

Amtsblatt der Europäischen Union

C 236



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

63. Jahrgang

17. Juli 2020

Inhalt

II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2020/C 236/01

Genehmigung staatlicher Beihilfen nach den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ⁽¹⁾

1

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2020/C 236/02

Staatliche Beihilfen — Spanien — Staatliche Beihilfe SA.33909 (2013/C, ex 2013/NN, ex 2011/CP) — Mutmaßliche Beihilfe für Ryanair und andere an den Flughäfen Girona und Reus tätige Luftverkehrsgesellschaften — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ⁽¹⁾

13

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Genehmigung staatlicher Beihilfen nach den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die
Arbeitsweise der Europäischen Union****Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2020/C 236/01)

Datum der Annahme der Entscheidung	20.5.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57305 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Luxemburg	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	COVID-19: Luxembourg Investment aid for certain sectors	
Rechtsgrundlage	Avant-projet de loi visant à stimuler les investissements des entreprises dans l'ère du COVID-19	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 30 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	50 %	
Laufzeit	1.7.2020 — 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministère de l'Économie 19-21, Boulevard Royal (Luxemburg)	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	26.5.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57405 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Frankreich	
Region	FRANCE	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	COVID 19: Aide sous forme de garantie de prêts au profit du groupe Novares	
Rechtsgrundlage	Prêt garanti par l'Etat	
Art der Beihilfe	Ad-hoc-Beihilfe	Novares France SAS
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Bürgschaft	
Haushaltsmittel	—	
Beihilfehöchstintensität	—	
Laufzeit	ab 27.5.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	DGTrésor Ministère de l'économie et des finances, 139 rue de Bercy 75012 PARIS	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	26.6.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57429 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Italien	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	COVID-19 — Tax exemptions and tax credits adopted as a consequence of the economic crisis caused by COVID-19	
Rechtsgrundlage	Articles 24, 28, 120 and 177 of the Legislative Decree no 34 of 19 May 2020 „Urgent measures in the field of health, support to work and the economy, as well as social policies related to the epidemiological emergency from COVID-19“, published in the Ordinary Supplement to the Italian Official Gazette No 128 of 19 May 2020	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	

Form der Beihilfe	Steuerermäßigung oder Steuerbefreiung
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 7 600 (in Mio.)
Beihilfehöchstintensität	%
Laufzeit	bis zum 31.12.2020
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministry of Economy and Finance Italian Revenue Agency Municipalities
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	18.6.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57483 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Slowakei	
Region	Bratislavský, Stredné Slovensko, Východné Slovensko, Západné Slovensko	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Covid-19 Government Resources Higher Level Liquidity Needs Support State Aid Scheme — Eximbanka	
Rechtsgrundlage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Act No. 358/2015 on the regulation of certain relations in the field of State aid and minimum aid and on amendments to certain acts 2. Act No 523/2004 on budgetary rules for the public administration, amending certain laws, as amended. 3. Act No. 67/2020 on some extraordinary measures in the financial area in connection with the spread of the dangerous and contagious human illness COVID-19 4. Act No. 120/2020 Coll., amending the Act No. 67/2020 Coll. on some extraordinary measures in the financial area in connection with the spread of the dangerous and contagious human illness COVID-19. 	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss, Bürgschaft	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 1 815,625 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 1 815,625 (in Mio.)	

Beihilfemaximalintensität	—
Laufzeit	bis zum 31.12.2020
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Export-Import Bank of the Slovak Republic Grösslingová 1, 811 09 Bratislava, Slovakia
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	18.6.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57484 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Slowakei	
Region	Bratislavský, Stredné Slovensko, Východné Slovensko, Západné Slovensko	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Covid-19 Government Resources Basic Level Liquidity Needs Support State Aid Scheme — SIH	
Rechtsgrundlage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Act No. 358/2015 on the regulation of certain relations in the field of State aid and minimum aid and on amendments to certain acts 2. Act No 523/2004 on budgetary rules for the public administration, amending certain laws, as amended. 3. Act No. 67/2020 on some extraordinary measures in the financial area in connection with the spread of the dangerous and contagious human illness COVID-19 4. Act No. 120/2020 Coll., amending the Act No. 67/2020 Coll. on some extraordinary measures in the financial area in connection with the spread of the dangerous and contagious human illness COVID-19. 	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss, Bürgschaft	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 1 802,5 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 1 802,5 (in Mio.)	
Beihilfemaximalintensität	—	

Laufzeit	bis zum 31.12.2020
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	National Development Fund I, s.r.o. Slovak Investment Holding, a.s. Grösslingová 44, 811 09 Bratislava, Slovakia
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	18.6.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57485 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Slowakei	
Region	Stredné Slovensko, Bratislavský, Západné Slovensko, Východné Slovensko	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Covid-19 ESIF Basic Level Liquidity Needs Support State Aid Scheme — SIH	
Rechtsgrundlage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Act No 292/2014 on the contribution received from the European Structural and Investment Funds and amending certain acts, as amended. 2. Act No 358/2015 on the regulation of certain relations in the field of State aid and minimum aid and on amendments to certain acts 3. Act No 323/2015 on financial instruments financed by the European Structural and Investment Funds and amending certain acts. 4. Act No 523/2004 on budgetary rules for the public administration, amending certain laws, as amended. 	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss, Bürgschaft	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 357,875 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 357,875 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	—	
Laufzeit	bis zum 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministry of Transport and Construction Ministry of Economy Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovakia Mlynské nivy 44/A, 827 15 Bratislava 212, Slovakia
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	3.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57574 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Malta	
Region	Malta	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Bond subscription facility By the Malta Development Bank	
Rechtsgrundlage	A loan agreement between the Malta Development Bank and Mediterranean Investments Holding p.l.c.: „loan in the form a bond subscription facility agreement“.	
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Kredite/rückzahlbare Vorschüsse	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 18,7 (in Mio.)	
Beihilfemaximalintensität	%	
Laufzeit	3.7.2020 — 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	The Malta Development Bank Pope Pius V Street Valletta VLT 1041 Malta	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	17.6.2020
Nummer der Beihilfe	SA.57595 (2020/N)

Mitgliedstaat	Kroatien	
Region	HRVATSKA	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	State Aid Programme of the Ministry of Culture to Support the Economy in the Current COVID-19 Outbreak	
Rechtsgrundlage	State aid act (OG 47/14, 69/17) State budget Act (OG 87/08, 136/12, 15/15)	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Bürgschaft	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: HRK 300 (in Mio.)	
Beihilfemaximalintensität	—	
Laufzeit	bis zum 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministarstvo kulture Runjaninova 2, 10000 Zagreb	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	6.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57617 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Vereinigtes Königreich	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	COVID-19 Temporary Framework for Gibraltar Authorities	
Rechtsgrundlage	Gibraltar Constitution order 2006; Appropriation Act 2019; Public Finance (Control and Audit) Act	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben, Forschung, Entwicklung und Innovation	
Form der Beihilfe	Zuschuss, Bürgschaft, Zinszuschuss, rückzahlbare Vorschüsse, zinsgünstiges Darlehen, Steuerfreibetrag, Senkung der Steuerbemessungsgrundlage, Steueraufschub, Steuersatzermäßigung	

Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: GBP 100 (in Mio.) Jährliche Mittel: GBP 100 (in Mio.)
Beihilfemaximalintensität	100 %
Laufzeit	bis zum 31.12.2020
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	HM GOVERNMENT OF GIBRALTAR 6 CONVENT PLACE
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	6.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57655 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Lettland	
Region	Latvia	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Guarantees for large and medium-sized undertakings affected by the COVID-19 outbreak	
Rechtsgrundlage	Cabinet of Ministers regulation on guarantees for large and medium-sized undertakings affected by the COVID-19 outbreak	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Bürgschaft	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 40 (in Mio.)	
Beihilfemaximalintensität	—	
Laufzeit	6.7.2020 — 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Development Finance Institution Altum Joint-Stock Company Doma laukums 4, Riga	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	1.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57691 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Zypern	
Region	Cyprus	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Incentive Scheme towards Airlines for addressing the effects of COVID-19 on the connectivity of Cyprus and the development of the aviation sector.	
Rechtsgrundlage	Decision of the Council of Ministers dated 10th June 2020	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 6,3 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 6,3 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	—	
Laufzeit	bis zum 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministry of Transport Communications and Works Acheon 28, 1424 Agios Andreas, Nicosia	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	6.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57710 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Schweden	
Region	SVERIGE	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Compensation for damages suffered by passenger ferries due to COVID-19	
Rechtsgrundlage	Ordinance on temporarily amended shipping aid, which completes Shipping Aid Ordinance (2001:770).	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Verkehrskoordination, Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	

Form der Beihilfe	Sonstige Form der Steuervergünstigung, Ermäßigung der Sozialabgaben
Haushaltsmittel	Jährliche Mittel: SEK 100 000 000 (in Mio.)
Beihilfemaximalintensität	—
Laufzeit	bis zum 31.12.2020
Wirtschaftssektoren	Schifffahrt
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Swedish Transport Administration (The Board for Shipping Aid) Kungsporsavenyen 10, S-411 36 Gothenburg
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	8.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57752 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Italien	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	COVID-19- Italy, Grants to small businesses and self-employed	
Rechtsgrundlage	Article 25 of Decree-Law No 34 of 19 May 2020	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 6 192 (in Mio.)	
Beihilfemaximalintensität	%	
Laufzeit	—	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	The Ministry of Economy and Finance and the Italian Revenue Agency	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	3.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57762 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Zypern	
Region	Cyprus	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Direct Support Scheme for the Press (newspapers) to address the Effects of the Pandemic of COVID-19	
Rechtsgrundlage	Decision by the Council of Ministers dated 23rd April 2020, approving the Direct Support Scheme for the press (newspapers) to address the Effects of the Pandemic of COVID-19.	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 0,106 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 0,106 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	—	
Laufzeit	bis zum 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Verlegen von Büchern und Zeitschriften; sonstiges Verlagswesen (ohne Software)	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministry of Finance Michael Karaoli & Gregori Afxentiou, Nicosia, 1439	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum der Annahme der Entscheidung	7.7.2020	
Nummer der Beihilfe	SA.57767 (2020/N)	
Mitgliedstaat	Ungarn	
Region	Hungary	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	COVID-19: Scheme to provide payroll related exemptions in the aviation industry	
Rechtsgrundlage	Section 37 of Act LVIII of 2020 on transitional rules and on the epidemiological preparedness in connection with the termination of the state of emergency	
Art der Beihilfe	Regelung	—

Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben
Form der Beihilfe	Steuerfreibetrag
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: HUF 8 000 (in Mio.) Jährliche Mittel: HUF 8 000 (in Mio.)
Beihilfemaximalintensität	—
Laufzeit	bis zum 31.12.2020
Wirtschaftssektoren	Luft- und Raumfahrzeugbau, Reparatur und Instandhaltung von Luft- und Raumfahrzeugen, Personenbeförderung in der Luftfahrt
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministry of Innovation and Technology, 1011 Budapest, Fő utca 44-50
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFEN — SPANIEN

Staatliche Beihilfe SA.33909 (2013/C, ex 2013/NN, ex 2011/CP) — Mutmaßliche Beihilfe für Ryanair und andere an den Flughäfen Girona und Reus tätige Luftverkehrsgesellschaften

Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2020/C 236/02)

Mit Schreiben vom 17. Februar 2020, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Spanien von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Bezug auf die genannten Maßnahmen auszuweiten.

Alle Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Zusammenfassung und des Schreibens zu den Maßnahmen, die Gegenstand des von der Kommission ausgeweiteten Verfahrens sind, Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax + 32 22961242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Alle Stellungnahmen werden Spanien übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekannt gegeben wird.

Am 18. November 2011 ging bei der Kommission per E-Mail eine Beschwerde ein, derzufolge Spanien der Luftverkehrsgesellschaft Ryanair im Rahmen ihrer Tätigkeit am Flughafen Girona-Costa Brava (im Folgenden „Flughafen Girona“) und am Flughafen Reus eine unzulässige staatliche Beihilfe gewährt hat. Mit Schreiben vom 23. Mai 2012 ging der Kommission eine förmliche zweite Beschwerde einer am Flughafen Barcelona tätigen Luftverkehrsgesellschaft zu, in der ebenfalls geltend gemacht wird, dass Spanien Ryanair im Rahmen seiner Tätigkeit an den Flughäfen Girona und Reus unzulässige Beihilfen in Form von Marketing- und Werbevereinbarungen gewährt hat.

Im Rahmen ihrer Untersuchungen stellte die Kommission fest, dass mehrere lokale Zweckgesellschaften (öffentlich finanzierte Verbände und öffentlich kontrollierte Unternehmen) Marketingdienstleistungen von an den Flughäfen Girona und Reus tätigen Luftverkehrsgesellschaften (z. B. Ryanair, Jet2, Transavia, TUI und Wizzair) gegen Entgelt in Anspruch nahmen. Die Marketingunterstützung umfasste unter anderem Folgendes: Werbung auf den Websites der Luftverkehrsgesellschaften, Werbung auf den Seitenflächen von an diesen Flughäfen stationierten Flugzeugen und die Nutzung der Mailinglisten der Luftverkehrsgesellschaften. Darüber hinaus enthielten die entsprechenden Vereinbarungen Vertragskündigungs Klauseln; um deren Aktivierung zu verhindern, mussten die Luftverkehrsgesellschaften eine bestimmte Anzahl von Flügen durchführen, für eine bestimmte Anzahl von Flugzeugen die Flughäfen Girona oder Reus als Basis wählen oder zumindest ein bestimmtes Luftverkehrsaufkommen beibehalten. Die Kommission kam vorläufig zu dem Schluss, dass die Inanspruchnahme der Marketingdienstleistungen eine unzulässige staatliche Beihilfe zugunsten der Luftverkehrsgesellschaften und der Flughäfen darstellt. Das förmliche Prüfverfahren wurde am 16. Oktober 2013 eingeleitet.

Nach der Einleitung des Verfahrens bestätigte Spanien das Bestehen weiterer Marketingvereinbarungen, die der Kommission bislang nicht bekannt gewesen waren. Diese Vereinbarungen betrafen den Flughafen Girona (AMS/Ryanair, Jet2, TUI und Pobeda Airlines) sowie den Flughafen Reus (AMS/Ryanair, Jet2 und TUI). Mit Blick auf eine korrekte Analyse dieses Falls muss die Untersuchung daher auf diese zusätzlichen Vereinbarungen ausgeweitet werden. Dies tut der vorläufigen Beurteilung der Kommission hinsichtlich des möglichen Vorliegens unzulässiger staatlicher Beihilfen für Luftverkehrsgesellschaften jedoch keinen Abbruch.

BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MAßNAHME

Vorliegen einer Beihilfe

Die Kommission vertritt zum jetzigen Stand ihrer Prüfung die Auffassung, dass die Marketingunterstützung offenbar aus staatlichen Mitteln finanziert wurde und damit dem Staat zuzurechnen wäre.

