

## V

(Ogłoszenia)

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA EUROPEJSKA

## POMOC PAŃSTWA – HISZPANIA

**Pomoc państwa SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Domniemana pomoc na rzecz Ryanair i innych linii lotniczych oraz ewentualna pomoc na rzecz portów lotniczych Girona i Reus**

**Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/C 120/04)

Pismem z dnia 16 października 2013 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Hiszpanię o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres, numer faksu lub adres poczty elektronicznej:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Greffe  
Office: MAD0 12/059  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA  
Faks + 32 22961242  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Zgłoszone uwagi zostaną przekazane władzom hiszpańskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

**Procedura**

Pocztą elektroniczną z dnia 18 listopada 2011 r. Komisja otrzymała skargę, w której zarzucono, że Hiszpania przyznała niezgodną z prawem pomoc państwa na rzecz linii lotniczej Ryanair w porcie lotniczym Girona-Costa Brava (zwanym dalej „portem lotniczym Girona”) oraz w porcie lotniczym Reus. Skargę tę zarejestrowano pod numerem sprawy dotyczącej pomocy państwa SA.33909 (2011/CP). Pismem z dnia 5 grudnia 2011 r. Komisja przekazała tą pierwszą skargę władzom hiszpańskim, prosząc je o dalsze informacje. Władze hiszpańskie przekazały swoje uwagi w dniu 20 stycznia 2012 r.

Pismem z dnia 23 maja 2012 r. Komisja otrzymała drugą skargę pochodzącą od konkurencyjnej linii lotniczej korzystającej z lotniska Barcelona-El Prat. Skarga ta dotyczyła również domniemanej niezgodnej z prawem pomocy państwa udzielonej przez Hiszpanię na rzecz Ryanair w portach lotniczych Girona i Reus w formie umów promocyjnych i marketingowych. Skargę tę również zarejestrowano pod numerem sprawy dotyczącej pomocy państwa SA.33909 (2011/CP). Pismem z dnia 19 czerwca 2012 r. Komisja przekazała tę drugą skargę władzom hiszpańskim i zwróciła się do nich z wnioskiem o dalsze informacje. Władze hiszpańskie przekazały swoje uwagi w dniach 14 i 16 sierpnia 2012 r. Ponieważ przekazane informacje były niepełne, pismem z dnia 27 sierpnia 2012 r. Komisja zwróciła się do władz hiszpańskich o uzupełnienie brakujących informacji. Władze hiszpańskie odpowiedziały na ten wniosek w dniach 11 i 21 września 2012 r. Pismami z dnia 5 listopada 2012 r. i 20 grudnia 2012 r. Komisja zwróciła się do władz hiszpańskich z wnioskiem o przekazanie dalszych informacji. Odpowiedzi na te wnioski otrzymano odpowiednio w dniach 28 listopada 2012 r. i 21 stycznia 2013 r.

### Opis środków

Od 2003 r. zawarto szereg umów dotyczących wsparcia marketingowego związanych z działalnością Ryanair i innych linii lotniczych w porcie lotniczym Girona. Kontrahentami tych umów były podmioty, których ostatecznymi i większościowymi akcjonariuszami były podmioty administracji publicznej Katalonii i miasta Girona. Od 2008 r. podobne umowy zawarto również dla portu lotniczego Reus. Umowy te zostały podpisane bezpośrednio między liniami lotniczymi korzystającymi z portu lotniczego a różnymi podmiotami stanowiącymi część administracji regionalnej.

Przedmiotowe wsparcie marketingowe obejmowało działania takie jak reklama na stronach internetowych linii lotniczych za pomocą bannerów na stronach dotyczących lotów do Girony lub Reus, reklama umieszczona na kokpicie miejscowych samolotów oraz wykorzystywanie list adresowych linii lotniczych. Wszystkie te umowy marketingowe zawierają warunki zobowiązujące linie lotnicze do wykonywania określonej liczby lotów do portów lotniczych Girona lub Reus, lub stacjonowania tam określonej ilości samolotów.

### Ocena środka

Istnienie pomocy – władze hiszpańskie twierdzą, że umowy marketingowe zawarto na warunkach komercyjnych oraz że ani linie lotnicze korzystające z portów lotniczych Girona i Reus, ani same te porty lotnicze nie korzystały z pomocy państwa. Według władz hiszpańskich głównym celem przedmiotowych umów marketingowych było zwiększenie gospodarczego i turystycznego rozwoju Katalonii poprzez świadczenie usług marketingowych. W związku z tym zdaniem władz hiszpańskich nie można wywnioskować, że cele lub skutki tych porozumień lub powiązane z nimi względy ekonomiczne są inne niż turystyczna promocja Katalonii.

Zgodnie z wyrokiem w sprawie Charleroi<sup>(1)</sup>, przy ocenie przedmiotowych umów marketingowych Komisja musi wziąć pod uwagę wszystkie istotne cechy środków oraz ich kontekst. W związku z tym w omawianym przypadku Komisja musi wziąć pod uwagę wszystkie cechy działalności linii lotniczych na obu lotniskach, w tym również poziom opłat lotniskowych płaconych przez linie lotnicze, które podpisały umowy.

Komisja stwierdza na obecnym etapie postępowania, że umowy marketingowe mogą być przypisane państwu hiszpańskiemu.

Jeżeli chodzi o ocenę korzyści gospodarczej, Komisja uważa, że istnieją dwie możliwe ramy oceny. Albo porty lotnicze Girona i Reus oraz podmioty publiczne uznaje się za pojedyncze jednostki do celów stosowania tzw. „testu prywatnego inwestora” albo rozpatruje się je oddzielnie. W pierwszym przypadku, po zastosowaniu testu prywatnego inwestora, Komisja uważa, że umowy marketingowe dotyczące działalności linii lotniczych w obu portach lotniczych (Girona i Reus) mogły przynieść korzyść liniom lotniczym. Natomiast w drugim przypadku umowy marketingowe dotyczące działalności linii lotniczych w portach lotniczych Girona i Reus wydają się odciążać te porty lotnicze z kosztów związanych z działalnością operatora portu lotniczego. W związku z tym Komisja uważa, że porty lotnicze Girona i Reus wydają się odnosić korzyści z tych umów.

Komisja stwierdza, że wsparcie marketingowe będące przedmiotem oceny udzielono pod pewnymi warunkami, wyłącznie liniom lotniczym, które podpisały umowy marketingowe, a także dotyczy konkretnych portów lotniczych. W związku z tym środek należy uznać za selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Korzyści ekonomiczne uzyskiwane przez linie lotnicze korzystające z portów lotniczych Girona i Reus wzmacniają ich pozycję wobec ich konkurentów na europejskim rynku usług transportu lotniczego lub korzyści ekonomiczne uzyskiwane przez porty lotnicze Girona i Reus porty lotnicze wzmacniają ich pozycję wobec konkurentów na europejskim rynku dostawców usług lotniskowych. W związku z tym rozpatrywane finansowanie ze środków publicznych zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

<sup>(1)</sup> Sprawa T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb. Orz. [2008 r.] II-3643, pkt 59 („wyrok w sprawie Charleroi”); również sprawa T-228/99 i T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein Westfalen przeciwko Komisji, Zb. Orz. [2003 r.] II-00435, pkt 270.

Komisja wstępnie stwierdza, że wsparcie udzielone Ryanair i innym liniom lotniczym może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE na rzecz tych linii lotniczych lub na rzecz portów lotniczych Girona i Reus.

Zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem – Komisja ma wątpliwości, czy umowy marketingowe można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Analizowane środki nie spełniają też wymogów żadnego z innych odstępstw przewidzianych w Traktacie. W związku z tym na obecnym etapie Komisja nie może wykluczyć, że umowy dotyczące wsparcia marketingowego stanowią nielegalną i niezgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc państwa.

Komisja zwraca się do władz hiszpańskich o przedstawienie wszystkich niezbędnych informacji, które pozwolą jej ocenić, czy przedmiotowe środki można uznać za zgodne z TFUE. Komisja pragnie przypomnieć Hiszpanii, że art. 108 ust. 3 TFUE ma skutek zawieszający, a także pragnie zwrócić uwagę na art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, który stanowi, że wszelka pomoc niezgodna z prawem może zostać odzyskana od beneficjenta.

## TEKST PISMA

«La Comisión desea informar a España de que, tras haber examinado la información facilitada por sus autoridades sobre la medida arriba indicada, ha decidido incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo denominado “TFUE”).

## 1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante correo electrónico de 18 de noviembre de 2011, la Comisión recibió una denuncia según la cual España habría concedido ilegalmente ayuda estatal a los aeropuertos de Girona-Costa Brava (en lo sucesivo denominado “aeropuerto de Girona”) y Reus en beneficio de Ryanair<sup>(1)</sup>. La denuncia fue registrada con el número de asunto de ayuda estatal SA.33909 (2011/CP).
- (2) Mediante carta de 5 de diciembre de 2011, la Comisión transmitió esta denuncia a España, solicitando información al respecto. España envió sus observaciones el 20 de enero de 2012.
- (3) Mediante carta de 23 de mayo de 2012, la Comisión recibió una denuncia de una compañía aérea competidora usuaria del aeropuerto de Barcelona-El Prat (en lo sucesivo denominado “aeropuerto de Barcelona”), alegando también que España habría concedido ayuda estatal ilegal a los aeropuertos de Girona y Reus en favor de Ryanair en forma de acuerdos de comercialización y promoción. La denuncia también fue registrada como asunto de ayuda estatal número SA.33909 (2011/CP).
- (4) Mediante carta de 19 de junio de 2012, la Comisión remitió esta segunda denuncia a España y solicitó información. España envió sus observaciones el 14 y el 16 de agosto de 2012.
- (5) Como la información facilitada era incompleta, mediante carta de 27 de agosto de 2012, la Comisión envió un recordatorio a España reclamando los datos que faltaban. España contestó a esta solicitud el 11 y el 21 de septiembre de 2012.
- (6) Mediante sendas cartas de 5 de noviembre y 20 de diciembre de 2012, la Comisión solicitó información adicional a España. Las respuestas fueron recibidas el 28 de noviembre de 2012 y el 21 de enero de 2013, respectivamente.

## 2. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

## 2.1. Denuncias

## 2.1.1. Primera denuncia

- (7) El primer denunciante, un ciudadano particular, alega un acuerdo entre la Generalidad de Cataluña (en lo sucesivo denominada “Gobierno catalán”) y otras autoridades públicas para conceder una ayuda estatal ilegal de 45 millones EUR a Ryanair para que siguiese operando desde los aeropuertos de Girona y Reus en el período 2012-2017. El denunciante envió una copia del artículo de prensa en el que basaba sus alegaciones<sup>(2)</sup>.

## 2.1.2. Segunda denuncia

- (8) El segundo denunciante, una compañía aérea competidora usuaria del aeropuerto de Barcelona, denuncia la concesión de ayuda para subvencionar las actividades de Ryanair en los aeropuertos de Girona y Reus. Estas acusaciones se basaban en la información aportada por diversos artículos de prensa<sup>(3)</sup>.
- (9) El denunciante aduce que la financiación de la ayuda procede de las autoridades públicas o de otros organismos del sector público, como la *Associació per a la Promoció i el Desenvolupament de les Comarques Gironines* (en lo sucesivo denominada “AGI”) y *Gestió de Marqueting i Serveis de les Comarques Gironines SL* (en lo sucesivo denominada “GMS”), a su vez controlada por AGI.

---

<sup>(1)</sup> Ryanair es una compañía aérea irlandesa de bajo coste. En 2011 transportó 75,8 millones de pasajeros, a partir de 50 bases, en más de 1 500 rutas por toda Europa y Marruecos.

<sup>(2)</sup> El Economista, 17 de noviembre de 2011, “Ryanair se queda en Reus y Gerona por 45 millones”.

