché intérieur, elle doit ouvrir la procédure formelle d'examen. (58) **Le Tribunal examine donc s'il y a dans ce cas-ci des éléments qui pourraient constituer des indices indiquant que la Commission a rencontré de telles difficultés.** (67)

À cet égard le Tribunal considère, d'une part, que la durée de la phase préliminaire d'examen est excessive et qu'il n'existe aucune circonstance de nature à la justifier. (70 et 74) En effet, la décision de la Commission a été adoptée le 13 juillet 2011 au terme d'une phase préliminaire d'examen entamée le 21 juillet 2009 – date de réception de la plainte de Ryanair – soit près de 24 mois plus tôt. (70) **De tels délais excèdent ce qu'implique normalement un premier examen**, dont le seul but est celui de permettre à la Commission de se former une première opinion sur la qualification des mesures soumises à son appréciation et sur leur compatibilité avec le marché intérieur (71). Cela constitue donc un indice indiquant que la Commission a rencontré des difficultés sérieuses lors de cet examen.

D'autre part, le Tribunal estime que l'examen effectué par la Commission est incomplet et insuffisant. (98) En particulier, selon le Tribunal, cela ressort de certaines incohérences existant, d'une part, au sein de la décision de la Commission et, d'autre part, entre cette dernière et le contenu de la lettre des autorités irlandaises ayant inspiré l'examen de l'exonération. (102) Ces incohérences permettent de conclure que, quand elle a adopté sa décision, **la Commission ne disposait pas d'informations lui permettant d'effectuer une analyse suffisamment complète de la nature sélective de la mesure et de considérer que les modalités d'application de l'exonération ne soulevaient pas de doutes.** (103)

Le Tribunal conclut ainsi qu'un ensemble **d'indices objectifs et concordants** permet de considérer que **la Commission aurait dû ouvrir la procédure formelle d'examen afin de vérifier l'absence de nature sélective de l'exonération et de conclure éventuellement à l'absence d'aide d'État. Cela aurait permis à Ryanair et aux autres parties intéressées de présenter leurs observations dans le cadre de cette procédure.** (106)

RAPPEL: Un pourvoi, limité aux questions de droit, peut être formé devant la Cour contre la décision du Tribunal, dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

RAPPEL: Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est

compagnies aériennes ont introduit des recours devant le Tribunal à l'encontre de cette décision (affaires [T-473/12](#), Aer Lingus/Commission, et [T-500/12](#), Ryanair/Commission). Les arrêts sur ces affaires seront prononcés dans les prochains mois.

⁴ Ryanair invoque à cet effet l'existence des indices suivants : (33) (i) la durée excessive et déraisonnable de la procédure préliminaire d'examen (près de 24 mois) (34) et (ii) le contenu de la décision de la Commission, qui serait entaché d'incohérences et d'inexactitudes. (35) Ryanair allègue notamment que la Commission a omis de définir les principes de création de recettes, de prévention de la double imposition et de neutralité fiscale et en a fait une application incorrecte. (35)

fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas le Tribunal.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205