Spanien macht geltend, dass die Marketingvereinbarungen zu Marktbedingungen geschlossen worden seien und dass weder die Luftverkehrsgesellschaften, die die Flughäfen Girona und Reus nutzen, noch die Flughäfen selbst eine staatliche Beihilfe erhalten hätten. Spanien zufolge bestand das Hauptziel der in Rede stehenden Vereinbarungen darin, die wirtschaftliche und touristische Entwicklung Kataloniens durch Marketingleistungen zu fördern. Nach Auffassung Spaniens kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass mit den Vereinbarungen bzw. mit den ihnen zugrunde liegenden wirtschaftlichen Erwägungen etwas anderes bezweckt oder bewirkt wird als die Förderung des Tourismus in der Region.

Im Hinblick auf die Beurteilung eines etwaigen wirtschaftlichen Vorteils für Luftverkehrsgesellschaften führte die Kommission zunächst zwei alternative vorläufige Analysen durch. Bei der ersten ging sie davon aus, dass es sich bei den öffentlichen Stellen, die die Vereinbarungen abgeschlossen haben, und dem Flughafenbetreiber um eine Einheit handelt, während bei der zweiten zwei unabhängige Stellen angenommen wurden. Auf der Grundlage der bisherigen Untersuchung vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass der Betreiber der Flughäfen und die öffentlichen Stellen nicht als eine Einheit betrachtet werden können und dass die Marketingvereinbarungen daher getrennt von den Vereinbarungen über Flughafendienstleistungen beurteilt werden sollten. Aus der vorläufigen Beurteilung der Kommission geht hervor, dass die öffentlichen Stellen Marketingdienstleistungen gegen Entgelt in Anspruch genommen haben, um die Präsenz von Luftverkehrsgesellschaften an den Flughäfen Reus und Girona zu subventionieren, sodass die Vereinbarungen den Luftverkehrsgesellschaften einen ungerechtfertigten Vorteil verschafften. Die Kommission ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Auffassung, dass die Marketingvereinbarungen bestimmten Luftverkehrsgesellschaften einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben könnten, da sie die Kosten senkten, die die Gesellschaften normalerweise zu tragen gehabt hätten, um die Flughäfen Girona und Reus zu nutzen.

In Bezug auf die Beurteilung eines wirtschaftlichen Vorteils für den Betreiber beider Flughäfen gelangt die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die mit den Luftverkehrsgesellschaften geschlossenen Marketingvereinbarungen keine Beihilfe für den Flughafenbetreiber beinhalten. Auch wenn der Betreiber nicht Partei der Marketingvereinbarungen ist und keine im Rahmen dieser Verträge übertragenen staatlichen Mittel erhalten hat, schließt dies jedoch nicht aus, dass er durch die Marketingvereinbarungen indirekt begünstigt worden sein könnte. Die bislang vorliegenden Nachweise deuten jedoch darauf hin, dass die Marketingvereinbarungen nicht so konzipiert waren, dass ihre Sekundäreffekte speziell auf den Flughafenbetreiber ausgerichtet waren. Die Marketingvereinbarungen können zwar den Umsatz des Betreibers erhöhen, aber dies gilt auch für andere Wirtschaftsteilnehmer, insbesondere in der Tourismusbranche.

Die Kommission ersucht Spanien und die Beteiligten um weitere Informationen und Belege i) zu den Gründen, aus denen die öffentlichen Stellen die oben genannten Luftverkehrsgesellschaften für den Abschluss von Marketingvereinbarungen ausgewählt haben, ii) zur Beurteilung der Auswirkungen dieser Vereinbarungen auf die Tourismusförderung, iii) zu den Gründen, aus denen die Marketingvereinbarungen Verpflichtungen zur Bedienung von Strecken zu/ab den Flughäfen enthalten, und iv) zu der Frage, ob die öffentlichen Stellen vor Abschluss der Marketingvereinbarungen Kostenanalysen durchgeführt haben.

Die Kommission stellt fest, dass die in Rede stehende Marketingunterstützung unter bestimmten bilateralen Auflagen ausschließlich den Luftverkehrsgesellschaften gewährt wurde, die Marketingvereinbarungen abgeschlossen haben, und dass sie auf bestimmte Flughäfen beschränkt ist. Daher scheint es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu handeln.

Der wirtschaftliche Vorteil, den die Luftverkehrsgesellschaften, die die Flughäfen Girona und Reus anfliegen, erhalten, stärkt ihre Position gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für in der EU erbrachte Personenverkehrsdienste im Luftverkehr. Die untersuchte öffentliche Finanzierung verfälscht folglich den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

Folglich scheinen die Vereinbarungen, die ohne vorherige Anmeldung bei der Kommission in Kraft gesetzt wurden, unzulässige staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu beinhalten. Sollten staatliche Beihilfen vorliegen, hat Spanien bislang keine Gründe angeführt, die für eine Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt sprechen könnten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt geht die Kommission davon aus, dass eine Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt allenfalls auf Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV in seiner Auslegung durch die in den Luftverkehrsleitlinien⁽¹⁾ der Kommission enthaltenen Bestimmungen über Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften gestützt werden könnte. Derzeit nimmt sie jedoch nicht an, dass die fraglichen Maßnahmen in vollem Umfang mit diesen Bestimmungen im Einklang stehen. Infolgedessen hat die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt.

Die Kommission fordert Spanien und die Beteiligten auf, alle Informationen vorzulegen, die sie benötigt, um zu beurteilen, ob die in Rede stehenden Maßnahmen als mit dem AEUV vereinbar betrachtet werden können. Die Kommission erinnert Spanien an die aufschiebende Wirkung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 16 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates⁽²⁾, dem zufolge alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

⁽¹⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

WORTLAUT DES SCHREIBENS

Por la presente, la Comisión comunica a España que, tras haber examinado la información facilitada por sus autoridades en relación con las medidas arriba indicadas, ha tomado la decisión de ampliar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»).

1. EL PROCEDIMIENTO

- 1) Mediante correo electrónico de 18 de noviembre de 2011, la Comisión recibió una denuncia según la cual España habría concedido ilegalmente una ayuda estatal al aeropuerto de Girona-Costa Brava (en lo sucesivo, «aeropuerto de Girona») y al aeropuerto de Reus en beneficio de Ryanair. La denuncia se registró con el número de asunto SA.33909 (2011/CP).
- 2) Mediante carta de 23 de mayo de 2012, la Comisión recibió una segunda denuncia de una compañía aérea competidora, usuaria del aeropuerto de Barcelona-El Prat (en lo sucesivo, «aeropuerto de Barcelona»), en la que también se alegaba que España había concedido ayudas estatales ilegales a los aeropuertos de Girona y de Reus a favor de Ryanair en forma de acuerdos de *marketing* y promoción.
- 3) Después de examinar la información facilitada por España el 16 de octubre de 2013, la Comisión decidió incoar el procedimiento de investigación previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE en relación con las medidas mencionadas en el asunto de la presente. La decisión de incoar el procedimiento de investigación formal (en lo sucesivo, «decisión de incoación») se transmitió a España el 16 de octubre de 2013 y se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 23 de abril de 2014 ⁽¹⁾.
- 4) A raíz de la decisión de incoación, varias partes interesadas formularon sus observaciones al respecto. Asimismo, se solicitó información adicional a las partes interesadas, que transmitieron sus comentarios en diversas comunicaciones.

2. DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS QUE JUSTIFICAN LA AMPLIACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL**2.1. Decisión de incoación**

- 5) La decisión de incoación se basó en la información que obraba en poder de la Comisión en el momento de su adopción. En cuanto a la descripción general de los hechos relativos a los aeropuertos de Girona y de Reus y las entidades implicadas, que también son pertinentes para la presente decisión, se hace referencia a las secciones 2.2 y 2.3 de la decisión de incoación.
- 6) En la decisión de incoación, la Comisión concluyó, con carácter preliminar, que el apoyo en materia de *marketing* otorgado a Ryanair y a otras compañías aéreas podía constituir, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, una ayuda estatal a las compañías implicadas y al gestor de los dos aeropuertos.
- 7) En lo tocante a la valoración de la existencia de una ventaja económica, la Comisión determinó que debía efectuar el análisis a partir de dos supuestos:
 - En primer lugar, la Comisión analizó el supuesto en el que el gestor aeroportuario y las entidades públicas, que habían celebrado los acuerdos de *marketing*, se considerasen una única entidad, en particular a cargo de la gestión de los aeropuertos. De acuerdo con este primer marco de análisis, la prueba del operador privado en una economía de mercado (POPEM) se aplica a la entidad combinada, que, si se comportara como un operador privado, trataría de obtener un beneficio financiero de su relación con las compañías aéreas. En opinión de la Comisión, había la posibilidad de que los acuerdos de *marketing* en relación con las operaciones de las compañías aéreas en los aeropuertos tanto de Girona como de Reus hubieran otorgado a estas compañías una ventaja que no habrían obtenido en condiciones de mercado normales. En particular, la Comisión señaló que la ventaja podía resultar de la reducción de los costes que normalmente tendrían que soportar las compañías aéreas para volar a un destino determinado o desde ese destino.
 - En segundo lugar, la Comisión analizó el supuesto en el que no fuera posible valorar conjuntamente el comportamiento del gestor aeroportuario y el de las entidades públicas. De acuerdo con este segundo marco de análisis, la Comisión también consideró que los acuerdos de *marketing* en relación con las operaciones de las compañías aéreas en los aeropuertos tanto de Girona como de Reus podían haberles otorgado una ventaja. Además, la Comisión estimó que los acuerdos podían haber otorgado una ventaja al gestor aeroportuario de Girona y de Reus, puesto que le permitían desarrollar la actividad de ambos aeropuertos sin necesidad de hacer frente a los costes que normalmente habría tenido que soportar para lograr tal desarrollo.

⁽¹⁾ DO C 120 de 23.4.2014, p. 24.

- 8) Asimismo, la Comisión manifestó sus dudas acerca de la compatibilidad de las medidas con el mercado interior.
- 9) Mediante la decisión de incoación, la Comisión pidió a España que formulara sus observaciones y facilitara toda la información necesaria para valorar las medidas.

2.2. Motivos para ampliar el procedimiento de investigación

- 10) La Comisión ha decidido ampliar la decisión de incoación a fin de i) incluir, en la investigación en curso, una serie de acuerdos de *marketing* adicionales que son pertinentes para el caso y no habían sido contemplados en la decisión de incoación, y ii) perfilar la conclusión preliminar expuesta en la decisión de incoación, habida cuenta de los resultados de la investigación hasta el momento y de la experiencia adquirida en casos similares desde la adopción de dicha decisión.

Acuerdos de marketing adicionales

- 11) En las respuestas de las autoridades españolas se mencionaban varios acuerdos de *marketing* celebrados entre Ryanair, Airport Marketing Services (en lo sucesivo, «AMS») ⁽²⁾ y compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Girona y de Reus, y entidades públicas (por ejemplo, GMS, AGI o APC ⁽³⁾). La Comisión, al no tener constancia de que se hubieran celebrado acuerdos con AMS, invitó a España a que aclarase si efectivamente existían tales acuerdos y si eran diferentes de los firmados con anterioridad y ya objeto del procedimiento de investigación formal.
- 12) España confirmó la existencia de esos acuerdos de *marketing* adicionales —hasta entonces ignorados por la Comisión— celebrados con AMS y con varias compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Girona y de Reus (en lo sucesivo, «acuerdos de *marketing* adicionales»).
- 13) Por lo tanto, a fin de llevar a cabo un análisis completo de todos los acuerdos firmados entre una entidad pública en relación con las operaciones en los aeropuertos de Girona y de Reus y determinadas compañías aéreas que operan en estos aeropuertos, la Comisión considera necesario ampliar el alcance del procedimiento de investigación a i) los acuerdos que figuran en los cuadros a continuación y ii) cualquier otro acuerdo que no figure en los cuadros y haya sido celebrado entre cualquiera de las compañías aéreas y cualquiera de las entidades públicas signatarias que aparecen en los cuadros, desde 2003 hasta la fecha de la presente decisión.

Cuadro 1

Acuerdos de *marketing* adicionales celebrados con compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Girona

Compañía aérea	Signatario	Período de validez	Condiciones fundamentales del acuerdo	Pago que debe efectuarse	Obligaciones de la compañía aérea
AMS	AGI	2006-2010	Servicios de <i>marketing</i> : <i>banner</i> web, publicidad exterior, uso del catalán, etc.	[...] (*) EUR	Base de aeronaves. Operación de rutas/ tráfico.
AMS	GMS	1.4.2007-31.12.2007 Renovación automática por 1 año.	Servicios de <i>marketing</i> : <i>banner</i> en el sitio web de Ryanair, publicidad en el exterior de las aeronaves, uso del catalán, etc.	[...] EUR	Base de aeronaves. Operación de rutas/ tráfico.
AMS	GMS	1.1.2009-31.12.2011	Servicios y actividades de <i>marketing</i> y publicidad en internet por parte de AMS para GMS.	[...] EUR	Resolución ligada a variación de tráfico.

⁽²⁾ AMS es una filial al 100 % de Ryanair. En la presente decisión, se hará referencia a AMS como compañía aérea.

⁽³⁾ GMS son las siglas de *Gestió de Marqueting i Serveis de les Comarques Gironines*; AGI, de *Associació per a la Promoció i el Desenvolupament de les Comarques Gironines*; y APC, de *Aeroports Públics de Catalunya*.

Compañía aérea	Signatario	Período de validez	Condiciones fundamentales del acuerdo	Pago que debe efectuarse	Obligaciones de la compañía aérea
AMS	GMS	2012-2017 Período inicial de 3 años a contar desde el 25.3.2012. Prórroga automática de 2 años hasta el 24.3.2017.	Servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Resolución ligada a variación de tráfico.
		Nota complementaria n.º 1 de 19.11.2013. Abril de 2013-marzo de 2014.	Reducir el nivel de los servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 2 de 9.2.2015. Abril de 2015-marzo de 2017.		[...] EUR	Contrato principal.
Ryanair (**)	GMS	25.3.2012-24.3.2015 Con prórroga automática de 2 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 web de Ryanair y en los anuncios efectuados en la cabina de pasajeros.	[...] EUR	Resolución ligada a variación de tráfico.
		Nota complementaria n.º 1 de 12.3.2014. Abril de 2014-marzo de 2015.	Colocación de 8 calcomanías en la parte posterior del fuselaje de las aeronaves durante todo el año, revistas, catalán, etc.	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 2 de 9.2.2015. Abril de 2015-marzo de 2016.	Colocación de 8 calcomanías en la parte posterior del fuselaje de las aeronaves durante todo el año.	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 3 de 8.2.2016.	Confirmación del acuerdo a raíz del cambio de GMS a APC.	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 4 de 14.3.2016. Abril de 2016-marzo de 2017.	Prórroga de 1 año hasta el 25.3.2017.	[...] EUR	Contrato principal.