<sup>(3)</sup> “Ryanair condiciona a ayudas públicas el aumento de actividad en Girona”, El País, 20 de febrero de 2006; “The Best Way to Deal with Low-Cost Carriers”, informe de Air Scoop de octubre de 2009; “Ryanair recibe ayudas de 80 millones de euros en España”, Expansión, 21 de diciembre de 2010; “Los aeropuertos de Girona y Reus buscan alternativas a Ryanair”, Expansión, 24 de enero de 2011; “Ryanair dejará también el aeropuerto de Lleida”, La Vanguardia, 18 de marzo de 2011; “Ryanair se va de Reus y tensa la cuerda por las ayudas”, Expansión, 30 de junio de 2011; “Ryanair elevará su actividad en el Prat este año un 300 %, hasta 2,9 millones de usuarios”, Expansión, 6 de abril de 2011; “El doble juego de Ryanair en España golpea al sector”, El Economista, 7 de noviembre de 2011; “Ryanair exige que no suban las tasas”, La Vanguardia, 17 de noviembre de 2011; “Nueve millones para seguir volando”, ABC, 17 de noviembre de 2011; “El Govern pagará 45 millones para que Ryanair siga en Girona y Reus”, Expansión, 17 de noviembre de 2011; “Cataluña ata a Ryanair a Girona con más subvenciones”, El País, 11 de enero de 2012.

- (10) El denunciante indica que las ayudas a los aeropuertos de Girona y Reus se han pagado desde 2004 y 2007, respectivamente.
- (11) El denunciante sostiene además que la ayuda se concedió en virtud de acuerdos de comercialización y promoción entre Ryanair y las autoridades públicas catalanas. En virtud de tales acuerdos, las compañías aéreas bautizan a algunas de sus aeronaves con el nombre de la ciudad que concede la financiación y ponen en marcha otras actividades encaminadas a fomentar el turismo en la ciudad (por ejemplo, menciones a la ciudad en la revista de a bordo). Por otra parte, Ryanair condicionó los acuerdos a partir de 2012 a que no se produjese ningún incremento de las tasas aeroportuarias.
- (12) Por lo que se refiere a los servicios de comercialización y promoción comprados, el denunciante alega que ningún inversor privado estaría dispuesto a pagar un importe similar por los servicios de comercialización y promoción prestados y que, por consiguiente, los importes recibidos por Ryanair no cumplen el principio del operador privado en una economía de mercado (en lo sucesivo denominado “principio OPEM”).
- (13) El denunciante alega que el objetivo de la ayuda es garantizar determinados niveles anuales de pasajeros en los aeropuertos de Girona y Reus y establecer nuevas rutas desde y hacia estos aeropuertos. Además, las medidas persiguen básicamente incrementar el tráfico aeroportuario, ya que sin la ayuda el tráfico caería drásticamente, lo que demuestra que las compañías aéreas que operan algunas rutas con origen y destino en los aeropuertos de Girona y Reus no pueden operar en condiciones normales de mercado.
- (14) El denunciante indica que desde 2011, Ryanair también opera desde el aeropuerto de Barcelona y que las ayudas en relación con los aeropuertos de Girona y Reus le permiten subvencionar de forma cruzada sus servicios en Barcelona y, por tanto, ofrecer precios artificialmente bajos para sus vuelos con origen y destino en el aeropuerto de Barcelona.
- (15) Por lo que se refiere a una posible base para la compatibilidad de la ayuda, el denunciante indica que la ayuda concedida a Ryanair es claramente incompatible con el mercado interior, ya que no cumple los criterios establecidos en el apartado 79 de las Directrices comunitarias sobre la financiación de los aeropuertos y las ayudas iniciales a líneas aéreas con origen en aeropuertos regionales (en lo sucesivo denominadas “Directrices sobre aviación de 2005”) <sup>(1)</sup>.
- (16) En definitiva, el denunciante alega que su actividad como compañía aérea que opera en el aeropuerto de Barcelona se ha visto afectada por las ayudas concedidas a Ryanair en los aeropuertos de Girona y Reus, lo que permite a Ryanair operar en los tres aeropuertos en condiciones más ventajosas que las suyas.

## 2.2. Información general sobre los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus

### Área de influencia

- (17) Cataluña dispone de tres aeropuertos principales: Barcelona, Girona y Reus <sup>(2)</sup>.
- (18) El principal aeropuerto de Cataluña en número de pasajeros es el de Barcelona, que está situado a 14,4 km al suroeste del centro de la ciudad de Barcelona <sup>(3)</sup>.
- (19) El aeropuerto de Girona se encuentra en la provincia de Girona, al noreste de Cataluña y a unos 14,7 km de la ciudad de Girona, a 95,7 km al noreste de Barcelona y a 106 km de Perpiñán, en Francia. En términos de distancia a otros aeropuertos cercanos, el de Barcelona se halla a 106 km (o 66 minutos en automóvil) y el Sud de France Perpignan-Rivesaltes (en lo sucesivo denominado “aeropuerto de Perpiñán”), a 113 km (o 70 minutos en automóvil).
- (20) El aeropuerto de Reus está situado en la provincia de Tarragona, al suroeste de Cataluña. Dista unos 4,2 kilómetros de la ciudad de Reus, 11 km de Tarragona y se encuentra a 105 km al suroeste de Barcelona. En términos de distancia a otros aeropuertos cercanos, el de Barcelona se halla a 97,8 km (o 60 minutos en automóvil) y el de Lleida-Alguaire, a 111 km (u 82 minutos en automóvil).

<sup>(1)</sup> DO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

<sup>(2)</sup> En Cataluña, existen también los aeropuertos de Sabadell, utilizado principalmente para vuelos de entrenamiento (Fuente: [www.aena.es](http://www.aena.es)) y Lleida-Alguaire, que comenzó a funcionar en febrero de 2010 y que en el primer semestre de 2011 registró 27 000 pasajeros (Fuente: [www.aerportlleida.cat](http://www.aerportlleida.cat)).

<sup>(3)</sup> Todas las distancias y la duración de los desplazamientos en automóvil se han extraído de [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com). Los aeropuertos cercanos mencionados son los situados en un radio de 90 minutos en automóvil.

Número de pasajeros

- (21) En 2012, el aeropuerto de Barcelona registró 35 145 176 pasajeros, el de Girona, 2 844 682 y el de Reus, 937 446.
- (22) El cuadro 1 describe la evolución del número de pasajeros en Girona y Reus desde 2002 y el porcentaje de pasajeros que viajan con Ryanair. El principal usuario de ambos aeropuertos en ese período fue Ryanair, aunque muchas otras compañías aéreas también los utilizaron en este lapso <sup>(1)</sup>.

Cuadro 1

**Tráfico de pasajeros en los aeropuertos de Girona y Reus 2002-2012**

Año	Girona		Reus	
	Total	% Ryanair	Total	% Ryanair
2002	557 187	2,4	764 704	0,58
2003	1 448 796	66,8	846 731	2,13
2004	2 962 988	82,1	1 138 112	31,44
2005	3 533 564	86,7	1 382 254	40,75
2006	3 614 254	86,8	1 380 267	46,64
2007	4 848 604	88,2	1 306 784	46,28
2008	5 510 970	91,6	1 278 074	48,99
2009	5 286 970	95,8	1 706 615	69,44
2010	4 863 954	95,2	1 419 851	70,94
2011	3 007 977	91,3	1 362 683	70,11
2012	2 844 682	Desconocido	937 446	Desconocido

Operador aeroportuario — Aena Aeropuertos, S.A.

- (23) Los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus están operados por Aena Aeropuertos, S.A. (en lo sucesivo denominada "Aena").
- (24) Aena gestiona 47 de los 49 los aeropuertos que se encuentran actualmente en uso activo en España, participa directa e indirectamente en la explotación de otros 26 aeropuertos en todo el mundo y presta servicio a más de 200 millones de pasajeros al año <sup>(2)</sup>.
- (25) Aena es una filial propiedad al cien por cien del Grupo Aena que, a su vez, es propiedad del Estado español. Las demás actividades del Grupo Aena se centran principalmente en servicios de navegación aérea en España. Sin embargo, sus funciones de gestión de aeropuertos y navegación aérea solo fueron disociadas formalmente mediante una reforma de dicho ente en junio de 2011.

Tasas aeroportuarias

- (26) Las tasas aeroportuarias percibidas por todos los aeropuertos de Aena se recogen en una Guía de tarifas que se publica cada dos años en la página web de la empresa. Esta Guía incluye todos los pagos efectuados a Aena por las compañías aéreas clientes, tanto en concepto de tasas por utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales (en función del número de pasajeros) como de aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo (en función del peso de la aeronave), así como otros gastos adicionales. Las tasas están sujetas a la aprobación del Parlamento español como parte del presupuesto estatal, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 68, apartado 3, de la Ley 1/2011, de 4 de marzo.

<sup>(1)</sup> Las compañías aéreas que registraron más de 100 000 pasajeros anuales en el aeropuerto de Girona fueron Britannia Airways Ltd, MyTravel Airways, Spanair y Transavia Holland B.V. Las que registraron más de 100 000 pasajeros anuales en Reus durante este período fueron Britannia Airways Ltd, MyTravel Airways, ThomsonFly.com, Air 2000 Ltd, First Choice Airways Ltd, Thomson Airways Ltd y Thomas Cook Airlines (UK) Ltd.

<sup>(2)</sup> Fuente: www.aena.es.

- (27) El nivel actual de las distintas tasas percibidas se basa en un sistema de clasificación creado en el marco de la reforma de Aena en junio de 2011 <sup>(1)</sup>, según el cual todos los aeropuertos de Aena se dividen en los siguientes cinco grupos, en función de su tráfico anual de pasajeros:
- **Grupo I:** Madrid-Barajas y **Barcelona**.
  - **Grupo II:** Alicante, Gran Canaria, Tenerife, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.
  - **Grupo III:** Bilbao, Fuerteventura, **Girona**, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia.
  - **Grupo IV:** Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, **Reus**, Santander, Vigo y Zaragoza.
  - **Grupo V:** Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, El Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Torrejón, Vitoria y Valladolid.
- (28) Las tasas se establecen con arreglo a una escala móvil según la cual en los aeropuertos principales (Grupo I) se paga más por un servicio dado y en los pequeños (Grupo V) se paga menos. El aeropuerto de Barcelona pertenece al Grupo I, el de Girona, al Grupo III y el de Reus, al Grupo IV.

Datos financieros de los aeropuertos de Girona y Reus

- (29) La gestión de Aena se basa en un modelo de red e históricamente no ha ofrecido información financiera sobre cada aeropuerto particular. No obstante, desde 2009 los datos de cada uno de sus aeropuertos están disponibles como parte de la cuenta de pérdidas y ganancias y se muestran en el siguiente cuadro 2 para los aeropuertos de Girona y Reus para el período 2009-2011.

Cuadro 2

**Principales datos financieros de los aeropuertos de Girona y Reus en 2009-2011 (millones EUR)**

Año	Girona			Reus		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
<b>Volumen de negocios</b>	39,26	36,94	24,85	12,31	10,54	10,21
<b>EBITDA</b>	21,31	20,91	6,79	- 3,04	- 0,68	- 1,85
<b>Resultado neto</b>	11,14	10,55	- 2,56	- 6,13	- 4,64	- 7,06

**2.3. Acuerdos de comercialización en relación con el aeropuerto de Girona**

- (30) En relación con el aeropuerto de Girona se concluyeron varios “acuerdos de cooperación” relativos a la compra de servicios de comercialización a compañías aéreas. Estos acuerdos no conciernen a todas las compañías aéreas que utilizan dicho aeropuerto.
- (31) Cada acuerdo fue concluido entre una compañía aérea y una de las entidades públicas que se indican a continuación.

Asociació Girona Centre Logístic (GICL)

- (32) La “Asociació Girona Centre Logístic” (en lo sucesivo denominada “GICL”) es una asociación sin ánimo de lucro que tiene como objetivo promover internacionalmente Girona y el norte de Cataluña como centro logístico.
- (33) GICL actúa como asociación intermediaria de las siguientes entidades de Girona:
- Gobierno catalán
  - Cámaras de Comercio de Girona, Palamós y Sant Feliu
  - Ayuntamiento de Girona
  - Consejos Comarcales de l'Alt Empordà, Baix Empordà y La Selva Gironès

<sup>(1)</sup> Antes de la remodelación de AENA de junio de 2011, existía un sistema de grupos similar por el cual los aeropuertos se dividían en seis grupos diferentes a efectos de las tasas de aterrizaje y en siete a efectos de las tasas por el uso de las terminales.