Compañía aérea	Signatario	Período de validez	Condiciones fundamentales del acuerdo	Pago que debe efectuarse	Obligaciones de la compañía aérea
Jet2	APC	3 años a contar desde el 1.1.2016	Documento ilegible.	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
		Nota complementaria n.º 1 de 2.1.2017.	Incrementar el nivel de los servicios de <i>marketing</i> en 2017 y 2018.	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
		Nota complementaria n.º 2 de 1.12.2017.	Incrementar el nivel de los servicios de <i>marketing</i> en 2018.	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
TUI	APC	1.5.2018-31.12.2018	Servicios y actividades de <i>marketing</i> y publicidad en internet por parte de TUI para APC.	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
Pobeda Airlines LLC	APC	3 años a contar desde el 1.5.2017	Servicios y actividades de <i>marketing</i> y publicidad en internet por parte de Pobeda para APC.	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
		Nota complementaria n.º 1 de 1.12.2017. 2017 y 2018	Incrementar el nivel de los servicios de <i>marketing</i> en 2017 y 2018.	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
		Nota complementaria n.º 2 de 1.6.2018. 2018	Incrementar el nivel de los servicios de <i>marketing</i> en 2018.	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.

(*) Información confidencial

(**) El acuerdo de *marketing* ya figuraba en la decisión de incoación, no así algunas de sus notas complementarias. Se incluye en el cuadro en aras de la claridad.

- 14) Los acuerdos de *marketing* que figuran en el cuadro de arriba están vinculados a la actividad de las compañías aéreas en el aeropuerto de Girona a través de i) compromisos de fijar la base de aeronaves en el aeropuerto, ii) compromisos de operar nuevos vuelos o nuevas rutas desde o hacia el aeropuerto de Girona, iii) cláusulas de resolución ligadas a una actividad aérea mínima especificada mediante una referencia indicativa de los vuelos semanales (rutas y frecuencias), o iv) cláusulas de resolución sujetas a cambios en el tráfico aéreo.

Cuadro 2

Acuerdos de *marketing* adicionales celebrados con compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Reus

Compañía aérea	Signatario	Período de validez	Condiciones fundamentales del acuerdo	Pago que debe efectuarse	Obligaciones de la compañía aérea
AMS	APC	Duración inicial de 3 años a contar desde el 25.3.2012. Prórroga automática de 2 años hasta el 24.3.2017. Renovación ulterior sujeta a negociación.	El paquete de servicios de <i>marketing</i> comprende: <ul style="list-style-type: none"> — Enlace a sitio web promocional en el sitio web de Ryanair durante 19 días/año (valor: [...] EUR). — Página de destino destacado en el sitio web de Ryanair durante 3 semanas/año (valor: [...] EUR). — Botón de <i>banner</i> gráfica (<i>banner</i>) en el sitio web de Ryanair durante 6 semanas/año (valor: [...] EUR). — Presencia en correos electrónicos promocionales 2 veces/año (valor: [...] EUR). — Presencia en correos electrónicos promocionales 2 veces/año (valor: [...] EUR). 	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
		Nota complementaria n.º 1 de 24.1.2013. Febrero de 2013 a abril de 2013.	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 2 de 22.3.2013. 31.3.2013-29.3.2014	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 3 de 30.8.2013. 31.3.2013-29.3.2014	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 4 de 30.4.2014. 1.5.2014-28.3.2015	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 5 de 18.2.2015. 1.4.2015-31.10.2015	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 6 de 25.6.2015. 1.11.2015-31.3.2016	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.
		Nota complementaria n.º 7 de 1.4.2016. 1.4.2016-24.3.2017	Nueva lista de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Contrato principal.

Compañía aérea	Signatario	Período de validez	Condiciones fundamentales del acuerdo	Pago que debe efectuarse	Obligaciones de la compañía aérea
Jet2	APC	3 meses a contar desde la fecha de la firma del acuerdo el 2.1.2012.	Contribución a una campaña de televisión.	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
Jet2	APC	1 año a contar desde la fecha de la firma del acuerdo el 23.3.2012.	Crear una cooperación marco para desarrollar acciones de <i>marketing</i> y publicitarias. En concreto, Jet2 presta a APC servicios específicos de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
Jet2	APC	23.3.2013-22.3.2014 Renovación automática por dos períodos de 1 año.	Prestación de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
		Modificación n.º 1 de 17.1.2013.	Prestación de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
Jet2	APC	4 años a contar desde el 1.1.2016.	Prestación de servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
		Modificación n.º 1 de 2.11.2016.	Sin cambios.	[...] EUR	Contrato principal.
TUI	APC	20.4.2012-19.4.2013	Servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
TUI	APC	1 año desde su firma el 15.11.2012.	Marco para la cooperación (<i>marketing</i> y publicidad).	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.
		Nota complementaria firmada el 24.1.2013. 1 mes (febrero de 2013).	Servicios de <i>marketing</i> adicionales.	[...] EUR	Operación de rutas/tráfico.
TUI	APC	1 año desde su firma el 1.12.2015.	Servicios de <i>marketing</i> .	[...] EUR	Resolución ligada a tráfico mínimo.

- 15) Los acuerdos de *marketing* que figuran en el cuadro de arriba están vinculados a la actividad de las compañías aéreas en el aeropuerto de Reus a través de i) compromisos de operar nuevos vuelos o nuevas rutas desde o hacia el aeropuerto de Reus o ii) cláusulas de resolución ligadas a una actividad aérea mínima especificada mediante una referencia indicativa de los vuelos semanales (rutas y frecuencias).

Precisión de la conclusión preliminar expuesta en la decisión de incoación

- 16) En la decisión de incoación, la Comisión se planteaba si el gestor de los aeropuertos y las entidades públicas debían considerarse una única entidad a la hora de valorar la existencia de una ventaja. Así pues, contempló ambas posibilidades para cada aeropuerto.
- 17) Como se explica con mayor detalle a continuación, teniendo en cuenta la investigación realizada hasta el momento, la Comisión concluye, con carácter preliminar, que el gestor de los aeropuertos y las entidades públicas no pueden considerarse una única entidad y que, por consiguiente, los acuerdos de *marketing* deben valorarse por separado.
- 18) En estas circunstancias, la Comisión estima oportuno presentar una valoración pormenorizada que se aplique tanto a i) los acuerdos que figuran en los cuadros 1 y 2 más arriba como a ii) los acuerdos que figuran en los cuadros 3, 4 y 8 de la decisión de incoación.

3. VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS

- 19) En virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE, «[son] 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».
- 20) Los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. Por consiguiente, para determinar si las medidas notificadas constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, es preciso que se cumplan todas las condiciones que se indican a continuación. En particular, el apoyo financiero debe:
- ser otorgado por el Estado o mediante fondos estatales,
 - favorecer a determinadas empresas o producciones,
 - falsear o amenazar con falsear la competencia, y
 - afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

3.1. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- 21) Los acuerdos de *marketing* se han celebrado entre, por una parte, compañías aéreas usuarias de los aeropuertos de Girona y Reus, y, por otra, diversas entidades públicas: Gobierno de Cataluña, Diputación de Tarragona, Ayuntamiento de Reus, Cámara de Comercio de Reus, Cámara de Comercio de Tarragona, GiCL, GMS, AGI y APC.
- 22) Se hace referencia a la valoración relativa a los recursos estatales y la imputabilidad al Estado que figura en la decisión de incoación (puntos 73 a 87, y 130 a 132), que se aplica *mutatis mutandis* a los acuerdos de *marketing* adicionales entre compañías aéreas y las entidades públicas siguientes: Gobierno de Cataluña, Diputación de Tarragona, Ayuntamiento de Reus, Cámara de Comercio de Reus, Cámara de Comercio de Tarragona, GiCL, GMS y AGI.
- 23) Por lo que respecta a APC, la Comisión señala que se trata de una empresa pública cuya propiedad y control corresponden al 100 % al Gobierno de Cataluña. Por lo tanto, APC es una empresa pública en el sentido del artículo 2, letra b), de la Directiva 2006/111/CE de la Comisión ⁽⁴⁾. APC está adscrita al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña.
- 24) La misión de APC es «[c]onectar Catalunya con el mundo y desarrollar la aviación para maximizar su impacto económico y contribuir a la prosperidad del país» ⁽⁵⁾. Entre las actividades de APC se cuentan el *marketing* aeroportuario y el desarrollo de rutas. Estas tareas normalmente las llevan a cabo las autoridades públicas como parte de su responsabilidad general de promover el desarrollo económico de las comunidades locales a las que representan. Así pues, APC se presenta como un instrumento creado por las autoridades públicas locales para asumir algunas de sus responsabilidades.
- 25) El Consejo de Administración de APC está integrado por miembros de la Administración Pública española ⁽⁶⁾. Además, el Banco de España clasifica a APC dentro del sector de las administraciones públicas ⁽⁷⁾.
- 26) En esta fase, la Comisión concluye, con carácter preliminar, que todos los acuerdos de *marketing* (los acuerdos contemplados en la decisión de incoación y los acuerdos adicionales) son imputables al Estado e implican el uso de recursos estatales. La Comisión invita a España y a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre este punto, en particular por lo que se refiere a la estructura organizativa y decisoria de APC, el grado de control que ejerce la Generalidad de Cataluña sobre APC (nombramiento de la Dirección y del Consejo de Administración), su financiación y cualesquiera otros elementos relativos al proceso de toma de decisiones de APC respecto de la firma de los acuerdos de *marketing* con compañías aéreas usuarias del aeropuerto de Girona o de Reus.

⁽⁴⁾ Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17). El artículo 2, letra b), de dicha Directiva define como empresa pública a «cualquier empresa en la que los poderes públicos puedan ejercer, directa o indirectamente, una influencia dominante en razón de la propiedad, de la participación financiera o de las normas que la rigen».

⁽⁵⁾ Véase <http://aeroports.gencat.cat/es/empresa/qui/> (24 de octubre de 2019).

⁽⁶⁾ <http://aeroports.gencat.cat/es/empresa/transparencia/index.html>

⁽⁷⁾ https://app.bde.es/sew_www/faces/sew_wwwias/jsp/prod/Comunes/HistoriaUnidad.jsp

3.2. Ventaja económica

Valoración conjunta de AMS y Ryanair

- 27) Debe determinarse si Ryanair y AMS han de ser considerados un beneficiario único de las medidas en cuestión.
- 28) La Comisión señala que AMS es una filial al 100 % de Ryanair y que sus directivos son miembros de la alta dirección de esta última. AMS está controlada por Ryanair, y los beneficios que genera se destinan a Ryanair, en forma de dividendos o de incremento del valor de la empresa. Asimismo, la Comisión señala que AMS se creó con la única finalidad de ofrecer servicios de *marketing* en el sitio web de Ryanair y no lleva a cabo otras actividades ⁽⁸⁾.
- 29) En vista de lo anterior, la Comisión estima que AMS y Ryanair deben considerarse una sola empresa a efectos de la aplicación de las normas relativas a las ayudas estatales.

No puede considerarse que las entidades públicas y el gestor aeroportuario sean una única entidad

- 30) En la decisión de incoación, la Comisión se planteaba si el gestor de los aeropuertos y las entidades públicas debían considerarse una única entidad a la hora de valorar la existencia de una ventaja.
- 31) Con arreglo a la información proporcionada por España, la Comisión considera que no existe vínculo directo o indirecto entre el gestor de los aeropuertos y las entidades públicas firmantes de los acuerdos de *marketing* ⁽⁹⁾:
- Los aeropuertos de Girona y de Reus están operados por Aena SME, S.A. («Aena») y son propiedad al 100 % de esta. Aena gestiona prácticamente todos los aeropuertos y helipuertos de interés general de España. Es propiedad al 51 % de la entidad pública empresarial ENAIRE, adscrita al Ministerio de Fomento (Administración del Gobierno central), mientras que el 49 % restante corresponde a capital flotante, con salida a bolsa el 11 de febrero de 2015.
 - Antes de esa fecha, la empresa era propiedad al 100 % del Estado español. Entre los accionistas de Aena no figura ninguna de las entidades públicas firmantes de los acuerdos de *marketing* contemplados en la presente investigación.
 - Aena no es accionista ni miembro de ninguna de las entidades públicas firmantes de los acuerdos de *marketing*.
 - No hay ningún accionista ni miembro en común entre Aena y las distintas entidades públicas firmantes de los acuerdos de *marketing*.

- 32) Por tanto, teniendo en cuenta la investigación realizada hasta la fecha, la Comisión concluye, con carácter preliminar, que las entidades públicas y el gestor aeroportuario no pueden considerarse una única entidad. Así pues, los acuerdos de *marketing* se analizarán independientemente de los acuerdos de servicios aeroportuarios.

Los acuerdos de marketing parecen otorgar una ventaja a las compañías aéreas

- 33) Los pagos efectuados en el marco de los acuerdos de *marketing* a las compañías aéreas implicadas podrían otorgarles una ventaja, en la medida en que percibieron pagos que no habrían recibido en condiciones de mercado normales.
- 34) En este sentido, surge la pregunta de si la prueba del operador privado en una economía de mercado puede aplicarse a la celebración de los acuerdos de *marketing*. La Comisión observa que las autoridades españolas indicaron que, al celebrar dichos acuerdos, las entidades públicas actuaron como autoridades públicas que perseguían objetivos de desarrollo económico regional y, por tanto, no actuaron como un operador privado en una economía de mercado que persigue obtener un beneficio comercial de la compra de servicios de *marketing*. Como se explica con más detalle a continuación, las pruebas de que se dispone muestran asimismo que las entidades públicas no contrataron servicios de *marketing* que realmente necesitasen, sino que celebraron los acuerdos de *marketing* con miras a subvencionar vuelos a los aeropuertos de Girona y de Reus. En vista de ello, no parece que pueda aplicarse la prueba del operador privado en una economía de mercado ⁽¹⁰⁾. Por otra parte, las pruebas recabadas hasta la fecha sugieren, además, que los precios pagados por los servicios de *marketing* no se ajustan a las condiciones de mercado. Así pues, aun si pudiera aplicarse la prueba del operador privado en una economía de mercado, no se cumplirían los requisitos.

⁽⁸⁾ Véase la Decisión de la Comisión, de 23 de julio de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), aeropuerto de Nîmes (DO L 113 de 27.4.2016, p. 32), puntos 314 y 315.

⁽⁹⁾ Gobierno de Cataluña, Diputación de Tarragona, Ayuntamiento de Reus, Cámara de Comercio de Reus, Cámara de Comercio de Tarragona, GiCL, GMS, AGI y APC.

⁽¹⁰⁾ Respecto de la aplicabilidad general de la POPEM, véanse la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2019, *Arriva Italia y otros*, C-385/18, EU:C:2019:647, apartado 48, y la sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de junio de 2012, *Comisión contra EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, apartados 82 y 84.

35) La Comisión duda que los acuerdos de *marketing* respondieran a una necesidad real de las autoridades públicas y sirvieran para algo más que subvencionar a las compañías aéreas implicadas. Estos pagos por *marketing* se asemejan a los pagos efectuados a las compañías aéreas para que presten servicio en aeropuertos concretos y para reducir sus gastos. Las dudas de la Comisión nacen principalmente de las observaciones siguientes:

- a) La compra de servicios de *marketing* parece ser una justificación para subvencionar a las compañías aéreas a fin de que operen en el aeropuerto, dado que no hay elemento alguno que apunte a que la intención real de las autoridades públicas fuera promocionar la región. Por otra parte, los servicios de *marketing* prestados por las compañías aéreas en el marco de los acuerdos correspondientes no parecen tener repercusión alguna en la promoción del turismo, y, por parte de las autoridades públicas, no hay indicios de que tengan interés en el éxito o la repercusión de dichos acuerdos.
- b) El pago de los servicios de *marketing* a las compañías aéreas coincide con las operaciones de las compañías aéreas en el aeropuerto. En primer lugar, los acuerdos de *marketing* se celebraron exclusivamente con compañías aéreas (o sus filiales), y no con empresas tradicionales de *marketing* capaces de poner en marcha campañas a través de diversos canales (prensa, televisión, internet, etc.). De hecho, no hay indicios de que las autoridades públicas tantearan a empresas de este tipo ni las tuvieran en cuenta cuando decidieron comprar servicios de *marketing*. En segundo lugar, hay pruebas (varias publicaciones en prensa y declaraciones de las autoridades públicas) que demuestran que algunas de las compañías aéreas negociaron la continuación de sus operaciones en los aeropuertos de Girona y de Reus poco antes del vencimiento de los acuerdos de *marketing* y no confirmaron si mantendrían sus operaciones en estos aeropuertos hasta que no se hubieron renovado los acuerdos. En tercer lugar, los acuerdos de *marketing* imponen a las compañías aéreas ciertas obligaciones en materia de operaciones de transporte aéreo. Entre las obligaciones figuran las siguientes:
 - fijar la base de aeronaves en el aeropuerto (en cinco acuerdos),
 - operar rutas y/o garantizar el tráfico (en veinticuatro acuerdos),
 - posibilidad de rescisión del acuerdo a raíz de una disminución significativa de los servicios de vuelo operados por la aerolínea, incluyéndose una referencia al nivel mínimo de actividad aérea que debe considerarse (en trece acuerdos),
 - cláusula de rescisión que se activa en caso de disminución significativa de los servicios de vuelo operados por la compañía aérea (en diez acuerdos).

Desde el punto de vista de la Comisión, el hecho de que se incluyan las mencionadas obligaciones apunta claramente a que el objetivo real de las autoridades públicas era subvencionar a las compañías aéreas para que operasen en el aeropuerto. En efecto, si bien el objetivo declarado de los acuerdos de *marketing* es el desarrollo económico y turístico de las regiones afectadas, su efecto es que las operaciones desde el aeropuerto en cuestión resulten más atractivas para las compañías aéreas.

- c) Los servicios de *marketing* en los sitios web de las compañías aéreas benefician principalmente a las propias compañías aéreas, dado que, como resultado, la necesidad de reducir los precios de los billetes para llenar las aeronaves (gestión del rendimiento) es menor. En efecto, los servicios de *marketing* en los sitios web de las compañías aéreas pueden provocar el aumento de la demanda de sus rutas a Girona y, con ello, reducir la presión a la que se ven sometidas estas compañías para disminuir el precio de sus billetes a fin de llenar las aeronaves.
 - d) La Comisión considera irrelevante el hecho de que determinados operadores privados también compraran servicios de *marketing* a las compañías aéreas, puesto que su situación no es comparable a la de las entidades públicas que compraron servicios de *marketing*. El beneficio que obtienen de dichos servicios los operadores privados es la posibilidad de vender sus propios servicios a los pasajeros que hayan comprado o puedan comprar un billete de avión. Por ejemplo, las empresas de alquiler de vehículos o los sitios web de reservas de hotel anuncian sus servicios en los sitios web de las compañías aéreas para venderlos a los futuros viajeros. En cambio, las autoridades españolas no han demostrado que la promoción de una región en el sitio web de una compañía aérea contribuya de manera significativa a atraer viajeros.
- 36) Además, la Comisión considera que los precios pagados a las compañías aéreas por los servicios de *marketing* en ningún caso parecen ajustarse a las condiciones de mercado. Las dudas de la Comisión nacen principalmente de las observaciones siguientes:
- a) No hay indicios de que el precio de los servicios comprados corresponda a estándares de mercado ni de que las autoridades públicas analizaran los costes y beneficios a la hora de firmar un nuevo acuerdo. En particular, la Comisión considera que no es pertinente comparar las tarifas de las compañías aéreas (hojas de precios) con las de otros proveedores de servicios de *marketing* salvo que se tomen en consideración los descuentos. En efecto, la Comisión ha observado que una práctica extendida entre las empresas que ofrecen servicios de *marketing* es conceder descuentos significativos (que oscilan entre el 10 y el 70 %).

- b) Las autoridades españolas explicaron que algunos de los servicios de *marketing* comprados a compañías aéreas por GICL, AGI y GMS para la promoción de Girona fueron finalmente revendidos a empresas privadas locales (una agencia de viajes, un restaurante, un operador de servicios aeroportuarios y una entidad financiera). Los ejemplos facilitados suman un total de [...] EUR entre 2004 y 2012, a saber, el 11 % del gasto en acuerdos de *marketing* para la promoción de Girona durante el mismo período. De acuerdo con las autoridades españolas, la reventa se hizo al precio original de compra o a un precio superior. Las autoridades españolas sostienen que ejercen una función de intermediación y que la reventa demuestra que la compra de servicios de *marketing* se hizo en condiciones de mercado, dado que, de no haber ser así, los operadores privados no los habrían comprado. No obstante, la Comisión duda que estas operaciones de intermediación sirvan para demostrar que las autoridades públicas compraron los servicios de *marketing* en condiciones de mercado y para cubrir una necesidad real:
- Como se ha explicado en el párrafo anterior, la situación de las autoridades públicas y de los operadores privados no es comparable. Mientras que los operadores privados pueden tener interés en promocionar sus servicios a los pasajeros que hayan comprado o puedan comprar un billete de avión, la Comisión duda que la promoción de una región en el sitio web de una compañía aérea contribuya de manera significativa a atraer viajeros.
 - El número de empresas privadas que han comprado servicios de *marketing* (solo cuatro empresas) es muy bajo y no constituye una referencia de mercado significativa. Además, de las cuatro empresas privadas, solo la agencia de viajes representa un volumen importante del total de compras de los operadores privados ([...] EUR de [...] EUR).
 - Las autoridades españolas no han proporcionado suficiente información sobre las operaciones de reventa. En particular, la Comisión carece de información sobre i) si todas las operaciones son compras relacionadas con el *marketing* o interviene algún otro tipo de acuerdo de servicio, ii) la relación entre la empresa privada y las autoridades catalanas, iii) la finalidad de los servicios vendidos, y iv) la existencia de otras posibles operaciones interrelacionadas.
 - Según las autoridades españolas, casi el 40 % del total de ingresos acumulados de GMS entre 2003 y 2012 procede de las empresas privadas antes mencionadas ([...] EUR de [...] EUR). No obstante, las autoridades españolas no han facilitado suficiente información sobre si ese 40 % de los ingresos de GMS procede exclusivamente de operaciones de reventa o de otro tipo de operaciones.
- 37) Por último, la Comisión observa que el artículo 107, apartado 1, del TFUE no se aplica a una intervención estatal considerada una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público si estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto situar a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras ⁽¹¹⁾.