- Ayuntamientos de L'Alt Empordá, Figueres, Girona, Vilamalla y Vilobí d'Onyar
  - Asociación de Transportes ASETRANS, de Girona
  - Federación de Organizaciones Empresariales de Girona, FOEG
  - Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados (ATEIA), Girona
  - Patronato de Turismo de la Costa Brava Girona, S.A.
- (34) Las autoridades españolas afirmaron que GILC financia sus actividades principalmente mediante subvenciones y aportaciones de los socios.

Associació per a la Promoció i el Desenvolupament de les Comarques Gironines — AGI

- (35) La *Associació per a la Promoció i el Desenvolupament de les Comarques Gironines* (AGI) es una asociación sin fines de lucro inscrita en el registro de asociaciones de la Consejería de Justicia del Gobierno catalán.
- (36) Los socios fundadores de AGI son CIMALSA (empresa pública del Gobierno catalán encargada de la promoción, desarrollo y gestión de infraestructuras y centros de transporte de mercancías y logística) <sup>(1)</sup>, el Consorcio de Turismo de Cataluña (actualmente denominado Agencia Catalana de Turismo), la Diputación de Girona y la Cámara de Comercio de Girona. El 25 de noviembre de 2011, el Ayuntamiento de Girona y el Patronato de Turismo de la Costa Brava también se incorporaron al consejo de administración de AGI.
- (37) AGI tiene por misión la promoción de las infraestructuras de Girona que contribuyen al desarrollo de Girona como portal de Cataluña <sup>(2)</sup>.

Gestió de Marqueting i Serveis de les Comarques Gironines SL — GMS

- (38) La *Gestió de Marqueting i Serveis de les Comarques Gironines SL* es una sociedad de responsabilidad limitada. Su objetivo es la contratación, gestión y difusión de publicidad y productos de mercadotecnia; la contratación, gestión y prestación de servicios de desarrollo económico; la contratación, gestión y ejecución de promoción turística; la oferta de espacios publicitarios; el desarrollo económico y turístico relacionado con el aeropuerto de Girona y la realización de todo tipo de actividades promocionales de Girona.
- (39) Las actividades de GMS solo son la compra y venta de servicios. Es propiedad al cien por cien de AGI.

2.3.1. *Detalles de los contratos con Ryanair*

- (40) El cuadro 3 resume la información contenida en los acuerdos de comercialización con Ryanair en el aeropuerto de Girona de los que la Comisión ha recibido copia.

Cuadro 3

**Acuerdos de comercialización con Ryanair para el aeropuerto de Girona en 2003-2015**

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Ryanair	GICL	15.3.2003— 14.3.2004	Ryanair facilitará a GICL espacios publicitarios en su sitio <i>web</i> relacionados con Girona como destino o con el aeropuerto de Girona.  Ryanair utilizará el aeropuerto de Girona como base de operaciones en Cataluña.	[...]* EUR

<sup>(1)</sup> Véase: <http://www.cimalsa.cat/empresa/presentaciocs.htm>

<sup>(2)</sup> Definición tomada del contrato AGI Ryanair de 1.3.2006, véase el cuadro 3.

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Ryanair	GICL/AGI Modificación del contrato de 1.11.2005 que cambia la entidad contraparte de GICL a AGI	1.3.2004— 28.2.2006	<p>Ryanair facilitará a GICL espacios publicitarios en su sitio <i>web</i> que aparecerán en la página de inicio de Ryanair 120 días al año <sup>(1)</sup>.</p> <p>Ryanair rotulará en sus aviones con base en Girona mensajes publicitarios facilitados por GICL.</p> <p>Ryanair hará publicidad de la región entre sus pasajeros y cooperará en las campañas realizadas en tierra, como las de distribución de folletos.</p> <p>Cláusula de penalización de 500 000 EUR si no se produce un aumento de los pasajeros o de los aviones con base en Girona hasta febrero de 2007.</p> <p>Cláusula de penalización de 500 000 EUR si no se produce un incremento de 500 000 pasajeros anuales al finalizar 2007.</p>	<p>[...] EUR el primer año.</p> <p>[...] EUR el segundo año.</p> <p>En el contrato inicial con GICL el pago del segundo año era de [...] EUR, pero este importe se redujo a [...] mediante modificación del 1.11.2005.</p>
		<u>Ampliación del contrato:</u> 1.3.2006— 30.5.2006	Ningún cambio	[...] EUR
		<u>Ampliación del contrato:</u> 1.6.2006— 31.12.2006	Ningún cambio	[...] EUR
Ryanair	GMS	1.1.2009— 31.12.2011	<p>a) Rotulación de publicidad en el exterior de 11 aviones en 2009 (14 en 2010 y 14 en 2011) con base en el aeropuerto de Girona.</p> <p>b) Publicidad directa a los viajeros en los aviones de Ryanair.</p> <p>c) Publicidad exterior en 5 nuevos aviones con base en el aeropuerto de Girona.</p> <p>Incremento en al menos 20 vuelos diarios hasta finales de 2011.</p>	<p>Precio por partida:</p> <p>a) [...] EUR/año</p> <p>b) [...] EUR/año</p> <p>c) [...] EUR/mes por avión, pagados a partir de la fecha de llegada de cada nuevo avión a la base de Girona.</p> <p>A los importes anuales de la partida c) se les aplica un límite anual:</p> <p>2009: [...] EUR</p> <p>2010: [...] EUR</p> <p>2011: [...] EUR</p>
		<u>Anexo:</u> 1.11.2010— 31.10.2011	<p>Publicidad en los compartimentos superiores de equipaje de 15 aviones desde el 1.6.2011 al 31.10.2011.</p> <p>Inclusión de artículos en la revista de a bordo.</p>	Ningún cambio

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Ryanair	GMS	25.3.2012— 24.3.2015  Con prórroga automática por dos años: 25.3.2015— 24.3.2017	a) Publicidad en los compartimentos superiores de equipaje de 20 aviones durante 8 meses al año. b) Rotulación de publicidad en el exterior de 8 aviones durante todo el año. c) Inclusión de artículos en la revista de a bordo. d) Uso de la lengua catalana en el sitio <i>web</i> de Ryanair y en los anuncios efectuados en la cabina de pasajeros.	Precio por partida: a) [...] EUR/año b) [...] EUR/año c) [...] EUR/año Total: [...] EUR/año

(<sup>1</sup>) La modificación del contrato el 1.11.2005 cambió los intervalos acordados a 80 días/año, a reserva de una política de destemporalización del sector turístico.

\* Información confidencial

### 2.3.2. Detalles de los contratos de GMS con otras compañías aéreas

(41) La Comisión dispone de copias de una serie de acuerdos de comercialización firmados a partir de 2007 con compañías aéreas distintas de Ryanair relativas a sus operaciones en el aeropuerto de Girona; todos estos contratos se firmaron con GMS y se detallan en el cuadro 4.

Cuadro 4

### Acuerdos de comercialización con otras compañías aéreas para el aeropuerto de Girona en 2007-2013

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Transavia ( <sup>1</sup> ) France	GMS	1.1.2008— 31.12.2010	a) Transavia incorporará una banderola publicitaria de Girona como destino en su sitio <i>web</i> y cuando existan contenidos relacionados con el aeropuerto de Girona. b) Transavia promoverá Girona como destino 10 veces al año en el marco de la campaña de ventas "Supersale" que la compañía desarrolla en internet.  GMS cederá 250 espacios publicitarios en marquesinas de autobús del aeropuerto de Girona durante de 15 días en 2008 y otros 15 días en 2009.  Mínimo de 166 vuelos al año en la ruta de París.	Precio por partida: a) [...] EUR/año b) [...] EUR/año Total: [...] EUR/año
Transavia Airlines CV (Países Bajos).	GMS	1.1.2008— 31.12.2010	Todas las condiciones iguales a las del contrato de Transavia France, excepto un mínimo de 166 vuelos al año en la ruta de Rotterdam.	Como en el caso anterior.

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Transavia Airlines CV (Países Bajos).	GMS	15.4.2010—14.4.2013 <sup>(2)</sup>	<p>Todas las condiciones iguales a las del contrato de Transavia Airlines CV, excepto:</p> <p>Transavia promoverá Girona como destino 15 veces al año en el marco de la campaña de ventas “Supersale” que la compañía desarrolla en internet.</p> <p>Mínimo de 210 de vuelos al año en la ruta de Rotterdam.</p>	<p>Precio por partida:</p> <p>(a) [...] EUR/año</p> <p>(b) [...] EUR/año</p> <p>Total:</p> <p>[...] EUR/año</p>
Spanair <sup>(3)</sup>	GMS	<p>1.4.2007—30.12.2007</p> <p>El contrato incluía una prórroga automática de un año, pero se dio por concluido el 1.8.2008 por mutuo acuerdo.</p>	<p>Spanair incorporará una banderola publicitaria de Girona como destino en su sitio <i>web</i>.</p> <p>Spanair rotulará publicidad exterior (promoción de marca) en uno de sus aviones.</p> <p>Cooperación en las campañas publicitarias que se desarrollen en tierra</p> <p>Uso de la lengua catalana en los anuncios efectuados en la cabina de pasajeros en la ruta de Madrid.</p> <p>Spanair ofrecerá tarifas promocionales a los clientes de empresa.</p> <p>Obligación de renegociar el contrato si la ruta Girona-Madrid-Girona dejase de explotarse.</p>	<p>2007: [...] EUR</p> <p>2008: [...] EUR</p>
Andalus <sup>(4)</sup>	GMS	1.12.2009—31.12.2012	<p>Andalus incorporará publicidad exterior (promoción de marca) en uno de sus aviones.</p> <p>Inclusión dos veces al año, en la revista de a bordo, de un reportaje propuesto por GMS.</p> <p>Publicidad sobre la región en los compartimentos superiores de equipaje.</p> <p>Enlace desde el sitio <i>web</i> de Andalus a contenido promocional.</p> <p>Organización de un vuelo promocional de ida y vuelta a Menorca con periodistas y autoridades públicas.</p> <p>Uso de la lengua catalana en el sitio <i>web</i> de Andalus y en los anuncios efectuados en la cabina de pasajeros.</p> <p>Cláusula de penalización equivalente a una reducción del 50 % del pago si no se operasen 3 rutas y 125 vuelos anualmente.</p>	<p>2009/2010: [...] EUR</p> <p>2011: [...] EUR</p> <p>2012: [...] EUR</p>

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Wizz Air <sup>(5)</sup>	GMS	1.9.2011— 31.12.2012  Prórroga automática por 2 años	Wizz Air incorporará una banderola publicitaria de Girona como destino en su sitio <i>web</i> .  Inclusión de publicidad sobre la región en los boletines informativos destinados a los abonados de Wizz Air en Ucrania.  Comité de seguimiento para verificar el gasto en el segundo período.  Cláusula de rescisión si Wizz Air abandonase las operaciones en el aeropuerto de Girona.	1.9.2011—31.3.2012: [...] EUR  1.4.2012—31.12.2012: [...] EUR
JAT <sup>(6)</sup>	GMS	15.4.2011— 14.4.2012  Prórroga automática por 2 años	Publicidad en las tarjetas de embarque, los reposacabezas y la mesita plegable del respaldo de los asientos de los aviones.  Artículos y anuncios en la revista de a bordo.  Banderola publicitaria en el sitio <i>web</i> de JAT Airways.  Anuncios en medios de comunicación serbios de gran difusión, incluida la utilización del logotipo elegido.  Billetes gratuitos para la prensa (máximo de 5 por vuelo a España).  Mínimo de 44 vuelos anuales en la ruta de Belgrado.	[...] EUR/año
TransAero <sup>(7)</sup>	GMS	1.4.2012— 31.12.2013  Prórroga automática por un año	Publicidad en el sitio <i>web</i> y en los aviones de TransAero <sup>(8)</sup> .  Para determinar el precio de la comercialización adquirida, un Comité de seguimiento tendrá en cuenta el calendario de los vuelos de TransAero, que inicialmente serán operados con una frecuencia semanal en la ruta de Moscú.  Cláusula de rescisión si TransAero abandonase las operaciones en el aeropuerto de Girona.	2012: [...] EUR  2013: [...] EUR

<sup>(1)</sup> Transavia es una compañía aérea holandesa de bajo coste que opera desde distintos aeropuertos de los Países Bajos. Es propiedad al cien por cien del grupo Air France-KLM. Transavia France es la filial francesa y tiene su base principal en el aeropuerto de París Orly (véase: [www.transavia.com](http://www.transavia.com)).

<sup>(2)</sup> La Comisión no tiene confirmación de si el anterior contrato con Transavia Airlines CV por 3 años, del 1 de enero de 2008, que todavía no había expirado, fue anulado en el momento de la firma del contrato del 15 de abril de 2010.

<sup>(3)</sup> Spanair era una compañía aérea española cuyo centro de operaciones estaba situado en el aeropuerto de Barcelona. La Comisión toma nota de la quiebra y del cese de operaciones de Spanair S.A. en enero de 2012 (véase [www.spanair.com](http://www.spanair.com)).

<sup>(4)</sup> Andalus era una pequeña compañía aérea española cuyo centro de operaciones estaba situado en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. La Comisión toma nota de la quiebra y el cese de operaciones de dicha compañía aérea.

<sup>(5)</sup> Wizz Air es una compañía aérea húngara miembro de la Asociación Europea de Compañías Aéreas de Bajo Coste. El grupo Wizz Air está formado por dos compañías, Wizz Air Hungary y Wizz Air Ucrania. Su modelo empresarial se basa en la utilización de aeropuertos secundarios, regionales. Explora aproximadamente 250 rutas.

<sup>(6)</sup> JAT Airways es una compañía aérea serbia con base en el aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla (véase [www.jat.com](http://www.jat.com)).

<sup>(7)</sup> TransAero es una compañía aérea rusa que opera fundamentalmente desde los aeropuertos de Moscú, San Petersburgo y Ekaterinburgo (véase [www.transaero.ru](http://www.transaero.ru)).

<sup>(8)</sup> Los detalles sobre los servicios de comercialización y publicidad prestados se enumeran en un anexo del contrato que no ha sido transmitido a la Comisión.

2.3.3. Valor total de los pagos de apoyo a la comercialización a las compañías aéreas y tasas aeroportuarias pagadas por las compañías aéreas a AENA

- (42) Las autoridades españolas han remitido a la Comisión la información del cuadro 5 relativa al valor total de los pagos efectuados a las compañías aéreas en virtud de estos acuerdos durante el período 2003-2012.

Cuadro 5

**Valor de los acuerdos de comercialización para el aeropuerto de Girona en 2003-2012 (EUR)**

Año	Ryanair	Transavia	Spanair	Andalus	Wizz Air	JAT	TransAero	Total
2003	[...]							[...]
2004	[...]							[...]
2005	[...]							[...]
2006	[...]							[...]
2007		[...]	[...]					[...]
2008	[...]	[...]	[...]					[...]
2009	[...]	[...]		[...]				[...]
2010	[...]	[...]		[...]				[...]
2011	[...]	[...]			[...]	[...]		[...]
2012	[...]				[...]		[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (43) Las tasas aeroportuarias cobradas por Aena en el aeropuerto de Girona desde 2003 se presentan en el cuadro 6.

Cuadro 6

**Valor de las tasas aeroportuarias en el aeropuerto de Girona en 2003-2012**

Año	Ryanair	Transavia	Spanair	Andalus	Wizz Air	JAT	TransAero	Total
2003	[...]		[...]			[...]		[...]
2004	[...]		[...]		[...]	[...]		[...]
2005	[...]		[...]		[...]	[...]		[...]
2006	[...]		[...]		[...]	[...]		[...]
2007	[...]	[...]	[...]		[...]		[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
2010	[...]	[...]		[...]		[...]		[...]
2011	[...]	[...]	[...]			[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]				[...]	[...]	[...]
Total	169 294 964	2 693 004	1 333 555	82 604	825 252	154 965	141 028	174 525 372

- (44) Para el aeropuerto de Girona, la diferencia anual entre las tasas pagadas por las compañías aéreas y la cantidad que reciben en concepto de pagos por comercialización se resume en el cuadro 7.

Cuadro 7

**Valor neto de las tasas aeroportuarias pagadas por las compañías aéreas tras la deducción de los pagos por comercialización, en el aeropuerto de Girona en 2003-2012**

Año	Ryanair	Transavia	Spanair	Andalus	Wizz Air	JAT	TransAero	Total
2003	[...]		[...]			[...]		[...]
2004	[...]		[...]		[...]	[...]		[...]
2005	[...]		[...]		[...]	[...]		[...]
2006	[...]		[...]		[...]	[...]		[...]
2007	[...]	[...]	[...]		[...]		[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
2010	[...]	[...]		[...]		[...]		[...]
2011	[...]	[...]	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]			[...]	[...]	[...]	[...]
Total	158 716 672	2 088 004	675 255	17 006	1 041 950	119 765	125 617	162 784 269

**2.4. Acuerdos de comercialización en relación con el aeropuerto de Reus**

- (45) En relación con el aeropuerto de Reus, se concluyeron varios acuerdos relativos a la compra de servicios de comercialización a compañías aéreas. Estos acuerdos no conciernen a todas las compañías aéreas que utilizaron el aeropuerto de Reus durante ese período.

*2.4.1. Detalles de los contratos con Ryanair*

- (46) El cuadro 8 resume la información contenida en los acuerdos de comercialización con Ryanair para el aeropuerto de Reus de los que la Comisión ha recibido copia.

Cuadro 8

**Acuerdos de comercialización con Ryanair para el aeropuerto de Reus en 2008-2013**

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Ryanair	Gobierno catalán, Diputación de Tarragona, Ayuntamiento de Reus y Cámara de Comercio de Reus.	24.10.2008— 23.10.2011  Fecha de la firma: 12.2.2008  Sustituido por un nuevo acuerdo de 8.11.2010	Con respecto al sitio <i>web</i> de Ryanair: inclusión de logotipos. Información sobre la región en la sección “Destinos” e inclusión de enlaces a sitios locales de interés. Traducción del sitio <i>web</i> al catalán e inclusión del aeropuerto de Reus como base.  Redacción de una guía específica de la serie “Free Travel Guides”.  Artículos en la revista de a bordo de Ryanair.  Dos envíos de mensajes de correo electrónico a los clientes de Ryanair inscritos en su base de datos con información sobre el destino.  Rotulación de publicidad en dos aviones.  Uso de la lengua catalana para los anuncios efectuados en la cabina de pasajeros en los vuelos con destino Reus.  Compromisos por temporada sobre frecuencias y número de aviones con base en el aeropuerto, con opción de rescisión del contrato en caso de incumplimiento de los compromisos.	[...] EUR/año

Compañía aérea	Entidad signataria	Período de validez	Condiciones clave del contrato	Pago que se debe efectuar a la compañía aérea
Ryanair	Como en el caso anterior, más Cámara de Comercio de Tarragona	1.11.2010—31.12.2013 Fecha de la firma: 8.11.2010 Con efecto retroactivo a partir del 1.11.2010	Como se indicó anteriormente.	[...] EUR/año

- (47) Por lo que se refiere al contrato con Ryanair de 12 de febrero de 2008, la Comisión no tiene información sobre ningún acuerdo anterior, pero observa que el de 12 de febrero de 2008 es un acuerdo entre el Consejo del Camp de Tarragona y Ryanair válido hasta el 24 de octubre de 2007, relativo a la explotación de vuelos a varios destinos europeos y que especifica asimismo que las partes respetarán plenamente las condiciones de los acuerdos anteriores y, en particular, la compensación financiera debida a Ryanair en los términos de la carta de Ryanair al Gobierno catalán de 17 de enero de 2008.
- (48) El acuerdo también establece la intención de crear una entidad con fines especiales que se denominaría “*Societat de Promoció de l’Aeroport de Reus S.L.*”, con el fin de promover el aeropuerto de Reus, y que tendría como accionistas a los signatarios regionales del acuerdo.
- (49) El contrato con Ryanair del 8 de noviembre de 2010 también hace referencia a un acuerdo anterior entre el Consejo del Camp de Tarragona y Ryanair que estuvo vigente hasta el 24 de octubre de 2007 y que se denominó el “Pacto de la Boella”.

#### 2.4.2. Detalles de los contratos con otras compañías aéreas

- (50) La Comisión no dispone de copias de los acuerdos que pudieron haber sido firmados con Jet2 y Tui en relación con los importes abonados a estas compañías aéreas en 2012 para sus operaciones en el aeropuerto de Reus.
- (51) *Valor total de los pagos de ayuda a la comercialización a las compañías aéreas y tasas aeroportuarias pagadas por las compañías aéreas a AENA*
- (52) Las autoridades españolas han remitido a la Comisión la información del cuadro 9 relativa al valor total de los pagos efectuados a las compañías aéreas en virtud de estos acuerdos durante el período 2008-2012.

Cuadro 9

#### Valor de los acuerdos de comercialización para el aeropuerto de Reus en 2008-2012 (EUR)

Año	Ryanair	Jet2	Tui	Total
2008	[...]			[...]
2009	[...]			[...]
2010	[...]			[...]
2011	[...]			[...]
2012		[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]

- (53) Las tasas aeroportuarias cobradas por Aena en el aeropuerto de Reus desde 2003 se presentan en el cuadro 10.
- (54) La Comisión no dispone de información sobre las tasas abonadas por Jet2 y Tui en Reus durante este período.

Cuadro 10

**Valor de las tasas aeroportuarias en el aeropuerto de Reus en 2003-2012**

Año	Ryanair
2003	[...]
2004	[...]
2005	[...]
2006	[...]
2007	[...]
2008	[...]
2009	[...]
2010	[...]
2011	[...]
2012	[...]
Total	33 231 637

- (55) La diferencia entre las tasas abonadas por las compañías aéreas y la cantidad que reciben anualmente en concepto de pagos de comercialización se resume en el cuadro 11. Sin embargo, no se incluyen los datos relativos a Jet2 o Tui, porque la Comisión no dispone de dicha información. La Comisión también observa que no dispone de información sobre ningún pago efectuado a Ryanair en concepto de comercialización en 2012.

Cuadro 11

**Valor neto de las tasas aeroportuarias pagadas por las compañías aéreas tras la deducción de los pagos de comercialización en el aeropuerto de Reus en 2003-2012**

Año	Ryanair
2003	[...]
2004	[...]
2005	[...]
2006	[...]
2007	[...]
2008	[...]
2009	[...]
2010	[...]
2011	[...]
2012	[...]
Total	23 692 044

**3. EVALUACIÓN**

- (56) La Comisión debe analizar si las medidas de apoyo a la comercialización pueden considerarse ayudas estatales en favor de las compañías aéreas y además, o alternativamente, en favor de los aeropuertos de Girona y Reus.
- (57) En virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE, “serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones”.

- (58) Los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. Por tanto, para determinar si las medidas notificadas constituyen ayuda estatal en el sentido de dicha disposición, tienen que cumplirse todas las condiciones siguientes, es decir, la ayuda financiera debe:
- ser otorgada por el Estado o mediante fondos estatales,
  - favorecer a determinadas empresas o producciones,
  - falsear o amenazar con falsear la competencia,
  - afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.
- (59) España opina que ni Ryanair, ni otras líneas aéreas que utilizan los aeropuertos de Girona y Reus, ni los aeropuertos afectados se beneficiaron de ayuda estatal.
- (60) Según España, el objetivo principal de estos acuerdos de comercialización es fomentar el desarrollo económico y turístico de Cataluña a través de la prestación de servicios de comercialización. Por consiguiente, España considera que no puede deducirse que el objetivo o el efecto de estos acuerdos, ni las consideraciones económicas que implican, sea algo más que la promoción turística de Cataluña.
- (61) A este respecto, España considera que los acuerdos de comercialización concluidos con Ryanair y otras compañías que utilizan los aeropuertos de Girona y Reus corresponden a la compra de servicios de comercialización a precio de mercado.
- (62) A este respecto, la Comisión formula dos observaciones. En primer lugar, no parece que las entidades públicas que han concluido estos acuerdos de comercialización lo hayan hecho en el contexto de una actividad económica que lleven a cabo ni por su propio interés económico, sino más bien en el contexto de una tarea de promoción del desarrollo económico general de la zona de Girona y Reus (en el caso de Girona, esta tarea es asignada a las entidades en cuestión por las autoridades públicas). En segundo lugar, la Comisión observa que los acuerdos de comercialización que nos ocupan se basan en compromisos precisos de las compañías aéreas de operar en rutas o de establecer la base de algunos de sus aviones en los aeropuertos de Girona y Reus durante un período de tiempo definido (véanse las secciones 2.3 y 2.4). Tal como se detalló anteriormente, los acuerdos de comercialización evaluados incluyen también cláusulas y condiciones de funcionamiento de las compañías en ambos aeropuertos. Estas cláusulas y condiciones contemplan sanciones si el número de pasajeros realmente transportados por la compañía aérea no alcanza determinados umbrales, o un nexo entre los precios de los servicios de comercialización y la frecuencia de vuelos realmente efectuados por la compañía aérea. Además, los acuerdos suponen que una reducción significativa de los vuelos ofrecidos por la compañía aérea podría constituir un motivo de resolución del acuerdo. Por otra parte, determinados acuerdos se destinan específicamente a la compra de publicidad para los aeropuertos de Girona y Reus, aunque las entidades públicas que los celebran no tienen participación financiera en las infraestructuras aeroportuarias ni en el explotador de las mismas.
- (63) La Comisión considera que todos estos acuerdos de comercialización (véase la sección 2.3) incluyen condiciones que podrían tener por efecto generar operaciones adicionales en los aeropuertos de Girona y Reus y tener repercusiones significativas sobre la estrategia comercial de los aeropuertos. Por consiguiente, parecería que son diferentes de las actividades de promoción que una autoridad pública puede llevar a cabo en pro del beneficio general de la comunidad que representa, ya que parecen estar orientados específicamente al desarrollo de la actividad de los aeropuertos de Girona y Reus.
- (64) En suma, incluso si los acuerdos concluidos con Ryanair y otras compañías aéreas que utilizan los aeropuertos de Girona y Reus corresponden a la compra de servicios de comercialización por parte de las autoridades públicas a precio de mercado, lo cierto es que parecen otorgar una ventaja específica al operador aeroportuario de Girona y Reus, ya que le permiten desarrollar la actividad de esos aeropuertos sin tener que incurrir en los costes a los que en condiciones normales tendría que hacer frente para lograr dicho desarrollo. Habida cuenta de que los acuerdos de comercialización prevén pagos directos a las compañías aéreas, también podrían conferir una ventaja a esas compañías, al bajar los costes en los que en condiciones normales tendrían que incurrir para volar a o desde un destino dado.
- (65) A fin de evaluar la existencia de tales ventajas, la Comisión ha de aplicar la prueba del operador privado en una economía de mercado (“OPEM”), es decir, ha de evaluar si un operador privado, en una posición lo más similar posible a la de las autoridades públicas implicadas, habría concluido acuerdos de comercialización similares.
- (66) A este respecto, la Comisión señala que en la sentencia “Charleroi”<sup>(1)</sup>, el Tribunal General dispuso lo siguiente:

<sup>(1)</sup> Asunto T-196/04 Ryanair/Comisión, Rec. 2008, p. II-3643, apartado 59 (sentencia “Charleroi”). Véanse también los asuntos T-228/99 y T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale y Land Nordrhein-Westfalen/Comisión, Rec. 2003, p. II-00435, apartado 270.

Al aplicar el criterio del inversor privado es necesario contemplar la transacción comercial en su conjunto, a fin de verificar **si la entidad estatal y la entidad controlada por ella, consideradas conjuntamente, se comportaron como operadores racionales** en una economía de mercado. En efecto, al valorar las medidas controvertidas, la Comisión está obligada a tener en cuenta todos los datos pertinentes y su contexto, incluidos los relativos a la situación de la autoridad o autoridades que adoptaron dichas medidas.

Por consiguiente, en contra de lo que afirma la Comisión, **los vínculos económicos** existentes entre la Región Valona y BSCA no carecen de pertinencia, ya que no cabe excluir a priori la posibilidad de que la Región Valona no sólo haya tomado parte en la actividad desarrollada por BSCA, sino que haya obtenido también una contrapartida económica por la adopción de las medidas controvertidas.

En el presente asunto, procede concluir por tanto que la Región Valona y BSCA debían considerarse una sola y misma entidad a efectos de aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado (las negritas son nuestras).

- (67) En el caso que nos ocupa, los acuerdos de ayuda a la comercialización son concluidos por entidades públicas que no parecen tener vínculos económicos ni de ninguna otra índole con el operador aeroportuario.
- (68) En relación con Girona, esas entidades son controladas y financiadas por autoridades públicas que son diferentes y gozan de un amplio grado de autonomía del Estado español, que controla Aena. En relación con Reus, esas entidades son autoridades públicas que son diferentes y gozan de un amplio grado de autonomía del Estado español, que controla Aena. En ambos casos, no parecen recibir contrapartida financiera de los acuerdos de comercialización que concluyen.
- (69) Por consiguiente, la Comisión tiene dudas de que, en el caso que nos ocupa, pueda evaluar el cumplimiento de la prueba OPEM al estimar que los aeropuertos de Girona y Reus y las entidades públicas deberían ser considerados una sola y misma entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM. La Comisión insta a las autoridades españolas y a las partes interesadas a formular observaciones sobre la cuestión de si, en la actualidad, los aeropuertos de Girona y Reus y las entidades públicas deben ser considerados una sola y misma entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM.
- (70) Asumiendo que los aeropuertos de Girona y Reus y las entidades públicas deben ser considerados una sola y misma entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM, los acuerdos de comercialización y las tasas aeroportuarias ofrecidas a las compañías aéreas tendrán que ser evaluadas de forma conjunta, pues parecerían ser, respectivamente, costes e ingresos de la misma actividad de desarrollo de los aeropuertos de Girona y Reus, llevadas a cabo por las hipotéticas entidades únicas compuestas de las entidades públicas y los aeropuertos de Girona y Reus.
- (71) En la medida en que se constate que la prueba OPEM habría ofrecido las mismas tasas aeroportuarias y el mismo paquete de ayudas a la comercialización a las compañías aéreas, las hipotéticas entidades únicas compuestas de esas entidades públicas y los aeropuertos de Girona y Reus no habrían concedido ayudas estatales a las compañías concernidas. En cambio, si no se superase la prueba OPEM, resultaría que las hipotéticas entidades únicas compuestas de esas entidades públicas y los aeropuertos de Girona y Reus concedieron a las compañías aéreas concernidas una ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado.
- (72) Por otra parte, si el comportamiento del operador aeroportuario y el de las entidades públicas implicadas no pudiera evaluarse conjuntamente, podría haber una ayuda estatal indirecta al operador aeroportuario, en la medida en que las entidades públicas podrían estar exonerando al aeropuerto de costes en los que en condiciones normales deberían incurrir para llevar a cabo esa actividad, y una ayuda estatal directa a las compañías aéreas concernidas, que reciben pagos que no habrían recibido en condiciones normales de mercado.

### 3.1. **Carácter de ayuda de los regímenes financieros en relación con la presencia de las compañías aéreas en el aeropuerto de Girona**

#### 3.1.1. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

- (73) Tal como el Tribunal <sup>(1)</sup> ha sostenido, para que las medidas puedan ser consideradas ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, a) han de ser otorgadas mediante recursos estatales, directa o indirectamente, y b) deben ser imputables al Estado.
- (74) En el caso que nos ocupa, el Estado ha ejercido en todo momento un control directo o indirecto sobre los recursos considerados.
- (75) La acuerdos de comercialización han sido concluidos entre GICL, GMS y AGI y las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Girona <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Véase el asunto C-482/99 Francia/Comisión (Stardust Marine), Rec. 2002, p. I-4397.

<sup>(2)</sup> Véase la sección 2.3.

*Ayuda a la comercialización — GICL*

- (76) La GICL celebró dos acuerdos de comercialización con Ryanair el 15.3.2003 y el 1.3.2004. El segundo acuerdo fue firmado en nombre de GICL por su presidente, mientras que el primero no especificaba el cargo del signatario que actuaba en representación de GICL.
- (77) Como se ha señalado anteriormente, GICL es una asociación sin ánimo de lucro que tiene como objetivo promover internacionalmente Girona y el norte de Cataluña como centro logístico. La promoción de una región como lugar para hacer negocios es normalmente una tarea que llevan a cabo las autoridades públicas.
- (78) En efecto, como ya se ha indicado, GICL actúa como asociación intermediaria de las autoridades públicas locales en la zona de Girona, que incluyen el Gobierno catalán, el Ayuntamiento de Girona y varios consejos comarcales y locales.
- (79) Como se ha señalado anteriormente, GICL financia sus actividades principalmente mediante subvenciones y aportaciones de los socios, lo que incluye igualmente las subvenciones concedidas por las autoridades públicas locales.

*Ayuda a la comercialización — AGI*

- (80) El 1.11.2005, AGI se adhirió al acuerdo de comercialización con Ryanair de 1.3.2004. La modificación la firmó, en nombre de AGI, su presidente, que era el mismo signatario que había firmado los acuerdos anteriores con Ryanair como presidente de GICL. En las modificaciones posteriores de 1.3.2006 y 1.6.2006, el mismo signatario era descrito como presidente de AGI.
- (81) Como se ha señalado anteriormente, AGI es una asociación sin fines de lucro, cuyos socios son CIMALSA (empresa pública del Gobierno catalán encargada de la promoción, desarrollo y gestión de infraestructuras y centros de transporte de mercancías y logística), el Consorcio de Turismo de Cataluña (actualmente denominado Agencia Catalana de Turismo), la Diputación Provincial de Gerona y la Cámara de Comercio de Girona. El 25 de noviembre de 2011, el Ayuntamiento de Girona y el Patronato de Turismo de la Costa Brava también se incorporaron al consejo de administración de AGI.
- (82) Como ya se ha indicado, AGI tiene por misión la promoción de las infraestructuras de Girona que contribuyen al desarrollo de Girona como portal de Cataluña. Sin embargo, dicha misión no se lleva a cabo como actividad económica, sino más bien en interés del desarrollo económico general de la región como destino turístico y lugar para hacer negocios. Tales tareas son llevadas a cabo normalmente por las autoridades públicas en el marco de su responsabilidad general de favorecer el desarrollo económico de las comunidades locales que representan. Así pues, podría parecer que GICL es un instrumento que las autoridades públicas locales han creado para llevar a cabo algunas de sus responsabilidades generales.
- (83) En la fase actual, la Comisión no dispone de información que indique que CIMALSA, el Consorcio de Turismo de Cataluña, la Cámara de Comercio de Girona y el Patronato de Turismo de la Costa Brava están bajo el control de las autoridades públicas locales. En cambio, la Diputación Provincial de Girona sí es una autoridad pública. Por consiguiente, las decisiones de AGI no se toman de forma autónoma, sino con la intervención de autoridades públicas.

*Ayuda a la comercialización — GMS*

- (84) En los numerosos contratos firmados por GMS desde el 1.1.2008, con Ryanair y otras compañías aéreas (véanse los cuadros 3 y 4), los signatarios, cuando se especificaban sus cargos, eran directores o administradores de GMS.
- (85) Como se ha señalado anteriormente, el objetivo de GMS es la contratación, gestión y difusión de publicidad y productos de mercadotecnia; la contratación, gestión y prestación de servicios de desarrollo económico; la contratación, gestión y ejecución de promoción turística, la oferta de todo tipo de publicidad; el desarrollo económico y turístico relacionado con el aeropuerto de Girona y la realización de todo tipo de actividades promocionales de Girona. Por otra parte, GMS es propiedad y está bajo el control de AGI.
- (86) Dado que GILC, AGI y GMS parecen estar financiadas, al menos en parte, por el Estado, en la fase actual parece que los pagos realizados a compañías aéreas en virtud de los acuerdos de comercialización se conceden con cargo a recursos estatales.
- (87) A la vista de lo que antecede, la Comisión concluye, en esta fase de la evaluación, que los acuerdos de comercialización parecen ser imputables al Estado. La Comisión invita a España y a las partes interesadas a profundizar sobre este punto, en particular en lo que respecta a la estructura organizativa y decisoria de estas entidades, su misión estatutaria, su financiación por parte de cada uno de sus accionistas, si reciben beneficios económicos por el desempeño de sus actividades estatutarias y cualquier otro elemento en relación con el proceso de toma de decisiones de dichas entidades en lo que se refiere a la firma de los acuerdos de comercialización con las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Gerona.

### 3.1.2. Ventaja económica y aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado

*El aeropuerto de Gerona y las entidades públicas se consideran una sola y misma entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM*

- (88) Tal como se ha descrito anteriormente, suponiendo que el aeropuerto de Gerona y las entidades públicas deban considerarse una sola y misma entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM, los acuerdos de comercialización y las tasas aeroportuarias que se ofrecen a las compañías aéreas deberán evaluarse conjuntamente.
- (89) Al evaluar si los regímenes pactados relativos a la presencia de las compañías aéreas en el aeropuerto de Girona (es decir, los acuerdos de comercialización y la Guía de tarifas aeroportuarias) no entrañan ninguna ventaja que dichas compañías no habrían obtenido en condiciones normales de mercado, la Comisión debe examinar si, en circunstancias parecidas, un operador en una economía de mercado habría suscrito unos regímenes iguales o similares a los suscritos por las entidades públicas afectadas por el presente asunto (GICL, GMS, AGI y Aena, el operador del aeropuerto de Girona). Por consiguiente, toda financiación pública concedida en circunstancias que correspondan a las condiciones normales del mercado no se consideran ayudas estatales <sup>(1)</sup>.
- (90) Como se indicó anteriormente, España estima que dichos regímenes corresponden a condiciones de mercado normales (es decir, la compra de servicios de comercialización). En opinión de las autoridades españolas, los acuerdos se firmaron con varias compañías aéreas para promover Cataluña como destino turístico. España declaró que Aena no selecciona las compañías aéreas que desean utilizar este aeropuerto, sino que todas las que cumplen los requisitos jurídicos y administrativos, de acuerdo con la legislación vigente, pueden operar en los aeropuertos de Aena en las mismas condiciones y que Aena no ha firmado con Ryanair o cualquier otra compañía aérea de las que utilizan el aeropuerto de Girona acuerdos directos que impliquen descuentos u otras ayudas financieras.
- (91) A este respecto, la Comisión considera que, para evaluar la ventaja económica otorgada a las compañías aéreas, las relaciones entre la compañía y el aeropuerto deben evaluarse tanto en lo que se refiere a los costes de comercialización de servicios como a los costes de las tasas aeroportuarias.
- (92) La Comisión constata a este respecto que la diferenciación de precios (incluida la ayuda a la comercialización de productos y otros incentivos) es una práctica comercial normal <sup>(2)</sup>. No obstante, estas políticas de fijación de precios diferentes deben estar justificadas desde un punto de vista comercial <sup>(3)</sup>.
- (93) Con arreglo a los principios establecidos en la jurisprudencia, la Comisión debe comparar el comportamiento de las autoridades públicas con el de un operador en una economía de mercado, que debe guiarse por perspectivas de rentabilidad al menos a largo plazo (es decir, la prueba del operador en una economía de mercado, en lo sucesivo denominada "prueba OPEM") <sup>(4)</sup>. Esta valoración deberá basarse en la información disponible y en la evolución previsible en el momento en que se concedió la financiación pública y no en análisis referentes a situaciones *a posteriori* <sup>(5)</sup>. Asimismo en la evaluación debe dejarse de lado cualquier repercusión positiva (es decir, cualquier consideración social, de política regional o sectorial) sobre la economía de la región en que esté situado el aeropuerto <sup>(6)</sup>.
- (94) En la presente fase, España no ha presentado un plan de negocio previo o cualesquiera otros datos de previsiones para fundamentar su opinión de que las medidas de que se trata se ajusten a la prueba OPEM. Por tanto, la Comisión llevará a cabo su evaluación preliminar sobre la base de los datos disponibles (es decir, datos reales) facilitados por España para el período 2003-2012. La Comisión invita a España a facilitar un plan de negocio previo o cualesquiera otros datos sobre previsiones para toda la duración acordada de los regímenes en cuestión.
- (95) La Comisión observa que la prueba OPEM deberá tener en cuenta todos los costes incurridos por el gestor aeroportuario en relación con la actividad de la compañía aérea en el aeropuerto <sup>(7)</sup>. Estos costes marginales deben abarcar todas las categorías de gastos o inversiones, tales como los costes marginales de personal y de equipamiento, así como, en función de las circunstancias de la medida, rebajas, asistencia a la comercialización o sistemas de incentivos <sup>(8)</sup>. Por el contrario, los costes que el gestor aeroportuario tendría que soportar en cualquier caso, independientemente del régimen pactado con la compañía aérea, no han de tenerse en cuenta en la prueba OPEM.

<sup>(1)</sup> Sentencia "Stardust Marine", apartado 69. Véase también el asunto C-303/88, Italia/Comisión, Rec. 1991, p. I-1433, apartado 20.

<sup>(2)</sup> Sin perjuicio del cumplimiento de toda la legislación sobre competencia y sectorial pertinente, como los artículos 101 y 102 del TFUE, así como de la Directiva n.º 2009/12 sobre tasas aeroportuarias.

<sup>(3)</sup> Véase la Decisión de la Comisión en el asunto C-12/2008 Eslovaquia-Acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair, DO L 27 de 1.2.2011, p. 24, y Decisión de la Comisión en el asunto C-25/2007 Finlandia — Aeropuerto de Tampere-Pirkkala y Ryanair, pendiente de publicación en el DO.

<sup>(4)</sup> Asunto C-305/89 Italia/Comisión, Rec. 1991, p. I-1603, apartado 20; asunto T-296/97, Alitalia/Comisión, Rec. 2000, p. II-3871, apartado 84 (Alfa Romeo).

<sup>(5)</sup> Sentencia "Stardust Marine", apartado 71.

<sup>(6)</sup> Asuntos T-129/95, T-2/96 y T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke y Lech/Comisión, Rec. 1999, p. II-17, apartado 120. Véase también el asunto C-40/85, Bélgica/Comisión, Rec. 1986, p. 2321, apartado 13.

<sup>(7)</sup> Sentencia "Charleroi", apartado 59.

<sup>(8)</sup> También se tendrán en cuenta las ayudas públicas destinadas a compensar parte de los costes normales incurridos por el operador aeroportuario en relación con la medida, con independencia de que dicha ayuda se conceda directamente a la compañía aérea o sea canalizada a través del gestor aeroportuario u otra entidad.

- (96) Del mismo modo, todos los ingresos derivados de la actividad de las compañías aéreas deben tenerse en cuenta en la prueba OPEM. Tales ingresos incluyen los ingresos no aeronáuticos <sup>(1)</sup> derivados de las actividades de la compañía aérea, las tasas aeroportuarias y cualquier otro ingreso relacionado con los servicios prestados por el aeropuerto a la compañía aérea (por ejemplo, asistencia en tierra).
- (97) La Comisión considera que puede hacerse un cálculo preliminar de la contribución total de los regímenes pactados a la rentabilidad de Aena, en relación con la presencia de las compañías aéreas en el aeropuerto de Girona, sustrayendo el valor total de la ayuda a la comercialización del valor total de las tasas aeroportuarias. Este cálculo preliminar no tiene en cuenta otros costes marginales (como los costes marginales de inversión en infraestructuras y los costes marginales variables, como los costes marginales en personal y equipo) y otros ingresos marginales (como los no aeronáuticos).
- (98) El cuadro 12 resume los cálculos preliminares de ingresos y costes en relación con los regímenes pactados entre compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Girona y las autoridades públicas <sup>(2)</sup>:

Cuadro 12

**Cálculo aproximado de la contribución total, antes de los costes marginales de las inversiones en infraestructura, de los regímenes pactados en relación con la presencia de las compañías aéreas en el aeropuerto de Girona en el período 2003-2012**

Período considerado 2003-2012, millones EUR	Ryanair	Transavia	Spanair	Andalus	Wizz Air	JAT	TransAero	Total
<b>Valor total de las tasas aeroportuarias</b>	169,295	2,693	1,334	0,083	0,825	0,155	0,141	174,52
<b>Valor total de la ayuda a la comercialización</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Contribución total del régimen pactado</b>	158,717	2,088	0,675	0,017	0,712	0,120	0,126	162,78

- (99) Según España, a fin de responder a la demanda de capacidad como consecuencia del considerable crecimiento de Ryanair durante el período 2002-2008 en el aeropuerto de Girona, fue preciso adaptar los planes de inversión en infraestructuras para poder disponer de las infraestructuras que presten unos niveles adecuados de servicio. Por lo tanto, durante el período 2000-2012, se realizaron varias inversiones en la infraestructura del aeropuerto, con un coste total de 142,46 millones EUR.
- (100) La Comisión insta a España a que le facilite más información sobre la relación existente entre la decisión de construir las infraestructuras y la presencia de Ryanair u otras compañías aéreas en el aeropuerto de Girona; en particular, datos sobre la forma en que cambiaron los planes de inversión debido al crecimiento de Ryanair; si las infraestructuras, sin estas inversiones, eran inadecuadas para satisfacer la capacidad generada por Ryanair u otras compañías aéreas que operan en el aeropuerto; y cualquier conexión específica entre la llegada de Ryanair u otras compañías aéreas que utilizan el aeropuerto y las inversiones realizadas.
- (101) La Comisión constata que la contribución total del régimen, que asciende a 162,784 millones EUR y que figura en el cuadro 12, es superior a los costes de inversión en infraestructura durante este período.
- (102) La Comisión observa que los regímenes pactados con Ryanair y otras compañías aéreas parecen aportar, en general, una contribución marginal positiva al operador del aeropuerto de Girona.
- (103) No obstante, la Comisión considera que este aspecto de una contribución marginal positiva debe ser matizado por los siguientes factores:
- (104) En primer lugar, la evaluación se basa en datos reales (*a posteriori*). Dichos datos no cubren la totalidad de la relación comercial acordada entre las entidades públicas, el operador aeroportuario y las compañías aéreas, en la medida en que el cálculo de la contribución marginal no incluye los ingresos no aeronáuticos ni ningún otro ingreso procedente de las actividades de la compañía aérea en el aeropuerto y para toda la duración de la relación comercial (es decir, los acuerdos de comercialización).

<sup>(1)</sup> Los ingresos no aeronáuticos son, en particular, las tasas por utilización de aparcamientos, los alquileres de tiendas, etc.

<sup>(2)</sup> Estos valores se tomaron de los totales de los cuadros 5, 6 y 7 para todo el período 2003-2012.

- (105) En segundo lugar, los gastos e ingresos considerados no se descontaron a un tipo de remuneración adecuado del operador aeroportuario [es decir, no tienen en cuenta los costes (de oportunidad) del capital del operador aeroportuario] <sup>(1)</sup>. La Comisión estima que el coste de capital apropiado es el del operador aeroportuario, ya que la comparación se hace con un hipotético operador aeroportuario que operase en condiciones normales de mercado. La Comisión señala, en particular, que los pagos en apoyo de la comercialización y los pagos de las tasas aeroportuarias y la inversión en infraestructura de Aena se extendieron durante un período de muchos años y como tales, un descuento apropiado de estos costes podría marcar una diferencia importante para el cálculo de la contribución marginal.
- (106) En tercer lugar, la vida útil de muchas de las inversiones en infraestructuras podría ser superior al período estudiado, por lo que solo debe tomarse en consideración su coste amortizado pertinente para este período.
- (107) En cuarto lugar, la Comisión señala que el período durante el cual las tasas aeroportuarias se han compensado con los pagos para ayuda a la comercialización es 2003-2012, que no se corresponde exactamente con aquel en que se produjo la inversión en infraestructura, 2000-2012.
- (108) Por último, el cálculo tampoco tiene en cuenta las tarifas aeroportuarias que la inversión en infraestructura podría haber generado a otras compañías aéreas que operaron desde el aeropuerto de Girona durante ese período, pero no concluyeron acuerdos de comercialización.
- (109) Aunque la Comisión estima que este cálculo de las contribuciones marginales positivas de los regímenes pactados en relación con la rentabilidad del gestor aeroportuario es un indicio de que los acuerdos pueden considerarse en consonancia con la prueba OPEM y, por tanto, podrían no conferir una ventaja a las compañías aéreas <sup>(2)</sup>, a falta de datos previos relativos al período de referencia del régimen pactado, no puede concluir en esta fase de la evaluación que los regímenes pactados están en consonancia con la prueba OPEM. Por consiguiente, la Comisión no puede confirmar que los regímenes pactados no otorgan a las compañías aéreas implicadas una ventaja que no habrían recibido en condiciones de mercado normales.
- (110) En vista de lo anterior, la Comisión considera, en esta fase de la evaluación, que los acuerdos de comercialización evaluados conjuntamente con las tasas aeroportuarias relativas a las operaciones de las compañías aéreas en el aeropuerto de Girona pueden otorgar a estas compañías una ventaja que no habrían obtenido en condiciones de mercado normales.

*No puede evaluarse conjuntamente el comportamiento del operador aeroportuario y el de las entidades públicas implicadas*

- (111) Partiendo del supuesto de que el comportamiento del operador aeroportuario y el de las entidades públicas implicadas no puede evaluarse conjuntamente, puede haber una ayuda estatal indirecta al operador aeroportuario y una ayuda estatal directa a las compañías aéreas que perciben pagos que no habrían recibido en condiciones normales de mercado.
- (112) A este respecto, la Comisión observa que estos acuerdos de comercialización tienen por objeto incrementar la actividad de las compañías en el aeropuerto de Girona. Además, el anterior cálculo indica que los regímenes pactados entre aeropuertos y compañías aéreas sobre la base de estos acuerdos parecen dar lugar a una contribución positiva al gestor aeroportuario.
- (113) De acuerdo con la jurisprudencia pertinente, la concesión de una ventaja que la empresa no habría obtenido en condiciones normales de mercado o la exención de una carga económica, como en el caso de los costes que normalmente se incluyen en el presupuesto de una empresa, puede constituir una ventaja <sup>(3)</sup>.
- (114) La Comisión observa que las entidades públicas no han efectuado pagos directos a Aena, el operador aeroportuario. No obstante, podría existir una ayuda estatal indirecta al operador aeroportuario en la medida en que las entidades públicas podrían estar exonerando al aeropuerto de costes en los que, en condiciones normales, debería incurrir para desarrollar su actividad.

<sup>(1)</sup> Los costes (de oportunidad) del capital se reflejan en el tipo de descuento y pueden corresponder a la media ponderada de los costes de capital del operador aeroportuario.

<sup>(2)</sup> Por el contrario, cuando los regímenes pactados no se ajustan a la prueba OPEM, podría estarse otorgando una ventaja a las compañías aéreas.

<sup>(3)</sup> Asunto C-387/92 Banco Exterior de España, Rec. 1994, p. I-877, apartado 13; asunto C-156/98 Alemania/Comisión, Rec. 2000, p. I-6857, apartado 25; asunto C-6/97 Italia/Comisión, Rec. 1999, p. I-2981, apartado 15; asunto C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Rec. 2005, p. I-1627, apartado 36; asunto C-126/01, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie/GEMOSA, Rec. 2003, p. I-13769, apartados 28-31; asunto T-565/08, Corsica Ferries France SAS/Comisión, Rec. 2012, apartados 137 y 138.

- (115) La Comisión observa que la conclusión de los acuerdos de comercialización en cuestión por las entidades públicas en relación con la operación de compañías aéreas en el aeropuerto de Girona parece haber exonerado a dicho aeropuerto de costes inherentes a la actividad económica de explotación de un aeropuerto, como el coste de desarrollar el tráfico aeroportuario atrayendo y reteniendo a las compañías aéreas o aumentando la frecuencia de los vuelos. Dado que parece que esta exención de costes no está en absoluto contrarrestada por ninguna remuneración a las entidades públicas, podría desprenderse que se está otorgando una ventaja al aeropuerto de Girona <sup>(1)</sup>.
- (116) Por la misma razón, los pagos efectuados en el marco de los acuerdos de comercialización a las compañías aéreas concernidas podrían constituir una ayuda estatal directa a las compañías aéreas, en la medida en que perciban pagos que no habrían recibido en condiciones normales de mercado.
- (117) La Comisión invita a España y a las partes interesadas a formular observaciones sobre sus conclusiones preliminares acerca de la cuestión referida y a aclarar si los acuerdos de comercialización en relación con el aeropuerto de Gerona constituyen ayuda estatal en favor de las compañías aéreas concernidas y/o el operador aeroportuario. En este contexto, la Comisión también insta a España y a las partes interesadas a aclarar si se han celebrado acuerdos de comercialización con todos los aeropuertos de la región en el marco de un esfuerzo general para desarrollar la conectividad de la región, o más bien con un aeropuerto específico (Girona).
- (118) Además, la Comisión invita a España y a las partes interesadas a formular observaciones sobre el marco de análisis que debe seguirse en el caso que nos ocupa y a facilitarle la información complementaria necesaria para evaluar, desde un punto de vista previo, la rentabilidad de los regímenes pactados, en particular por lo que respecta a la previsión de ingresos del aeropuerto (incluidas las tasas aeroportuarias y los ingresos no aeronáuticos) y los costes adicionales derivados de la actividad de las compañías aéreas en el aeropuerto, así como datos sobre el tipo de descuento aplicable en el presente caso. La Comisión también invita a las autoridades españolas a transmitirle las copias de los acuerdos de comercialización en relación con el aeropuerto de Girona que todavía no han facilitado a la Comisión.
- (119) La Comisión observa, en particular, que al parecer no se firmó ningún acuerdo con Ryanair que cubriese los años 2007 y 2008.
- (120) También se invita a las autoridades españolas a actualizar el cuadro 5 para reflejar el valor de cualquier pago reciente efectuado en virtud de esos acuerdos y a explicar las posibles discrepancias entre las condiciones establecidas en los acuerdos de comercialización y los pagos realizados en un año determinado, como, por ejemplo, por qué en 2008 se hizo un pago de 465 000 EUR a Ryanair, cuando aparentemente no estaba vigente ningún acuerdo, y por qué no se efectuó ningún pago a Transavia en 2012, cuando aparentemente había un acuerdo en vigor.

### 3.1.3. *Selectividad*

- (121) El artículo 107, apartado 1, del TFUE dispone que para que una ayuda sea considerada ayuda estatal, debe favorecer a “determinadas empresas o producciones”. La Comisión toma nota de que la ayuda a la comercialización de productos evaluada se concedió exclusivamente a Ryanair y a las compañías aéreas que operaban en el aeropuerto de Girona que firmaron acuerdos de comercialización. La Comisión observa, además, que esos acuerdos de comercialización se refieren al desarrollo de un aeropuerto específico (el de Girona) y no a operaciones en otros aeropuertos españoles. Por tanto, la medida parece ser selectiva en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, en relación con compañías aéreas y aeropuertos específicos.

### 3.1.4. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio*

- (122) Cuando una ayuda otorgada por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa en relación con otras empresas competidoras en el mercado interior, debe entenderse que estas últimas se ven afectadas por la ayuda. De conformidad con la jurisprudencia reiterada <sup>(2)</sup>, para que una medida falsee la competencia basta con que el destinatario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia.

### Sector del transporte aéreo de pasajeros

- (123) La ayuda a la comercialización de productos puede reforzar la posición de las compañías aéreas en el mercado del transporte aéreo y los servicios aeroportuarios. Por otra parte, el sector del transporte aéreo se caracteriza por una intensa competencia entre operadores de los distintos Estados miembros, en particular desde la entrada en vigor de la tercera fase de liberalización del transporte aéreo (“tercer paquete”), el 1 de enero de 1993 <sup>(3)</sup>. De ello se infiere que la concesión de apoyo a la comercialización a una compañía aérea y no a otras afecta a los intercambios comerciales entre Estados miembros y falsea o amenaza con falsear la competencia en el sector del transporte aéreo de pasajeros.
- (124) Sobre la base de lo que antecede, la ventaja económica que pueden recibir determinadas compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Girona refuerza su posición frente a sus competidores en el mercado europeo de los servicios de transporte aéreo de pasajeros.

<sup>(1)</sup> Por el contrario, en el supuesto de que los acuerdos indicasen una contribución marginal negativa al aeropuerto, el aeropuerto de Girona no habría disfrutado de ninguna ventaja.

<sup>(2)</sup> Asunto T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisión, Rec. 1998, p. II-717.

<sup>(3)</sup> Reglamentos (CEE) n° 2407/92, 2408/92 y 2409/92 del Consejo, publicados en el DO L 240 de 28.8.1992.

Sector aeroportuario

- (125) Aeropuertos de todos los tamaños (el de Girona registra unos 2,8 millones de pasajeros anuales) compiten para atraer a compañías aéreas. En este contexto, la Comisión observa que la mayoría de los pasajeros de ambos aeropuertos efectúan vuelos internacionales desde o hacia destinos de la UE. Tal como se menciona en el apartado 40 de las Directrices sobre aviación de 2005, no es posible excluir incluso a aeropuertos de menor tamaño del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (126) En vista de lo anterior, las medidas que nos ocupan pueden afectar a la competencia entre operadores aeroportuarios, al reforzar el atractivo del aeropuerto de Girona para las compañías aéreas.
- (127) Por otra parte, la ventaja económica que percibe el aeropuerto reforzará su posición frente a sus competidores en el mercado europeo de proveedores de servicios aeroportuarios, ya que el mercado de prestación de servicios aeroportuarios no está cerrado a la competencia a escala de la UE.

Conclusión

- (128) Por estos motivos, la Comisión adopta la posición preliminar de que las medidas objeto de examen falsean o amenazan con falsear la competencia y afectan a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

**3.1.5. Conclusión — Ayuda a las compañías aéreas o al aeropuerto de Girona**

- (129) Sobre la base de lo que antecede, la Comisión adopta el punto de vista preliminar de que las ayudas a la comercialización concedidas a Ryanair y a otras compañías aéreas podrían constituir una ayuda estatal, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, a las compañías aéreas concernidas. Por otra parte, en el caso que nos ocupa, habida cuenta en particular de la estrecha relación entre los acuerdos de comercialización y el compromiso de Ryanair de utilizar el aeropuerto de Girona, la ayuda a la comercialización también podría constituir una ayuda al aeropuerto concernido.

**3.2. Carácter de ayuda de los regímenes financieros en relación con la presencia de las compañías aéreas en el aeropuerto de Reus****3.2.1. Recursos estatales e imputabilidad al Estado**Ayuda a la comercialización

- (130) La Comisión aplica el mismo razonamiento en cuanto a la naturaleza de ayuda de los regímenes financieros en relación con la presencia de compañías aéreas en el aeropuerto de Girona (punto 3.1.1 más arriba), con la diferencia de que los acuerdos de comercialización se concluyeron directamente entre partes diferentes del Estado español, y dos cámaras de comercio, y compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Reus.
- (131) La Comisión toma nota de que las partes firmantes del primer acuerdo de ayuda a la comercialización con Ryanair, de 12 de febrero de 2008, fueron el Gobierno catalán, la Diputación Provincial de Tarragona, el Ayuntamiento de Reus y la Cámara de Comercio de Reus. La Comisión observa además que las partes firmantes del segundo acuerdo, de 8 de noviembre de 2010, fueron las mismas más la Cámara de Comercio de Tarragona.
- (132) Así pues, las ayudas a la comercialización concedidas en virtud de dichos acuerdos de comercialización se financian con recursos estatales y son imputables al Estado.

**3.2.2. Ventaja económica y aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado**El aeropuerto Reus y las entidades públicas se consideran una sola y misma entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM

- (133) Como se ha descrito anteriormente, suponiendo que el aeropuerto de Reus y las entidades públicas deban considerarse una única entidad a efectos de la aplicación de la prueba OPEM, los acuerdos de comercialización y las tasas aeroportuarias que se ofrecen a las compañías aéreas deberán evaluarse conjuntamente. Al evaluar si los regímenes pactados en relación con la presencia de las compañías aéreas en el aeropuerto de Reus (es decir, los acuerdos de comercialización y la Guía de tarifas aeroportuarias) presentan elementos de ayuda, la Comisión debe examinar si, en circunstancias parecidas, un operador en una economía de mercado habría suscrito unos regímenes iguales o similares a los suscritos por las autoridades públicas implicadas en el presente asunto. La Comisión invita a España y a las partes interesadas a aclarar si, y atendiendo a qué consideraciones, el comportamiento de dichas autoridades públicas (es decir, el Gobierno catalán, la Diputación Provincial de Tarragona y el Ayuntamiento de Reus) y el del aeropuerto de Reus deberían considerarse conjuntamente a efectos de la aplicación de la prueba OPEM.
- (134) Como ya se señaló en el punto 3.1.2, la prueba OPEM deberá tener en cuenta todos los costes incurridos por el gestor aeroportuario en relación con la actividad de las compañías aéreas en el aeropuerto.
- (135) La Comisión observa que en el período 2003-2012, Ryanair abonó 33,231 millones EUR en tasas aeroportuarias y recibió 9,539 millones EUR en pagos en concepto de comercialización durante ese mismo período, lo que representa una contribución positiva del régimen pactado de 23,692 millones EUR.

- (136) Según España, el fuerte incremento del número de pasajeros en el aeropuerto de Reus, en particular debido a Ryanair, obligó a Aena, entre cuyas funciones está la de satisfacer la demanda de capacidad que se produce en cualquiera de sus aeropuertos, a efectuar numerosas inversiones en la infraestructura del aeropuerto. Durante el período 2002-2012, estas inversiones en infraestructura ascendieron a 118,47 millones EUR.
- (137) La Comisión insta a España a que le facilite más información sobre la relación existente entre la decisión de construir las infraestructuras y la presencia de Ryanair u otras compañías aéreas en el aeropuerto de Reus; en particular, datos sobre la forma en que cambiaron los planes de inversión debido al crecimiento de Ryanair; si las infraestructuras, sin estas inversiones, eran inadecuadas para satisfacer la capacidad generada por Ryanair u otras compañías aéreas que operan en el aeropuerto; y cualquier conexión específica entre la llegada de Ryanair u otras compañías aéreas que utilizan el aeropuerto y las inversiones realizadas.
- (138) La Comisión señala que la inversión en infraestructura supera con mucho la contribución neta positiva del régimen general.
- (139) La Comisión observa que los regímenes pactados con Ryanair no parecen, pues, aportar en general una contribución marginal positiva al operador del aeropuerto de Reus.
- (140) No obstante, la Comisión considera que esta apariencia de contribución marginal negativa debe matizarse utilizando los factores mencionados en los apartados (100) y (104) a (106), así como los factores siguientes:
- (141) En primer lugar, el cálculo no tiene en cuenta el calendario de las inversiones en infraestructura durante el período 2002-2012, y como tal no ha tenido lugar ningún descuento en el tipo de remuneración adecuado del operador aeroportuario.
- (142) En segundo lugar, la Comisión señala que el período durante el cual las tasas aeroportuarias se compensaron con los pagos por ayuda a la comercialización es 2003-2012, período que no corresponde exactamente al período en que se produjo la inversión en infraestructura, 2002-2012.
- (143) Por último, el cálculo no tiene en cuenta las tarifas aeroportuarias suplementarias que la inversión en infraestructura podría haber generado de otras compañías aéreas que operaron desde el aeropuerto de Reus durante este período, ni toma en consideración los 436 000 EUR abonados a Jet2 y a TUI en forma de ayuda a la comercialización (véase el cuadro 9).
- (144) La Comisión considera que el citado cálculo de las contribuciones marginales negativas de los regímenes en cuestión a la rentabilidad del gestor aeroportuario es un indicio de que los acuerdos podrían no ser acordes con la prueba OPEM, y podrían conferir por tanto una ventaja a las compañías aéreas. No obstante, a falta de datos previos relativos al período de referencia del régimen pactado, la Comisión no puede adoptar una posición definitiva sobre esta cuestión en esta fase de la evaluación. Por consiguiente, no puede confirmar que los regímenes pactados conceden a las compañías aéreas implicadas una ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado.
- (145) A la vista de lo que antecede, la Comisión considera que los acuerdos de comercialización relativos a la operación de las compañías aéreas en el aeropuerto de Reus pueden conferir una ventaja a las compañías aéreas que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado.

*No puede evaluarse conjuntamente el comportamiento del operador aeroportuario y el de las entidades públicas implicadas*

- (146) Partiendo del supuesto de que el comportamiento del operador aeroportuario y el de las entidades públicas implicadas no puede evaluarse conjuntamente, puede haber una ayuda estatal indirecta al operador aeroportuario y una ayuda estatal directa a las compañías aéreas concernidas que perciben pagos que no habrían recibido en condiciones normales de mercado. La Comisión observa que el anterior cálculo indica que los regímenes pactados entre aeropuertos y compañías aéreas sobre la base de estos acuerdos parecen dar lugar a una contribución negativa al gestor aeroportuario. Por consiguiente, en esta fase de la evaluación, no parece existir ninguna ventaja para el operador aeroportuario en relación con los acuerdos de comercialización relativos al aeropuerto de Reus. Sin embargo, podría parecer que hay una ventaja para las compañías aéreas concernidas en relación con los pagos efectuados a las mismas en virtud de los acuerdos de comercialización, en la medida en que dichas compañías perciben pagos que no habrían recibido en condiciones normales de mercado.
- (147) La Comisión invita a España y a las partes interesadas a formular observaciones sobre sus conclusiones preliminares acerca de la cuestión referida y a aclarar si los acuerdos de comercialización en relación con el aeropuerto de Reus constituyen ayuda estatal en favor de las compañías aéreas concernidas y/o el operador aeroportuario. En este contexto, la Comisión también insta a España y a las partes interesadas a aclarar si se han celebrado acuerdos de comercialización con todos los aeropuertos de la región en el marco de un esfuerzo general para desarrollar la conectividad de la región, o más bien con un aeropuerto específico (Reus).

- (148) La Comisión invita a España a que le facilite copia de cualquier acuerdo con Jet2 y Tui, así como cualquier otro tipo de acuerdos celebrados con compañías aéreas en relación con el aeropuerto de Reus, incluido el anteriormente citado “Pacto de la Boella” con Ryanair.
- (149) También se invita a España a actualizar el cuadro 9 para reflejar el valor de todos los últimos pagos efectuados en virtud de esos acuerdos y a explicar las posibles discrepancias entre las condiciones establecidas en los acuerdos de comercialización y los pagos realizados en un año determinado, incluido, por ejemplo, por qué en 2012 no se efectuó ningún pago a Ryanair, cuando aparentemente había un acuerdo en vigor.
- (150) Por lo que respecta a los acuerdos con compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Reus, la Comisión invita a España a que confirme si la referida “Societat de Promoció de l’Aeroport de Reus S.L.” ha celebrado dichos acuerdos y, de hecho, si dicha sociedad llegó a constituirse.
- (151) La Comisión invita a España a que facilite información sobre las tasas pagadas por Jet2 y Tui en el aeropuerto de Reus durante los años en que participaron en los acuerdos de comercialización en relación con sus operaciones en dicho aeropuerto.

### 3.2.3. *Selectividad y falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio*

- (152) La evaluación realizada de conformidad con los puntos 3.1.3 y 3.1.4 se aplica *mutatis mutandis* a los acuerdos de comercialización relativos al aeropuerto de Reus.

### 3.2.4. *Conclusión — existencia de ayuda en favor de compañías aéreas y/o el aeropuerto de Reus*

- (153) A la vista de lo que antecede, la Comisión adopta el punto de vista preliminar de que las ayudas a la comercialización concedidas a Ryanair y a otras compañías aéreas podrían constituir una ayuda estatal, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, a las compañías aéreas concernidas. Por otra parte, en el caso que nos ocupa, habida cuenta en particular de la estrecha relación entre los acuerdos de comercialización y el compromiso de Ryanair de utilizar el aeropuerto de Reus, las ayudas a la comercialización también podrían constituir una ayuda al aeropuerto concernido, aunque en esta fase de la evaluación parece que los acuerdos dan lugar a una contribución negativa para el gestor aeroportuario, teniendo en cuenta los factores mencionados en los apartados (100), (104) a (106), y (141) a (143).

## 3.3. **Compatibilidad de la ayuda**

- (154) Como se señaló anteriormente, las autoridades españolas no consideran que los regímenes financieros (en particular, los acuerdos de comercialización) en lo que se refiere a la actividad de las compañías aéreas que utilizan los aeropuertos de Girona y Reus constituyan una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. No se ha presentado ningún argumento en cuanto a su compatibilidad con el mercado interior.
- (155) Según la jurisprudencia del Tribunal, corresponde al Estado miembro aducir posibles razones de compatibilidad y demostrar que se cumplen las condiciones de dicha compatibilidad <sup>(1)</sup>.

### 3.3.1. *Compatibilidad de la ayuda a la comercialización concedida a las compañías aéreas que utilizan los aeropuertos de Girona y Reus*

- (156) La Comisión tiene dudas sobre si los acuerdos de comercialización pueden considerarse compatibles con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. Las medidas de que se trata tampoco parecen reunir las condiciones para poder acogerse a ninguna otra de las excepciones previstas por el Tratado. Por consiguiente, en la presente fase, la Comisión no puede excluir que los acuerdos de ayuda a la comercialización de productos sean constitutivos de ayuda estatal ilegal e incompatible. En relación con la ayuda a la comercialización, la Comisión debe tener en cuenta las Directrices sobre aviación de 2005, que establecen una serie de condiciones que han de cumplirse para que una ayuda de puesta en marcha se considere compatible con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (157) El denunciante indica que no puede considerarse que la ayuda a la comercialización cumpla los criterios relativos a la ayuda a la creación de empresas que figuran en las Directrices sobre aviación de 2005. En efecto, la Comisión señala que no se estableció previamente un plan de negocio que demostrase que las rutas serían finalmente rentables sin la ayuda [punto 79, letra d), de las Directrices sobre aviación de 2005]. Además, aparentemente no se habrían cumplido los requisitos relativos a la publicidad [punto 79, letra j), de las Directrices sobre aviación de 2005].
- (158) Por consiguiente, en esta fase de la evaluación, la Comisión concluye que, en la medida en que los acuerdos de comercialización contengan un elemento de ayuda estatal a las compañías aéreas implicadas, dicha ayuda sería incompatible

<sup>(1)</sup> Asunto C-364/90, Italia/Comisión.

### 3.3.2. *Compatibilidad de las ayudas de funcionamiento concedidas a los aeropuertos de Girona y Reus*

- (159) En la actualidad, la Comisión no ve ninguna base jurídica en virtud de la cual podría considerar compatible la posible ayuda estatal concedida a los aeropuertos de Girona y Reus.

### 3.3.3. *Conclusión*

- (160) En conclusión, en la presente fase de la evaluación, la Comisión duda de que las medidas de que se trata sean compatibles con el mercado interior. La Comisión invita a las autoridades españolas a presentar toda la información necesaria para permitirle evaluar si pueden considerarse compatibles con el TFUE.

A la luz de las consideraciones expuestas y con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la Comisión solicita a España que presente sus observaciones y que facilite toda la información que pueda contribuir a evaluar las medidas de ayuda, en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la presente carta y ruega a sus autoridades que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda.

La Comisión desea recordar a España que el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea tiene efecto suspensivo y llama su atención sobre el artículo 14 del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 659/1999 del Consejo, que prevé que toda ayuda concedida ilegalmente podrá recuperarse de su beneficiario.

La Comisión comunica a España que informará a los interesados mediante la publicación de la presente carta y de un resumen de la misma en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Asimismo, informará a los interesados de los Estados miembros de la AELC signatarios del Acuerdo EEE mediante la publicación de una Comunicación en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, y al Órgano de Vigilancia de la AELC mediante copia de la presente carta. Se invita a todas las partes interesadas a presentar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación de la presente.»

---