Ahora bien, en el caso que nos ocupa, España no ha alegado haberse servido de este marco, y no hay indicio alguno de que se haya encomendado a las compañías aéreas el cumplimiento de obligaciones de servicio público.

- 38) Visto lo anterior, la Comisión considera, en esta fase del proceso, que los acuerdos de *marketing*, incluidos los adicionales, podrían otorgar a las compañías aéreas una ventaja que no habrían obtenido en condiciones de mercado normales.

3.3. Selectividad

- 39) Para que una medida sea calificada de ayuda estatal, el artículo 107, apartado 1, del TFUE exige que la medida favorezca «a determinadas empresas o producciones». La Comisión señala que los acuerdos de *marketing* son medidas particulares. Las condiciones de los acuerdos de *marketing* reflejan el resultado de negociaciones específicas entre las entidades públicas y las compañías aéreas. Además, no todas las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Girona y de Reus firmaron tales acuerdos. Por consiguiente, las medidas parecen ser selectivas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

3.4. Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio

- 40) Se hace referencia a la valoración del falseamiento de la competencia y el efecto sobre el comercio que figura en la decisión de incoación (puntos 122 a 128 y 152), que se aplica *mutatis mutandis* a los acuerdos de *marketing* adicionales.

⁽¹¹⁾ Véanse la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 87, y la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de mayo de 2013, *Libert y otros*, C-197/11 y C-203/11, EU:C:2013:288, apartado 84.

3.5. Conclusión: ayuda a las compañías aéreas

- 41) Teniendo en cuenta lo expuesto, la Comisión concluye, con carácter preliminar, que el apoyo en materia de *marketing* otorgado a Ryanair y a otras compañías aéreas podría constituir, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, una ayuda estatal a las compañías implicadas.

3.6. Ayuda indirecta a Aena

- 42) En la decisión de incoación, la Comisión planteó la cuestión de si los acuerdos de *marketing* suponen una ayuda a Aena, el gestor de los aeropuertos de Girona y de Reus, en la medida en que exoneran a la empresa de gastos relacionados con el desarrollo de su actividad económica que normalmente tendría que sufragar con su propio presupuesto.
- 43) A este respecto, la Comisión observa que Aena no es parte en los acuerdos de *marketing*, que fueron firmados por entidades públicas sin relación con esta empresa, ni recibió recursos estatales transferidos en el marco de dichos acuerdos.
- 44) Sin embargo, ello no excluye la posibilidad de que Aena sea un beneficiario indirecto de los acuerdos de *marketing*. En este punto, es preciso distinguir las ventajas indirectas de los meros efectos secundarios que son inherentes a prácticamente todas las medidas de ayuda estatal (por ejemplo, a través del incremento de la producción). La Comisión considera que, en general, el criterio pertinente es si la medida en cuestión está ideada de manera tal que sus efectos secundarios se canalicen hacia empresas o grupos de empresas identificables⁽¹²⁾.
- 45) En el caso que nos ocupa, no parece cumplirse este criterio, ya que las pruebas recabadas hasta el momento apuntan a que los acuerdos de *marketing* se idearon con el fin de promover el desarrollo económico regional, en particular el turismo, y no el desarrollo de la actividad económica de Aena, que aparentemente no reviste interés alguno para las entidades públicas que firmaron los mencionados acuerdos. Si bien es cierto que los acuerdos de *marketing* pueden conllevar el aumento de la cifra de negocios de Aena, lo mismo se puede decir de otros operadores económicos, en particular del sector turístico.
- 46) Por consiguiente, en esta fase, la Comisión concluye, con carácter preliminar, que los acuerdos de *marketing* no implican ninguna ayuda directa o indirecta a Aena, pero insta a las partes interesadas a que se pronuncien al respecto y proporcionen cuanta información pueda ser útil.

3.7. Compatibilidad de la ayuda

- 47) Las autoridades españolas no consideran que los acuerdos financieros (en particular los acuerdos de *marketing*) en relación con la actividad de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos de Girona y de Reus constituyan una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. No han presentado ningún argumento ni prueba que demuestre que la ayuda puede declararse compatible con el mercado interior.
- 48) De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal, corresponde al Estado miembro alegar posibles motivos de compatibilidad y demostrar que se cumplen las condiciones pertinentes⁽¹³⁾.
- 49) La Comisión duda que la ayuda concedida en virtud de los acuerdos de *marketing* pueda considerarse compatible con el mercado interior a tenor de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. Las medidas parecen implicar ayudas de explotación que no contribuyen a ningún objetivo de interés común. Asimismo, parece que las medidas en cuestión tampoco pueden acogerse a ninguna de las demás excepciones previstas en el Tratado.
- 50) Ni las autoridades españolas ni el resto de partes interesadas han alegado que las medidas objeto de examen puedan considerarse ayudas de puesta en marcha compatibles con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas de 2005 o 2014.

El denunciante alega que no cabe considerar que el apoyo en materia de *marketing* reúna los criterios de compatibilidad de las «ayudas de puesta en marcha» establecidas en las Directrices de 2005. Por su parte, la Comisión observa que no parece que se cumplan las condiciones de las Directrices de 2005 ni de las Directrices de 2014.

- 51) Además de lo expuesto, no hay ningún reglamento de exención por categorías que contemple las medidas en cuestión. Dado que no cabe considerar que las actividades supongan una compensación a compañías aéreas o aeropuertos a los que se ha encomendado la prestación de un verdadero SIEG, tampoco parece que pueda aplicarse a este caso el artículo 106, apartado 2, del TFUE.

⁽¹²⁾ Véanse los puntos 115 y 116 de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 2016/C 262/01 (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

⁽¹³⁾ Véase el asunto C-364/90, *Italia contra Comisión* EU:C:1993:157, apartado 20.

- 52) En consecuencia, la Comisión concluye en esta fase que, en la medida en que los acuerdos de *marketing* implican una ayuda estatal, tal ayuda no puede declararse compatible con el mercado interior.

4. CONCLUSIÓN

- 53) En vista de lo anterior, la Comisión concluye, con carácter preliminar, que las medidas pueden constituir una ayuda estatal incompatible con el mercado interior.
- 54) Por tanto, la Comisión, de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, insta a España a que presente sus observaciones y facilite toda la información pertinente para la valoración de la ayuda o medida en un plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la presente. La Comisión insta a sus autoridades a que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta a los beneficiarios potenciales de la ayuda.
- 55) La Comisión desea recordar a España el efecto suspensivo del artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y llama su atención sobre el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 2015/1589 del Consejo, que establece que toda ayuda concedida ilegalmente puede recuperarse de su beneficiario.
- 56) Por la presente, la Comisión comunica a España que informará a los interesados y los invitará a presentar sus observaciones mediante la publicación de la presente carta y de un resumen significativo en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Asimismo, informará a los interesados en los Estados miembros de la AELC signatarios del Acuerdo EEE mediante la publicación de una comunicación en el suplemento EEE del citado *Diario Oficial* y al Órgano de Vigilancia de la AELC mediante copia de la presente. Se invitará a todos los interesados mencionados a presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación de la presente.

En el supuesto de que esta carta contenga información confidencial que no deba publicarse, le ruego informe de ello a la Comisión en un plazo de quince días hábiles a partir de la fecha de recepción de la presente. Si la Comisión no recibe una solicitud motivada al efecto en el plazo indicado, se considerará que se acepta la publicación del texto íntegro de la carta. Deberá enviar su solicitud por correo electrónico a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
B-1049 Bruselas
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE