

II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2018/628 DE LA COMISIÓN

de 11 de noviembre de 2016

relativa a la ayuda estatal SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) concedida por Austria en favor del Aeropuerto de Klagenfurt, Ryanair y otras compañías aéreas que utilizan el aeropuerto

[notificada con el número C(2016) 7131]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos delEEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 5 de octubre de 2007, una empresa competidora de la compañía aérea irlandesa Ryanair plc (en lo sucesivo, «Ryanair») en el mercado europeo del transporte aéreo de pasajeros, quien solicitó que no se divulgara su identidad, presentó una denuncia ante la Comisión en la que alegaba que Ryanair habría obtenido ayudas estatales ilegales del estado federado de Carintia, de la ciudad de Klagenfurt, de Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH (en lo sucesivo, «Kärnten Werbung») y del Aeropuerto de Klagenfurt (en lo sucesivo, «KLU») a través de Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH (en lo sucesivo, «KFBG»).
- (2) Mediante carta de 11 de octubre de 2007, la Comisión transmitió la denuncia a Austria y solicitó información adicional. Las autoridades austriacas enviaron su respuesta mediante carta de 2 de enero de 2008.
- (3) Mediante cartas de 15 de noviembre de 2010 y de 24 de marzo de 2011, la Comisión solicitó información complementaria a las autoridades austriacas. Las autoridades austriacas respondieron mediante cartas de 28 de enero de 2011 y 30 de mayo de 2011.
- (4) El 8 de abril de 2011, la Comisión pidió información a Ryanair. Ryanair facilitó la información solicitada mediante carta de 4 de julio de 2011. El 15 de julio de 2011, la Comisión remitió la información enviada por Ryanair a las autoridades austriacas, las cuales presentaron sus observaciones mediante carta de 20 de septiembre de 2011.
- (5) Tras estudiar la información facilitada por las autoridades austriacas, la Comisión resolvió el 22 de febrero de 2012 incoar el procedimiento de investigación previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de

⁽¹⁾ DO C 233 de 3.8.2012, p. 28.

Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación») se transmitió a Austria el mismo día y posteriormente se publicó en el *Diario oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida ⁽²⁾.

- (6) Mediante carta de 13 de marzo de 2012, Austria solicitó a la Comisión una prórroga del plazo para presentar sus observaciones sobre la Decisión de incoación. La Comisión concedió la prórroga del plazo mediante carta de 19 de abril de 2012. Austria presentó sus observaciones el 16 de mayo de 2012, el 11 de junio de 2012 y el 31 de agosto de 2012.
- (7) Mediante cartas de 20 de junio de 2012, 5 de octubre de 2012, 3 de mayo de 2013 y 28 de mayo de 2014, la Comisión remitió las observaciones de los interesados a Austria.
- (8) Mediante carta de 24 de febrero de 2014, la Comisión notificó a Austria y a las partes en el procedimiento que el 20 de febrero de 2014 se habían adoptado las Directrices de la Comisión sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas ⁽³⁾ (en lo sucesivo, las «Directrices de aviación de 2014») y los invitó a pronunciarse sobre la aplicación de las nuevas directrices de la Unión Europea sobre ayudas estatales a los aeropuertos y las compañías aéreas a este procedimiento de investigación formal. Las autoridades austriacas respondieron mediante carta de 20 de marzo de 2014.
- (9) Las Directrices de aviación de 2014 se publicaron en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 4 de abril de 2014. Sustituyeron a las Directrices comunitarias de 2005 sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales ⁽⁴⁾ (en lo sucesivo, las «Directrices de aviación de 2005»).
- (10) Por carta de 28 de mayo de 2014, la Comisión solicitó a Austria información complementaria acerca de un contrato de comercialización celebrado el 22 de enero de 2002 entre el KLU y Ryanair. La Comisión había tenido conocimiento previamente de este acuerdo por las explicaciones de uno de los interesados (Ryanair). Mediante carta de 11 de junio de 2014, Austria respondió a esta petición.
- (11) Tras estudiar la información facilitada por las autoridades austriacas, el 23 de julio de 2014 la Comisión decidió ampliar el procedimiento de investigación. La decisión de la Comisión de ampliar el procedimiento de investigación formal ⁽⁵⁾ (en lo sucesivo, «la Decisión de ampliación») se transmitió a Austria el mismo día y posteriormente se publicó en el *Diario oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida.
- (12) Mediante carta de 20 de agosto de 2014, Austria presentó sus observaciones sobre la medida objeto de la Decisión de ampliación. La Comisión recibió observaciones al respecto por parte de los interesados. Se transmitieron dichas observaciones a Austria, que tuvo la oportunidad de exponer su punto de vista; Austria envió su respuesta el 17 de diciembre de 2014.
- (13) Mediante cartas de 1 de diciembre de 2014, 5 de febrero de 2015, 24 de abril de 2015 y 11 de diciembre de 2015, la Comisión remitió las observaciones de los interesados a Austria.
- (14) Mediante cartas de 15 de diciembre de 2014, 13 de enero de 2015, 5 de febrero de 2015, 19 de marzo de 2015 y 25 de septiembre de 2015, la Comisión solicitó información adicional a las autoridades austriacas. Las autoridades austriacas respondieron mediante cartas de 28 de enero de 2015, 12 de febrero de 2015, 31 de marzo de 2015, 14 de abril de 2015 y 11 de noviembre de 2015.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS Y MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO

2.1. Introducción

- (15) El presente asunto se refiere a varias medidas que conciernen al KLU, así como a diferentes compañías aéreas que operan desde el KLU:

— El KLU fue financiado por sus socios entre 2000 y 2010.

⁽²⁾ Decisión de la Comisión SA.24221 (ex CP 281/2007) — Austria — Aeropuerto de Klagenfurt — Utilización del aeropuerto por Ryanair y otras compañías aéreas (DO C 233 de 3.8.2012, p. 28).

⁽³⁾ Comunicación de la Comisión – Directrices de la Comisión sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

⁽⁴⁾ Comunicación de la Comisión – Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

⁽⁵⁾ Decisión de la Comisión SA.24221 (ex CP 281/2007) — Austria — Aeropuerto de Klagenfurt — Ryanair y otras compañías aéreas (DO C 348 de 3.10.2014, p. 36).

- En el año 2005, el KLU introdujo un régimen de incentivos en favor de varias compañías aéreas.
- El KLU suscribió diferentes acuerdos con Ryanair, Leading Verge.com Limited (en lo sucesivo, «LV»), Airport Marketing Services (Jersey) Limited (en lo sucesivo, «AMS»), Hapag Lloyd Express, TUIfly, Air Berlin y Austrian Airlines (en lo sucesivo, «AUA»).

2.2. Observaciones generales sobre el aeropuerto de Klagenfurt

- (16) El KLU se encuentra en las afueras de Klagenfurt, que es la capital del estado federado austriaco de Carintia. Carintia es una región montañosa del sur de Austria.
- (17) El KLU se fundó en 1915 como aeropuerto militar. Poco después comenzó a utilizarse tanto para fines militares como civiles, y hasta la fecha sigue usándose con esta doble finalidad.
- (18) El propietario y operador del KLU es desde 1939 KFBG, en la que participaban varios socios. Hasta 2003, sus participaciones estuvieron en manos de la República de Austria (60 %), del estado federado de Carintia (20 %) y de la ciudad de Klagenfurt (20 %). En abril de 2003, el estado federado de Carintia adquirió las participaciones de la República de Austria y se comprometió a poner a disposición el aeropuerto para fines militares en todo momento. Por tanto, el estado federado de Carintia (80 %) y la ciudad de Klagenfurt (20 %) mantuvieron las participaciones desde 2003. En noviembre de 2008, la participación del 80 % del estado federado de Carintia en el aeropuerto se transfirió a Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding.
- (19) La pista de aterrizaje principal del aeropuerto es de 2 720 m de longitud y desde el año 2000 se ha mantenido sin cambios. La terminal tiene una capacidad máxima de 600 000 pasajeros. El tráfico de pasajeros ha evolucionado de la siguiente forma:

Cuadro 1

Volumen de tráfico del KLU

Año	Total de pasajeros	Movimientos de aeronaves	Carga aérea en kg
2000	235 503	8 325	78 931
2001	226 701	7 133	67 159
2002	259 717	6 894	29 939
2003	313 557	6 979	47 347
2004	486 274	8 810	57 881
2005	522 697	8 907	53 212
2006	409 004	7 718	41 563
2007	469 033	8 103	34 894
2008	429 889	7 679	23 935
2009	410 512	7 785	30 153
2010	425 933	7 482	13 443
2011	375 307	6 451	206
2012	279 045	4 576	0
2013	258 421	4 262	0
2014	224 846	3 920	0
2015	227 625	3 922	0

- (20) El KLU se encuentra en Carintia, el Estado federado más meridional de Austria. Carintia, situada en los Alpes orientales, es famosa por sus macizos montañosos Hohe Tauern, los Alpes Cárnicos y las montañas Karavanke, y el turismo es uno de los sectores económicos más importantes. Por estar enclavada en los Alpes, el clima de Carintia es continental con inviernos largos y rigurosos.
- (21) A continuación se indican las distancias y los tiempos de viaje en coche desde el KLU hasta otros aeropuertos. No obstante, cabe destacar que los tiempos mencionados se alcanzan solo en condiciones óptimas y que el viaje puede a menudo durar más tiempo, porque se producen demoras por las condiciones meteorológicas y congestión en las carreteras y en los túneles.
- Aeropuerto de Liubliana (Eslovenia): 80 km, 1 h 30 min
 - Aeropuerto de Graz (Austria): 128 km, 1 h 10 min
 - Aeropuerto de Maribor (Eslovenia): 137 km, 1 h 47 min
 - Aeropuerto de Trieste (Italia): 203 km, 1 h 51 min
 - Aeropuerto de Salzburgo (Austria): 223 km, 2 h
 - Aeropuerto de Venecia (Italia): 282 km, 2 h 34 min
 - Aeropuerto de Treviso (Italia): 290 km, 2 h 43 min

2.3. Instituciones implicadas en las medidas del aeropuerto de Klagenfurt

2.3.1. Destinations Management GmbH

- (22) Destinations Management GmbH (en lo sucesivo, «DMG») es una filial de KFBG al 100 %. DMG presta al KLU diferentes servicios en el sector de la aviación, por ejemplo, como agente de viajes, organizador de eventos y asesor con el objetivo de atraer compañías aéreas a Klagenfurt como aeropuerto de destino.

2.3.2. Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH

- (23) Kärnten Werbung es propiedad de Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (hasta noviembre de 2008 era del estado federado de Carintia) (60 %), de la Cámara de Comercio de Carintia (30 %) y de la Cámara de Trabajo de Carintia (10 %). El objeto de la sociedad son las actividades de comercialización para el turismo de Carintia. Kärnten Werbung es financiada por sus socios, es decir, Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding, la Cámara de Comercio de Carintia y la Cámara de Trabajo de Carintia. Ejerce su control una junta de supervisión nombrada por sus socios.

2.3.3. Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding

- (24) Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (en lo sucesivo, «KLH») era una persona jurídica de derecho público, constituida en 1990 en virtud de la Ley del Kärntner Landesholding (en lo sucesivo «Ley del KLH») ⁽⁶⁾. KLH es una persona jurídica *sui generis* y una entidad de derecho especial. KLH no era una sociedad de capital con arreglo al derecho mercantil. Sin embargo, sí estaba inscrita en el registro de sociedades con un número de sociedad. KLH no publicaba balances o cuentas anuales, sino que los ponía a disposición del Gobierno del Estado federado de Carintia de conformidad con el artículo 28 de la Ley KLH. KLH actuaba en calidad de sociedad propietaria (sociedad de cartera) de las participaciones del Estado federado de Carintia en la antigua sociedad Kärntner Landes-Hypothekenbank y en otras sociedades como, por ejemplo, Land Kärnten Beteiligungen GmbH, Kärntner Vermögensverwaltungs GmbH, entre otras. KLH era una sociedad de KFBG al 80 %.
- (25) De conformidad con su estatuto, KLH podía adquirir, mantener, gestionar y enajenar activos, en especial participaciones en empresas, así como constituir sociedades. KLH tenía como objetivo asumir el control estratégico de todas las sociedades transferidas al Grupo KLH. De este modo, era necesario garantizar que se lograran sinergias, que hubiera una clara distribución de las competencias y que se posibilitara un control centralizado. En sus negocios, KLH debía salvaguardar los intereses del Estado federado de Carintia. El negocio operativo permaneció en manos de las sociedades afiliadas. A los fines de la financiación directa e indirecta y del apoyo de los proyectos de KLH, el Estado federado de Carintia creó un patrimonio especial afectado a una finalidad determinada denominado «Zukunft Kärnten» (futuro de Carintia). El patrimonio básico asciende a un importe de 500 millones EUR.

⁽⁶⁾ El 28 de abril de 2016, el estado federado de Carintia decidió disolver KLH sin liquidación. Se transfirieron las participaciones en posesión de KLH a una sociedad con cometido especial denominada «Kärntner Beteiligungsverwaltung» (en lo sucesivo, «K-BVG»). Dado que en esta Decisión se trata de un período en el que KLH aún existía, se utilizará en toda la Decisión la denominación «KLH».

- (26) La junta de supervisión de KLH nombró a la junta directiva de KLH. A su vez, el Gobierno del Estado federado de Carintia nombró a la junta de supervisión. Según el texto de los estatutos, se nombrará a los miembros de la junta de supervisión según la proporción de los partidos representados en el Parlamento regional de Carintia. Por otra parte, para adoptar una decisión de inversión que, en cada caso, supere los 50 000 EUR, la junta directiva debe solicitar la aprobación de la junta de supervisión. A tenor del artículo 5 de su estatuto, KLH está sometida a la supervisión permanente del Estado federado de Carintia. El Gobierno del Estado federado de Carintia debía garantizar que todas las decisiones de KLH fueran en interés del Estado federado de Carintia.

2.3.4. *Leading Verge.Com Limited*

- (27) LV es una filial al 100 % de Ryanair que opera como empresa de comercialización para Ryanair.

2.3.5. *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) AMS es una filial al 100 % de Ryanair. Su actividad principal consiste en comercializar espacios publicitarios en el sitio web de Ryanair. AMS es titular de una licencia exclusiva para los servicios de comercialización en el sitio web de Ryanair www.ryanair.com.

2.4. Financiación del aeropuerto de Klagenfurt por la ciudad de Klagenfurt, el estado federado de Carintia y otras instituciones

- (29) En el período comprendido entre 2000 y 2010, el KLU obtuvo aportaciones de recursos de sus socios, así como del Ministerio Federal del Interior y del Ministerio Federal de Finanzas. Las distintas aportaciones de fondos desembolsados a KFBG y DMG se desprenden del siguiente cuadro.

Cuadro 2

Aportaciones de fondos a KFBG

Año de la aportación de fondos	Estado federado de Carintia a KFBG	Ciudad de Klagenfurt a KFBG	KLH a DMG	KLH (fondo Zukunft) a DMG	Estado federado de Carintia a DMG	Ministerios federales a KFBG
2000	36 336	0	0	0	0	24 000
2001	145 349	0	0	0	0	24 000
2002	90 840 + 180 000 + 134 500	90 840	0	0	1 000 000	27 000
2003	377 964 + 96 850 + 88 500	181 680	0	0	0	553 000
2004	1 424 100 + 120 000 + 25 000 + 5 280	181 680	0	0	0	878 000
2005	1 193 579	151 400	0	0	0	642 000
2006	1 149 887	0	0	0	0	791 000
2007	459 855	104 000	0	0	0	824 000

Año de la aportación de fondos	Estado federado de Carintia a KFBG	Ciudad de Klagenfurt a KFBG	KLH a DMG	KLH (fondo Zukunft) a DMG	Estado federado de Carintia a DMG	Ministerios federales a KFBG
2008	800 000	247 000	570 000	0	0	1 134 000
2009	800 000	93 000	615 000	115 969	0	682 000
2010	473 600	300 000	0	346 179	0	896 000
2011	800 000	304 000	0	473 925	0	0

2.5. El régimen de incentivos aeroportuarios de Kärntner Flughafen Betriebs GmbH de 2005

- (30) El Ministerio Federal de Transportes confirma anualmente la lista de tarifas del KLU que consta de una parte I, «Reglamento de tarifas», y de una parte II, «Reglamento de tasas». La parte I contiene las siguientes tarifas: tarifa de aterrizaje (por rotación), tarifa por pasajero (por pasajero de salida), tarifa de estacionamiento (por rotación) y tarifa por uso de infraestructuras (en pista: por rotación, en tierra: por pasajero). Las tarifas por uso de infraestructuras están concebidas para el uso de la infraestructura aeroportuaria central; se aplican cuando se presta asistencia de operaciones en pista o de gestión de tráfico de aeronaves, y constan de la tarifa de uso de infraestructura en pista, que depende de la masa máxima de despegue («maximum take-off weight», en lo sucesivo «MTOW») y del número de asientos, así como de una tarifa por uso de infraestructura en tierra por pasajero de salida.
- (31) La parte II («Reglamento de tasas») se refiere a los servicios de asistencia en tierra. Las tasas por los servicios de asistencia en tierra se dividen en dos grupos: por los servicios que han de abonarse independientemente del alcance del que se haga uso (tasas por gestión de tráfico de aeronaves [«traffic handling charge», en lo sucesivo, «THC»]) y las tasas por asistencia de operaciones en pista [«ramp handling charge», en lo sucesivo «RHC»]) y por servicios especiales que se abonan en la medida en que se haga uso de ellos. La cuantía del THC y del RHC depende del peso total de despegue de la aeronave. El THC fluctúa entre 337 y 3 886 EUR, mientras que el RHC, entre 226 y 2 404 EUR.
- (32) En el año 2005, KFBG introdujo un régimen de incentivos (en lo sucesivo, «régimen de incentivos de 2005») para compañías aéreas con aeropuerto de salida y de destino en Klagenfurt para fomentar el uso de nuevos aeropuertos de destino (en lo sucesivo «incentivo de destinos»), intensificar los servicios aéreos existentes (en lo sucesivo, «incentivo de frecuencias») y fortalecer y asegurar los servicios aéreos existentes (en lo sucesivo «incentivo de pasajeros»). El régimen entró en vigor el 1 de septiembre de 2005 y expiró el 31 de diciembre de 2008. En diciembre de 2008 se prorrogó el régimen de incentivos hasta 2013.
- (33) El régimen de incentivos de destinos y frecuencias ofrecía incentivos en forma de descuento porcentual sobre determinadas tasas aeroportuarias (tarifa de aterrizaje, tarifa de uso de infraestructuras en pista, tasas por asistencia de operaciones en pista) que se detallan en el Reglamento de tarifas del KLU.
- (34) El incentivo de pasajeros era un importe absoluto por pasajero sobre un vuelo de salida desde el KLU, fijado para todo el período de vigencia del régimen. El incentivo se deducía de las mismas tasas, al igual que los incentivos de destinos y de frecuencias. El importe figuraba como importe máximo. Si el número de vuelos se incrementaba o se reducía, se efectuaba el ajuste correspondiente del importe. No obstante, no se podía superar el importe máximo.
- (35) Podía combinarse el incentivo de destinos y de frecuencias con el incentivo de pasajeros combinando todas las clases de incentivos, pero estos no eran acumulables para los pasajeros. Esto significa que el número de pasajeros que se tomaba para el cálculo de los incentivos de destino o de frecuencias se restaba del número total de pasajeros para obtener el incentivo de pasajeros.
- (36) Se publicó el régimen de incentivos en el sitio web del KLU y estaba disponible para todas las compañías aéreas que operaban en el KLU, pero solo se aplicaba a vuelos regulares; los vuelos chárter estaban excluidos. La aplicación debía basarse en un acuerdo previo entre KFBG y la compañía aérea sobre las frecuencias y rutas programadas.
- (37) KFBG reembolsaba el incentivo a finales del año natural. En ese momento, la compañía aérea tenía que demostrar el número de pasajeros y los movimientos de vuelos efectivamente realizados desde y hacia el KLU.

Cuadro 3

Incentivos en el KLU desde 2005

Año	Incentivo de destinos sobre la tarifa de aterrizaje, la tarifa de uso de infraestructuras en pista y la tasa por asistencia de operaciones en pista	Incentivo de frecuencias sobre la tarifa de aterrizaje, la tarifa de uso de infraestructuras en pista y la tasa por asistencia de operaciones en pista	Incentivo de pasajeros (importe máximo) por pasajero de salida (EUR)
2005-2008	1.º año: 70 %	1.º año: 60 %	7,62
2009	2.º año: 60 %	2.º año: 50 %	5,06
2010	3.º año: 50 %	3.º año: 40 %	4,85
2011			4,85

Cuadro 4

Sinopsis de los incentivos ya abonados a compañías aéreas en el KLU desde 2005

(en miles EUR)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2003-2005
Incentivo de pasajeros:									
Austrian Airlines Group	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] (¹)
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
TUIfly (HLX)					[...]	[...]			
airberlin			[...]	[...]	[...]				
Lufthansa		[...]	[...]						
Germanwings	[...]	[...]							
Incentivo de destinos									
Lufthansa			[...]	[...]	[...]	[...]			
Robin Hood					[...]				
Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]			
TUIfly (HLX)						[...]	[...]	[...]	
airberlin			[...]	[...]					
Condor	[...]	[...]	[...]						
Incentivo de frecuencias									
Austrian Airlines Group									
Germanwings		[...]	[...]	[...]	[...]				
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Sujeto a la obligación de secreto profesional.

(¹) Los importes entre paréntesis corresponden a los importes de los incentivos abonados con retroactividad a AUA como resultado del acuerdo de transacción (véase la sección 2.9).

Cuadro 5

Aplicación de los incentivos desde 2005

		Incentivo de pasajeros	Incentivo de destinos	Incentivo de frecuencias
Austrian Airlines	1.1.-31.12.2002 ⁽¹⁾	1.1.2003 ⁽¹⁾ -26.10.2013		
Lufthansa	1.1.-31.12.2002	1.1.2003-31.12.2003 y 1.1.2004-29.3.2008 y 30.3.2011-31.1.2012	30.3.2008-29.3.2011	
Lufthansa				
Air Alps	1.1.-24.1.2002			
Air Direct	4.3.-10.6.2002			
Styrian Spirit	17.12.2005-15.3.2006			
Robin Hood			9.9.2009-1.10.2009	
Ryanair	27.6.2002-29.10.2005	19.12.2006-5.11.2013	27.10.2008-31.3.2011	
TUIfly	30.8.2003-31.3.2008	1.4.2008-24.10.2009	14.12.2006-30.3.2008	
Air Berlin		25.10.2009-31.10.2011	4.11.2010-31.10.2011	
Germanwings		25.10.2012-26.10.2013		25.10.2009- 24.10.2012
Condor			16.12.2011-31.3.2013	

⁽¹⁾ Se aplicaron los incentivos a AUA en el período previo a 2005 sobre la base del acuerdo de transacción (véase la sección 2.9).

2.6. Los acuerdos con Ryanair, LV y AMS**2.6.1. Los acuerdos de 2002**

- (38) En noviembre de 2001, DMG publicó una licitación para un servicio aéreo regular entre Londres y Klagenfurt. La licitación se publicó en el Diario Oficial de 14 de noviembre de 2004, en la página 219, y en el Boletín Oficial de Licitaciones del Ministerio Federal de Economía y Trabajo. Se ofrecía un contrato para un vuelo regular diario (vuelo directo) entre Londres y Klagenfurt, ida y vuelta, para al menos 100 000 pasajeros por año, desde un aeropuerto londinense céntrico con un período de vigencia de tres años y la posibilidad de prorrogar el contrato por otros cinco años. En contrapartida, DMG ofrecía:

- una subvención a las actividades de comercialización de la compañía aérea en forma de un importe fijo de 2 millones ATS (145 345,67 EUR); esta ayuda a la comercialización se utilizará para la promoción y comercialización del servicio aéreo, la utilización ha de justificarse semestralmente,
- un 97 % del reembolso de las tasas de rotación (tasas aeroportuarias, tasas por asistencia en tierra y por asistencia de operaciones en pista, así como tasas de control de tráfico aéreo) del KLU. Estas tasas se aplican cuando se aterriza en el KLU.

- (39) En la licitación también estaba prevista una oferta alternativa con 4 vuelos semanales y 60 000 pasajeros desde Londres. En este caso, se ofrecía en contrapartida una ayuda a la comercialización por un total de 1 millón ATS (72 672,82 EUR) y un reembolso del 97 % de las tasas de rotación.
- (40) No se presentaron ofertas en la licitación pública, por eso se retiró la licitación. Como consecuencia, se efectuó un procedimiento negociado sin publicación previa que dio lugar a un contrato con Ryanair.

2.6.1.1. El contrato de servicios aeroportuarios «Airport Services Agreement» entre KFBG y Ryanair de 22 de enero de 2002

- (41) El 22 de enero de 2002, KFBG y Ryanair suscribieron un acuerdo que entró en vigor el 27 de junio de 2002 por una duración de cinco años y preveía una prórroga automática por cinco años más si Ryanair cumplía plenamente las obligaciones dimanantes de este acuerdo.
- (42) Según el acuerdo, Ryanair estaba obligada a ofrecer, a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo, servicios aéreos de pasajeros al menos una vez al día a bajos costes para enlazar el KLU y el aeropuerto de Londres-Stansted (en lo sucesivo, «STN») con aeronaves del tipo B737 (348 vuelos anuales u 87 vuelos trimestrales).
- (43) Según este acuerdo, Ryanair paga a KFBG una tasa fija de [...] EUR por vuelo, que incluye las tasas de despegue y aterrizaje, iluminación, ruido y tasas por vuelos nocturnos, las tasas por asistencia de operaciones en pista y por asistencia de pasajeros, tasas por el uso de infraestructura, las tasas por el control de tráfico aéreo local y las tasas por los servicios del KLU.
- (44) Ryanair cobra por billete de avión un importe de [...] EUR por pasajero de salida en concepto de tasa aeroportuaria. Además, Ryanair cobra por billete de avión un importe de [...] EUR (fijado por el Gobierno austriaco) por pasajero de salida en concepto de tasas de seguridad por cuenta del aeropuerto.
- (45) Para información del KLU, Ryanair elabora, junto con DMG, un plan de comercialización periódico de los servicios aéreos. Ryanair tiene plena carta blanca para utilizar la ayuda a la comercialización concedida; la única condición consiste en la obligación de enlazar los correspondientes sitios web de turismo al sitio web de Ryanair y de utilizar los logotipos apropiados cuando ello sea factible.
- (46) KFBG está obligada a facilitar a Ryanair servicios de terminal y de asistencia (incluidos espacios de comercialización de marcas gratuitos en los mostradores de venta de billetes y de facturación, así como en las puertas de embarque), a prestar servicios de RR.PP., como, por ejemplo, ruedas de prensa locales para dar a conocer los nuevos destinos, y a disponer que DMG abone el importe anual de [...] EUR a LV por los vuelos diarios con comienzo a partir del 27 de junio de 2002; dicho importe de [...] EUR deberá pagarse trimestralmente por adelantado. KFBG responderá ante Ryanair por las diferencias que se originen entre esta suma y los importes efectivamente pagados por DMG a LV.

2.6.1.2. El contrato de comercialización entre DMG y LV de 22 de enero de 2002 (el primer contrato de comercialización)

- (47) El 22 de enero de 2002, DMG y LV suscribieron un acuerdo que entró en vigor el mismo día, con una duración hasta el 26 de junio de 2007 y prórroga automática por otros cinco años si LV cumplía plenamente las obligaciones dimanantes de este acuerdo.
- (48) Según el acuerdo, DMG encarga a LV la adopción de medidas de comercialización con el objetivo de dar a conocer mejor el estado de Carintia en el mundo anglófono y de procurar que compañías aéreas debidamente autorizadas de Ryanair se encarguen en el tráfico aéreo regular de transportar pasajeros en nuevas rutas desde localidades del Reino Unido o Europa continental al KLU, para lo cual deberán utilizar aeronaves con una capacidad de al menos 140 asientos.
- (49) Los servicios acordados debían seguir siendo para 348 vuelos anuales (87 vuelos trimestrales). El contrato de comercialización se refería a los vuelos de conformidad con el contrato de servicios aeroportuarios entre KFBG y Ryanair. LV se compromete a gestionar la introducción y continuación de las prestaciones, a preparar un plan publicitario y a vincular los enlaces al sitio web de DMG, así como a facilitar otras prestaciones de relaciones públicas para publicitar los servicios, incluida la vinculación de los enlaces entre los sitios web de turismo y los de clientes del operador de transporte aéreo de LV.

- (50) DMG paga anualmente [...] EUR por los vuelos diarios, cuyo importe de [...] EUR abona trimestralmente por adelantado (este pago se menciona también en el contrato celebrado entre KFBG y Ryanair el 22 de enero de 2002). Este importe también se menciona en el contrato celebrado entre KFBG y Ryanair, en el que se establece que KFBG deberá «conseguir» el pago de DMG para LV.

2.6.1.3. El contrato de comercialización entre DMG y AMS de 22 de enero de 2002 (el segundo contrato de comercialización)

- (51) Otro contrato de comercialización se suscribió el 22 de enero de 2002 entre DMG y AMS. Entró en vigor el mismo día por una duración de cinco años y preveía la posibilidad de una prórroga por otros cinco años.
- (52) El acuerdo establece lo siguiente: DMG encarga a AMS que realice antes de 1 de mayo de 2002 la vinculación y la gestión en www.ryanair.com de dos enlaces a los sitios web elegidos por DMG en los que se presenten los atractivos del estado federado de Carintia. Si las partes convienen servicios adicionales según los artículos 5.1 y 5.2 del acuerdo, AMS los facilitará.
- (53) DMG abonará a AMS anualmente [...] EUR por los servicios descritos.

2.6.1.4. La nota complementaria al contrato de comercialización entre DMG y LV de 22 de enero de 2002 (el tercer contrato de comercialización)

- (54) La nota complementaria al contrato de comercialización entre DMG y LV, de 22 de enero de 2002 (primer contrato de comercialización) fue suscrita por ambas partes el 22 de enero de 2002 y entró en vigor el mismo día.
- (55) Las partes convinieron que «en relación con el acuerdo suscrito el 22 de enero de 2002 entre LV y DMG, DMG deberá abonar el 1 de mayo de 2002 a LV otro pago en concepto de comercialización por un importe de [...] EUR por las medidas adicionales de una mayor comercialización durante la duración del acuerdo».

2.6.1.5. Resumen de los pagos efectuados en virtud de los diferentes acuerdos con Ryanair y sus filiales

Cuadro 6

Pagos de KFBG a Ryanair entre 2002 y 2005 (en EUR) en virtud de los contratos comerciales

Año	2002	2003	2004	2005
Reembolso de las tasas de rotación	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos en virtud del primer contrato de comercialización	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos en virtud del segundo contrato de comercialización	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos en virtud del tercer contrato de comercialización (nota complementaria al primer contrato de comercialización)	[...]			

- (56) Todos los acuerdos celebrados en 2002 entre KFBG, DMG, Ryanair, LV y AMS finalizaron el 29 de octubre de 2005 cuando Ryanair suspendió los servicios de transporte aéreo de pasajeros entre el KLU y STN por razones económicas.

2.6.2. Los acuerdos de 2006

2.6.2.1. El contrato de servicios aeroportuarios «Airport Services Agreement» entre KFBG y Ryanair de 23 de agosto de 2006

- (57) El 23 de agosto de 2006, KFBG y Ryanair suscribieron un acuerdo para prestar servicios tres veces por semana entre el 19 de diciembre de 2006 y el 21 de abril de 2007 que también entró en vigor el mismo día. El acuerdo se basó en las tarifas del KLU publicadas y en el régimen de incentivos introducido en septiembre de 2005.

- (58) Ryanair estaba obligada a introducir y operar un servicio de transporte aéreo tres veces por semana en la ruta STN-KLU-STN, cuyo tráfico de pasajeros debía ser de al menos 8000 pasajeros de salida durante la duración del contrato. Ryanair estaba obligada a pagar las tasas aeroportuarias oficiales del KLU. Por el régimen de incentivos, se concedió a Ryanair un incentivo de 7,62 EUR por pasajero de salida en la nueva oferta de transporte aéreo regular.
- (59) El acuerdo preveía la posibilidad de una prórroga por cinco años, desde el 22 de abril de 2007 hasta el 21 de abril de 2012.

2.6.2.2. El contrato de comercialización «Marketing Services Agreement» entre DMG y AMS de 21 de diciembre de 2006

- (60) El 21 de diciembre de 2006, DMG y AMS suscribieron un contrato de comercialización que entró en vigor el 28 de febrero de 2007. El acuerdo estaba asociado a la obligación de Ryanair de prestar servicios en la ruta aérea STN-KLU entre el 19 de diciembre de 2006 y el 21 de abril de 2007 (véase el considerando 61).
- (61) AMS estaba obligada en virtud del acuerdo a preparar un paquete de comercialización anual por un valor de [...] EUR según la lista de precios actual de AMS. Estos servicios de comercialización incluían un enlace de www.ryanair.com a un sitio web indicado por DMG, un contenido en la página de destinos de viajes Klagenfurt/Carintia indicado por DMG y unas ofertas por correo electrónico con publicidad de Klagenfurt/Carintia que se enviaron a los abonados del sitio web. Según el artículo 5 del acuerdo, ambas partes tenían la posibilidad de decidir servicios adicionales de comercialización que superaran este importe. Los sitios web indicados por DMG no podían ofrecer vuelos, coches de alquiler, alojamientos y otras prestaciones que se pudieran ofrecer en el futuro en el sitio web www.ryanair.com; sin embargo, podían presentar lugares de interés turístico y posibilidades comerciales en Klagenfurt/Carintia.
- (62) DMG estaba obligada a pagar mensualmente por los servicios de comercialización [...] EUR contra factura.
- (63) El acuerdo preveía la posibilidad de una prórroga por otros cinco años, desde el 22 de abril de 2007 hasta el 21 de abril de 2012. La base del acuerdo eran vuelos regulares tres veces por semana durante todo el año en la ruta STN-KLU-STN. El contenido y las tasas del paquete de comercialización anual debían actualizarse cada año de común acuerdo.

2.7. Los acuerdos con Hapag Lloyd Express (HLX) y TUIfly

- (64) En noviembre de 2002, DMG lanzó una segunda licitación para un servicio aéreo regular entre Klagenfurt y una conurbación europea (excepto Londres y destinos con una distancia aérea de menos de 500 km). La licitación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de 11 de diciembre de 2002, en la página 240, y en el Boletín Oficial de Licitaciones del Ministerio Federal de Economía y Trabajo austriaco. Se ofrecía un contrato de un servicio aéreo regular directo y diario entre Klagenfurt y una conurbación europea con 348 vuelos (rotaciones) por año, con una duración de cinco años y una opción de prórroga por otros cinco años. En contrapartida, DMG ofrecía:
- a) una subvención a las actividades de comercialización de la compañía aérea en forma de un importe fijo de 145 000 EUR; esta ayuda a la comercialización se utilizó para la promoción y comercialización del servicio aéreo, la utilización había de justificarse semestralmente;
 - b) un 95 % del reembolso de las tasas de rotación (tasas aeroportuarias, tasas por servicios de asistencia en tierra y por asistencia de operaciones en pista, así como tasas de control de tráfico aéreo) del KLU. Estas tasas se aplican cuando se aterriza en el KLU.
- (65) No se presentaron ofertas en la segunda licitación pública, por eso se retiró la licitación. Como consecuencia, se efectuó un procedimiento negociado sin publicación previa que dio lugar a un contrato con HLX.
- (66) Según la información facilitada por Austria, el acuerdo de cooperación entre KFBG y HLX entró en vigor el 30 de agosto de 2003 y finalizó el 31 de marzo de 2008. Por escrito solo se formalizó con los acuerdos de 24 de mayo de 2004 y de 4 de junio de 2004. El acuerdo incluía la posibilidad de una prórroga por ambas partes.

- (67) HLX se comprometía a crear y operar las rutas Klagenfurt-Colonia/Bonn (con seis vuelos regulares por semana) y Klagenfurt-Hannover (con tres vuelos regulares semanales). Por estos servicios aéreos, HLX debía abonar las tasas oficiales del KLU de conformidad con el reglamento de tasas del KLU.
- (68) HLX se encargaba, además, de preparar un paquete de prestaciones de comercialización para el KLU, por ejemplo, con acompañamiento publicitario de la oferta de vuelos en medios locales, regionales y nacionales, en internet y con publicidad por medio de carteles publicitarios en espacios públicos. Por otra parte, HLX se comprometía a ofrecer una imagen positiva del KLU en su página de internet y a crear un enlace con la página de internet del KLU.
- (69) KFBG prometió un pago único de [...] EUR por los costes originados previamente a la incorporación de la oferta aérea y en la fase de introducción de la oferta aérea en concepto de comercialización (costes de iniciación). Además, KFBG debía abonar por cada uno de los nuevos destinos un importe mensual en concepto de prestaciones de comercialización que a partir de 1 de octubre de 2003 ascendía a [...] EUR y, a partir de 1 de mayo de 2004 y hasta el 31 de marzo de 2008, a [...] EUR.
- (70) En diciembre de 2003, DMG lanzó un tercer procedimiento de licitación para la creación de un servicio aéreo regular entre Klagenfurt y conurbaciones europeas (excepto Londres y destinos con una distancia aérea de menos de 500 km). La licitación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en el Boletín Oficial de Licitaciones del Ministerio Federal de Economía y Trabajo de 30 de diciembre de 2003. Se ofrecía un contrato de un servicio aéreo regular directo y diario entre Klagenfurt y conurbaciones europeas con 3-7 vuelos (rotaciones) semanales, con una duración de cinco años. En contrapartida, DMG ofrecía:
- a) una subvención a las actividades de comercialización de la compañía aérea en forma de un importe fijo de 29,90 EUR por pasajero de salida;
 - b) un 98 % del reembolso de las tasas de rotación (tasas aeroportuarias, tasas por asistencia en tierra y por asistencia de operaciones en pista, así como tasas de control de tráfico aéreo) del KLU. Estas tasas se aplican cuando se aterriza en el KLU.
- (71) No se presentaron ofertas en la tercera licitación pública, por eso se retiró la licitación. Seguidamente, se efectuó un procedimiento sin publicación previa que dio lugar a un contrato con HLX. A partir de 1 de mayo de 2004, la oferta de vuelos de HLX comprendía además dos destinos más, concretamente, Hamburgo y Berlín.
- (72) Las autoridades austriacas adujeron que los pagos efectuados a HLX en concepto de servicios de comercialización equivalen, aproximadamente, al reembolso de las tasas de rotación según la segunda y la tercera licitación de DMG de noviembre 2002 y diciembre 2003 ⁽⁷⁾. Las condiciones del acuerdo suscrito con HLX se correspondían con las condiciones de la segunda y tercera licitación de KFBG.
- (73) En enero de 2007, HLX y otra empresa llamada «Hapag-Lloyd Flug» se fusionaron formando la nueva compañía aérea TUIfly. TUIfly continuó los servicios de transporte aéreo de HLX. Tras esta fusión, KFBG suscribió el 10 de diciembre de 2008 un acuerdo sucesivo con TUIfly. El acuerdo entró en vigor el 1 de abril de 2008 y expiró automáticamente el 31 de marzo de 2013.
- (74) Según este acuerdo, TUIfly estaba obligada a operar para el verano 2008 en las rutas Klagenfurt-Colonia siete vuelos semanales; Klagenfurt-Hannover, dos vuelos semanales; Klagenfurt-Berlín, tres vuelos semanales; y Klagenfurt-Hamburgo, dos vuelos semanales durante la temporada de programación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association, en lo sucesivo, «IATA»), y se esperaba un tráfico de pasajeros de al menos 50 000 pasajeros de salida. En la temporada de programación de invierno 2008/2009 de IATA, TUIfly debía explotar las rutas Klagenfurt-Colonia con siete vuelos semanales; Klagenfurt-Hannover, con cuatro vuelos semanales; Klagenfurt-Berlín, con cuatro vuelos semanales, y Klagenfurt-Hamburgo, con cuatro vuelos semanales, y se esperaba un tráfico de pasajeros de al menos 40 000 pasajeros de salida.
- (75) Además, TUIfly estaba obligada según el acuerdo a poner a disposición un paquete integral de servicios de comercialización para el KLU y la región de Carintia. El paquete incluía ofrecer una imagen de Klagenfurt como destino turístico en dos boletines mensuales, en una página de vuelos baratos, en la página de inicio de TUIfly, en la página de destinos del KLU, en las tarjetas de embarque y en los periódicos de a bordo, en la programación de verano o de invierno de TUIfly, en un anuncio publicitario en la televisión de a bordo, así como con la gestión de la marca de la aeronave y con diferentes actos para la prensa.

⁽⁷⁾ Como se desprende de los considerandos 65 y 71, ambas licitaciones preveían, sin embargo, un reembolso de las tasas de rotación diferente.

- (76) KFBG debía abonar por estos servicios de comercialización una suma anual de [...] EUR y un importe único de [...] EUR por la gestión de la marca de la aeronave.

2.8. El acuerdo con Air Berlin

- (77) A partir de la temporada de programación de invierno 2009/2010 de IATA, Air Berlin se encargó de los servicios de vuelo entre ciudades que ofrecía TUIfly. Tras la asunción de estos servicios, KFBG y TUIfly suscribieron el 28 de octubre de 2009 un contrato por el que rescindían su acuerdo de 10 de diciembre de 2008 con efecto a 25 de octubre de 2009. DMG celebró con Air Berlin un acuerdo de seguimiento por el período comprendido entre el 25 de octubre de 2009 y el 31 de marzo de 2013, suscrito en diferentes fechas, a saber, el 8 de julio de 2010, el 13 de octubre de 2010 y el 25 de octubre de 2010. El acuerdo incluía la posibilidad de una prórroga por ambas partes.
- (78) Según dicho acuerdo, Air Berlin estaba obligada a explotar en la temporada de programación de invierno 2009/2010 de IATA las rutas Klagenfurt-Colonia con cuatro a siete vuelos semanales (como mínimo cuatro y como máximo siete servicios semanales según lo que decidiera Air Berlin); Klagenfurt-Berlín, con cinco a seis vuelos semanales; Klagenfurt-Hannover, con dos vuelos semanales; y Klagenfurt-Hamburgo, con cinco a seis vuelos semanales, y en esta temporada de invierno se esperaba un tráfico de al menos 31 000 pasajeros de salida. En la temporada de programación de verano 2010 de IATA, Air Berlin debía explotar las rutas Klagenfurt-Colonia con cinco a seis vuelos semanales; Klagenfurt-Berlín, con cuatro a cinco vuelos semanales; Klagenfurt-Hannover con dos vuelos semanales; y Klagenfurt-Hamburgo, con tres a cuatro vuelos semanales, y en esta temporada de verano se esperaba un tráfico de al menos 42 000 pasajeros de salida.
- (79) En la temporada de programación de invierno 2010/2011 de IATA, Air Berlin debía explotar las rutas Klagenfurt-Düsseldorf con dos a tres vuelos semanales; Klagenfurt-Berlín, con tres vuelos semanales; y Klagenfurt-Hamburgo, con dos a tres vuelos semanales, y se esperaba un tráfico de al menos 19 000 pasajeros de salida. En la temporada de programación de verano 2011 de IATA, Air Berlin debía explotar las rutas Klagenfurt-Düsseldorf con dos a tres vuelos semanales; Klagenfurt-Berlín, con tres o cuatro vuelos semanales; y Klagenfurt-Hamburgo, con dos vuelos semanales, y se esperaba un tráfico de al menos 28 000 pasajeros de salida.
- (80) Además, en virtud del acuerdo, Air Berlin estaba obligada a facilitar al KLU y a la Región de Carintia un paquete integral de servicios de comercialización, como, por ejemplo una imagen de Klagenfurt en el sitio web principal de Air Berlin, en el boletín en alemán y en el boletín en neerlandés, en la facturación en línea, en los resguardos de las tarjetas de embarque para el pasajero, como protector de pantalla, en diferentes medios de prensa escrita y televisión a bordo de las aeronaves y en actos regionales para la prensa.
- (81) DMG se comprometió a pagar por estas prestaciones de comercialización un importe de [...] EUR en la temporada de programación de invierno 2009/2010 y en la temporada de programación 2010/2011, un importe de [...] EUR.

2.9. El acuerdo con Austrian Airlines de 20 de octubre de 2005

- (82) A partir del 1 de octubre de 2003, AUA redujo *motu proprio* los pagos de las tasas de rotación debidas en aquel momento al KLU. El 17 de noviembre de 2003, KFBG interpuso ante el Tribunal Regional una demanda civil contra AUA por los pagos pendientes de las tasas aeroportuarias. El 7 de enero de 2004, AUA contestó a la demanda. Por otra parte, el 17 de octubre de 2004, AUA presentó ante el Tribunal de la Competencia nacional una solicitud de conformidad con la Ley sobre cárteles por abuso de una posición dominante de mercado por parte de KFBG.
- (83) El 20 de octubre de 2005, KFBG y AUA suscribieron un acuerdo de transacción para el período comprendido entre el 1 de octubre de 2003 y el 20 de octubre de 2005. Allí, las partes convinieron en poner punto final a ambos litigios ante el Tribunal Regional y el Tribunal de la Competencia.
- (84) AUA se comprometió a pagar un importe por un total de [...] EUR a KFBG.
- (85) Las partes acordaron que el régimen de incentivos de KFBG de 1 de septiembre de 2005 sería parte integrante del acuerdo de transacción y que se aplicaría a AUA con efecto retroactivo a 1 de octubre de 2003.

2.10. Razones que motivaron la incoación del procedimiento en febrero de 2012 y la ampliación del procedimiento en julio de 2014

- (86) En su Decisión de incoación y en su Decisión de ampliación, la Comisión expresó sus dudas sobre las siguientes medidas:

2.10.1. Financiación del aeropuerto de Klagenfurt por la ciudad de Klagenfurt, el estado federado de Carintia y otras instituciones

- (87) La Comisión expresó sus dudas sobre si los pagos públicos que abonaron los socios de KFBG y el Ministerio Federal del Interior y el Ministerio Federal de Finanzas en el período comprendido entre 2000 y 2010 al KLU representaban una ayuda estatal y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

2.10.2. El régimen de incentivos aeroportuarios de Kärntner Flughafen Betriebs GmbH de 2005

- (88) La Comisión expresó dudas sobre si las tasas aeroportuarias reducidas en virtud del régimen de incentivos de 2005 representan una ayuda estatal y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

2.10.3. Los acuerdos con Ryanair, LV y AMS de 2002 y 2006

- (89) En su Decisión de incoación, la Comisión expresó sus dudas sobre si Ryanair y su filial LV se beneficiaron de una ayuda estatal mediante la celebración de acuerdos con KFBG y DMG en 2002 y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

- (90) En su Decisión de ampliación, la Comisión expresó sus dudas sobre si dos acuerdos adicionales del año 2002 celebrados entre DMG, AMS y LV, que deberán incluirse en un análisis profundo de todos los acuerdos suscritos en el año 2002, representan una ayuda estatal y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

- (91) En su Decisión de incoación, la Comisión expresó sus dudas sobre si Ryanair y su filial AMS se beneficiaron de una ayuda estatal mediante la celebración de acuerdos con KFBG y DMG en 2006 y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

2.10.4. Los acuerdos con Hapag Lloyd Express (HLX) y TUIfly

- (92) La Comisión expresó sus dudas sobre si HLX/TUIfly obtuvieron una ayuda estatal mediante la celebración de acuerdos con KFBG y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

2.10.5. El acuerdo con Air Berlin

- (93) Asimismo, la Comisión expresó sus dudas sobre si Air Berlin obtuvo una ayuda estatal mediante la celebración de acuerdos con KFBG y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

2.10.6. El acuerdo con Austrian Airlines de 20 de octubre de 2005

- (94) La Comisión expresó dudas sobre si el acuerdo de transacción celebrado entre KFBG y AUA de 20 de octubre de 2005 representa una ayuda estatal y, en ese caso, si esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior.

3. LOS ANÁLISIS DE COSTES Y BENEFICIOS REALIZADOS POR LAS AUTORIDADES AUSTRIACAS

- (95) Las autoridades austriacas declararon que KFBG no realizó ningún análisis de costes y beneficios *ex ante*, ni antes de celebrar los acuerdos con las compañías aéreas ni antes de introducir el régimen de incentivos en el año 2005.

- (96) Para facilitarle a la Comisión la evaluación de las medidas sometidas a estudio, Austria entregó unos análisis de costes y beneficios *ex ante* con la reconstrucción de todos los acuerdos entre KFBG/DMG y diferentes compañías aéreas, así como del régimen de incentivos de 2005.

- (97) Para la reconstrucción de estos análisis, las autoridades austriacas utilizaron solo los datos y la información disponibles en el momento de celebrar los acuerdos y de introducir el régimen de incentivos; asimismo, presentaron los valores estimados para los plazos de duración de los distintos acuerdos.

4. OBSERVACIONES DE AUSTRIA

- (98) En primer lugar, las autoridades austriacas se refirieron al gran interés público que existía en Carintia por el funcionamiento del KLU. El KLU representa para la región de Carintia un importante enlace con otras regiones y Estados miembros. Además, el KLU debe explotarse porque es una obligación pública, así como por cuestiones militares. El estado de Carintia se comprometió a poner a disposición el KLU para que la República de Austria lo utilice con fines militares.
- (99) En segundo lugar, las autoridades austriacas aducen que para el KLU no está dada la sustituibilidad, ya que las distancias a aeropuertos alternativos (Liubliana, Maribor, Trieste o Graz) en la región alpina de Carintia son mucho más difíciles de recorrer que en tierras planas cuando las condiciones meteorológicas son adversas. Por eso, los supuestos respecto a la zona de influencia de un aeropuerto en una región montañosa como Klagenfurt deben adaptarse consecuentemente.
- (100) En tercer lugar, Austria alega que la financiación del KLU fue rentable en los últimos veinte años si no se tienen en cuenta los costes de los contratos con diversas compañías aéreas. El análisis de los costes de la explotación del KLU debe efectuarse sobre la base de un análisis de costes marginales.
- (101) Austria admitió que para todas las medidas objeto del estudio que se concedieron se utilizaron recursos estatales y que estas medidas son imputables a Austria.
- (102) En efecto, Austria no ve indicios de que KFBG haya obtenido una ventaja económica mediante las subvenciones financieras de sus socios. Afirma que los pagos de los socios corresponden a un reembolso de costes que KFB destinó a los contratos comerciales con diferentes compañías aéreas que servían tanto al KLU como a la ciudad de Klagenfurt y al estado federado de Carintia. Normalmente, el Estado de Carintia ha de sufragar determinados gastos por las funciones relacionadas con obligaciones de carácter público que asume el KLU, de modo que el estado de Carintia o los ministerios federales están autorizados a soportar estos costes.
- (103) Además, Austria aducía que la explotación del KLU debía considerarse un servicio de interés económico general (en lo sucesivo, «SIEG»), ya que responde al interés público y el estado de Carintia tiene un deber de explotación para garantizar la accesibilidad de la región de Carintia.
- (104) Sobre los acuerdos entre el KLU y las compañías aéreas, así como sobre el régimen de incentivos, Austria señaló que, en su opinión, no hay ventajas económicas para las diferentes compañías aéreas que operan desde el KLU, ya que algunos contratos recogen las mismas condiciones que las licitaciones públicas anteriores del KLU, por lo que manifiestamente se corresponden con las condiciones de mercado. También el régimen de incentivos de 2005 está en consonancia con el mercado.
- (105) Respecto a la selectividad de las medidas objeto del estudio, Austria aduce que todas las compañías aéreas pudieron participar en las licitaciones públicas anteriores, de modo que la subsiguiente firma de contratos con las distintas compañías aéreas no puede considerarse selectiva. Dado que, además, no existe sustituibilidad del KLU con otros aeropuertos, no hay un falseamiento de la competencia ni un efecto sobre el comercio.
- (106) Las autoridades austriacas no efectuaron ningún tipo de valoración independiente del resultado de las actividades de comercialización; no obstante, aducen que, a consecuencia de la cooperación permanente y del éxito de los servicios aéreos, la cifra de pasajeros del KLU tuvo una evolución positiva.
- (107) Respecto al acuerdo de transacción entre KFBG y AUA, Austria declara que la conclusión de este acuerdo representa también un paso meramente motivado por la economía de mercado.
- (108) En cuanto al régimen de incentivos, las autoridades austriacas adujeron que el KLU actuó como inversor privado al introducir dicho régimen. Sostienen que las reducciones de precios concedidas en virtud de este régimen sobre las tasas aeroportuarias están en consonancia con las condiciones de mercado.

5. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

5.1. Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (109) AUA, Lufthansa y Germanwings presentaron dos observaciones conjuntas. En ellas declararon que la Decisión de incoación contiene varios vicios jurídicos: una fundamentación insuficiente de la imputabilidad al Estado y de la participación de las empresas públicas, una interpretación errónea del principio del operador en una economía de mercado y un tiempo inapropiadamente prolongado entre la presentación de la denuncia en el año 2007 y la incoación del procedimiento el 22 de febrero de 2012.
- (110) Además, las tres compañías aéreas consideraron que las tasas aeroportuarias del KLU eran compatibles con el principio de un inversor en una economía de mercado. La financiación del aeropuerto no entra en el ámbito de aplicación del Derecho en materia de ayudas, puesto que los servicios aéreos ofrecidos sirven para un mejor enlace de la región de Carintia con otras regiones y otros Estados miembros. Sobre la rentabilidad del KLU, las tres compañías aéreas señalaron que el KLU habría sido rentable si algunas empresas de transporte aéreo no hubieran obtenido deducciones en las tasas aeroportuarias, y presentaron sus estimaciones de las deducciones concedidas en total a otras compañías aéreas específicas.
- (111) AUA, Lufthansa y Germanwings explicaron que el régimen de incentivos del KLU no admite ninguna comparación con otros aeropuertos como de Fráncfort/Hahn o Lübeck (que Austria había mencionado). Estos aeropuertos se caracterizan por estar hechos a medida de las necesidades de Ryanair. En estos aeropuertos, Ryanair es la compañía aérea predominante, pero no en el KLU. Por otra parte, las tres compañías aéreas expusieron sus puntos de vista sobre el cálculo de los costes del aeropuerto.

5.2. Ryanair

5.2.1. Observación directa de Ryanair

- (112) Ryanair objeta la Decisión de incoación relativa a los acuerdos de 2002 y 2006 con el KLU. Ryanair afirmó que esos acuerdos cumplían el principio del operador en una economía de mercado y, por tanto, no implicaban ayuda estatal.
- (113) Ryanair alegaba esencialmente que no se le confirió ventaja alguna, puesto que los acuerdos reflejaban las condiciones normales de mercado.
- (114) En cuanto a la pregunta de la promoción de comercialización, Ryanair argumentó que los descuentos concedidos por el KLU están en consonancia con la práctica en el sector, puesto que muchos aeropuertos que están en manos privadas o públicas aplican los mismos descuentos o descuentos aún mayores a nuevos destinos ⁽⁸⁾.
- (115) Además, Ryanair señala que la Comisión evidentemente ha aplicado un examen de costes erróneo, ya que los costes de infraestructura y los costes operativos fijos se consideran costes perdidos y resulta lógico que el KLU, como inversor en una economía de mercado, fije sus precios en el nivel de los costes marginales.
- (116) Ryanair niega haber obtenido una ventaja selectiva en el KLU por las tasas aeroportuarias reducidas. Ryanair obtuvo el acceso a las infraestructuras de KLU de manera no discriminatoria, ya que los servicios se licitaron públicamente y ninguna otra compañía aérea se mostró interesada; ni tampoco se rechazó a ninguna otra compañía aérea. Ryanair sostiene que obtuvo los descuentos como contrapartida por el considerable riesgo comercial que Ryanair asumía con el establecimiento de nuevos servicios de vuelos regulares a un aeropuerto que en aquel momento aún era desconocido.
- (117) Respecto a los acuerdos con AMS, Ryanair se opone terminantemente a realizar una evaluación conjunta de los distintos acuerdos de Ryanair con KFBG y de los contratos comerciales con AMS. La celebración de un contrato de comercialización con AMS no es una condición para la explotación de las rutas de Ryanair con origen o destino en el KLU.
- (118) Ryanair señala que la Comisión ha ignorado el valor de las prestaciones de comercialización en el sitio web de Ryanair, que es uno de los sitios web de viajes más populares del mundo.
- (119) En opinión de Ryanair no se ha demostrado que las autoridades austriacas hayan participado en las medidas objeto de examen en relación con Ryanair o AMS y que las medidas son imputables a estas autoridades.

⁽⁸⁾ Ryanair menciona los ejemplos de los aeropuertos [...].

- (120) Además, Ryanair menciona los siguientes puntos críticos: los costes de seguridad no deberían asignarse a la actividad económica de un aeropuerto. Dado que no se había vinculado ninguno de los acuerdos celebrados entre Ryanair y KLU con ayudas estatales, la aplicabilidad de las Directrices de aviación de 2005 no es pertinente. La falta de un plan de negocio no excluye el hecho de que un organismo público haya actuado como un inversor en una economía de mercado. Respecto a la definición de zona de influencia no hay coherencia, en el caso del KLU, con otras ayudas.

5.2.2. Estudios y análisis presentados por Ryanair

- (121) Por último, Ryanair presentó una serie de notas de la consultora Oxera y un análisis del profesor Damien P. McLoughlin.

5.2.2.1. Nota n.1 de Oxera, «Economic MEIP ⁽⁹⁾ Assessment for Klagenfurt Airport» (verificación del cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado para el aeropuerto de Klagenfurt), redactada por Oxera para Ryanair, 4 de julio de 2011

- (122) Ryanair encomendó a Oxera que verificara si los acuerdos entre Ryanair y el KLU, así como las tasas pagadas por Ryanair al KLU eran compatibles con el principio del operador en una economía de mercado. No se incluyó en la evaluación el contrato de comercialización entre DMG y AMS del 21 de diciembre de 2006.
- (123) Oxera realizó dos análisis: un análisis comparativo y un análisis de rentabilidad. Oxera llega a la conclusión de que los aeropuertos [...] y [...] son comparables en varios aspectos con el KLU. Oxera comparó las tasas que paga Ryanair a estos aeropuertos, descontó la ayuda a la comercialización pagada a Ryanair en virtud del acuerdo de 2002 suscrito con DMG, pero no descontó los pagos destinados a Ryanair en virtud del contrato de comercialización de 2006. Tras comparar las tasas que se pagaron por rotación y por pasajero, Oxera concluyó que las tasas en el KLU siempre eran más altas que en los otros dos aeropuertos.
- (124) El análisis de rentabilidad elaborado por Oxera es una evaluación *ex ante* basada en los costes adicionales y en los ingresos, así como en un enfoque de recuperación de costes totales ⁽¹⁰⁾ que solamente conciernen a los acuerdos de 2002. Se concluye que los acuerdos de 2002 eran rentables para el aeropuerto y presentaban un valor actual neto positivo.

5.2.2.2. Nota n.º 2 de Oxera, «Economic MEIP Assessment for Klagenfurt Airport» (verificación del cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado para el Aeropuerto de Klagenfurt), redactada por Oxera para Ryanair, 31 de agosto de 2012

- (125) El análisis se refiere al contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre KFBG y Ryanair para el período comprendido entre 2002 y 2006, así como el contrato de comercialización celebrado entre DMG y LV para el período comprendido entre el 27 de junio de 2002 y el 27 de junio de 2007. Los acuerdos entre DMG y AMS no se consideran en el análisis de Oxera.
- (126) Oxera comparó las tasas totales pagadas por la compañía aérea a KLU con las correspondientes tasas pagadas desde 2002/2003 hasta 2010/2011 en cinco aeropuertos de referencia. Las tasas se indicaron de dos formas, una como tasa por pasajero y la otra como tasa por rotación y, seguidamente, se agregaron a un patrón de medida para las tasas totales. Luego, las tasas totales se convirtieron en tasas por rotación o en tasas por pasajero para poder realizar la comparación entre los seis aeropuertos.
- (127) Los resultados muestran que el total de tasas abonadas por Ryanair al KLU son de media cinco veces más elevadas que el total de tasas comparable abonadas por la compañía aérea a los aeropuertos de referencia en el período de análisis. Cabe suponer que esto se debe a los precios típicamente más elevados en los aeropuertos austriacos. Esto sugiere que las tasas abonadas por Ryanair al KLU equivalen al total de las tasas que un inversor propietario de un aeropuerto en una economía de mercado habría ofrecido a Ryanair en circunstancias similares. Por consiguiente, los acuerdos analizados en este informe son compatibles con el principio del operador en una economía de mercado.

⁽⁹⁾ Este es el acrónimo del principio del operador en una economía de mercado ("Market Economy Investor Principle").

⁽¹⁰⁾ En el enfoque de recuperación de gastos totales (enfoque de caja única) se tienen en cuenta para fijar la cuantía de las tasas aeroportuarias todos los ingresos del operador aeroportuario procedentes de todas las actividades del aeropuerto, incluidas las actividades comerciales no aeronáuticas (por ejemplo, la explotación de tiendas, restaurantes y estacionamientos). En cambio, en el enfoque de caja dual, para fijar las tasas aeroportuarias se tienen en cuenta solamente los ingresos procedentes de las actividades relacionadas con el transporte aéreo (esencialmente, los ingresos procedentes de las tasas aeroportuarias y de los servicios en tierra).

5.2.2.3. Nota n.º 3 de Oxera, «Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests» (identificación de la referencia del mercado en el análisis comparativo para pruebas basadas en el principio del operador en una economía de mercado). «Ryanair State aid cases» (asuntos de ayudas estatales para Ryanair), redactada por Oxera para Ryanair, 9 de abril de 2013

- (128) Oxera consideró erróneo el método de la Comisión que consiste en tomar solo aeropuertos de referencia situados en la misma zona de influencia que el aeropuerto objeto de la investigación.
- (129) Oxera alega que los precios de mercado de referencia obtenidos a través de los aeropuertos de referencia no están «contaminados» por las ayudas estatales concedidas a los aeropuertos próximos. Por consiguiente, es posible estimar de manera fiable una referencia del mercado para las pruebas basadas en el principio del operador en una economía de mercado.
- (130) En opinión de Oxera, estas son sus causas:
- Se utilizan habitualmente análisis de referencia en pruebas basadas en el principio del operador en una economía de mercado efectuadas en ámbitos distintos a las ayudas estatales.
 - Según la teoría económica convencional, las empresas solo ejercen una influencia sobre la formación de precios de otras empresas cuyos productos sean sustituibles o complementarios a los propios. Cuando dos empresas competidoras operan en diferentes mercados económicos y, por consiguiente, no compiten entre sí, la repercusión de sus acciones en la formación de precios de la otra empresa es insignificante. Por ello, en la observación de la Comisión respecto al análisis comparativo se parte del supuesto de que los aeropuertos de referencia y todos los aeropuertos que pueden beneficiarse de ayudas, compiten entre sí.
 - Los aeropuertos de la misma zona de influencia no compiten necesariamente entre sí y los aeropuertos de referencia empleados en los informes presentados hacen frente a una competencia limitada de los aeropuertos públicos dentro de sus zonas de influencia correspondientes [menos de una tercera parte de los aeropuertos comerciales dentro de la zona de influencia de los aeropuertos de referencia son íntegramente propiedad del Estado y ninguno de ellos había sido objeto de investigaciones en materia de ayudas estatales (en abril de 2013)].
 - Incluso cuando los aeropuertos de referencia tienen que hacer frente a la competencia de los aeropuertos públicos en la misma área comercial, puede considerarse, en determinadas circunstancias, que su comportamiento se ajusta al principio del operador en una economía de mercado (por ejemplo, si el sector privado tiene una participación importante o si el aeropuerto está gestionado de forma privada).
- (131) Los aeropuertos gestionados en una economía de mercado no fijan precios por debajo de los costes adicionales.

5.2.2.4. Nota n.º 4 de Oxera, «Principles underlying profitability analysis for MEO tests» (principios subyacentes al análisis de rentabilidad para pruebas basadas en el principio del operador en una economía de mercado). «Ryanair State aid cases» (asuntos de ayudas estatales para Ryanair), redactada por Oxera para Ryanair, 9 de abril de 2013

- (132) Oxera alega que el análisis de rentabilidad que se recogía en los informes que había presentado a la Comisión se atiene a los principios que adoptaría un inversor racional del sector privado y que refleja el planteamiento seguido por la Comisión en casos anteriores.
- (133) Los principios en los que se basa el análisis de rentabilidad son los siguientes:
- la evaluación se efectúa por etapas,
 - no es obligatorio un plan de negocio *ex ante*,
 - en el caso de un aeropuerto no saturado, el enfoque basado en la «caja única» es el método de fijación de precios adecuado,
 - solo deben tenerse en cuenta los ingresos asociados a la actividad económica del aeropuerto en activo,
 - debe tenerse en cuenta la duración íntegra del acuerdo, incluidas las posibles prórrogas,
 - los flujos financieros futuros no deben tenerse en cuenta en la evaluación de la rentabilidad de los acuerdos,
 - el aumento gradual de la rentabilidad de los acuerdos entre Ryanair y los aeropuertos debería evaluarse sobre la base de estimaciones de los rendimientos internos o del valor actual neto.

5.2.2.5. Análisis del profesor Damien P. McLoughlin, «Brand building: why and how small brands should invest in marketing» (promoción de la marca: por qué y cómo las pequeñas marcas deben invertir en la mercadotecnia), redactada para Ryanair, 10 de abril de 2013

- (134) El documento tenía por objeto exponer la lógica comercial en la que se fundamentan las decisiones de los aeropuertos regionales de comprar espacios publicitarios a AMS en el sitio ryanair.com.
- (135) En el documento se alega que hay una cifra elevada de aeropuertos muy importantes, bien conocidos y empleados habitualmente. Los competidores más débiles deben superar la conducta de compra estática de los consumidores para ampliar su ámbito de negocio. Los aeropuertos regionales más pequeños deben encontrar el medio de transmitir permanentemente el mensaje relacionado con su marca a un público lo más amplio posible. Las formas tradicionales de comunicación comercial exigen acometer unos gastos que están por encima de sus recursos.

5.2.2.6. Nota n.º 5 de Oxera, «Are prices set by AMS in line with the market rate?» (¿se corresponden los precios de AMS con los precios de mercado?), redactada por Oxera para Ryanair, 20 de diciembre de 2013

- (136) Esta nota contiene los resultados de una comparación de los precios aplicados por AMS para la publicidad en ryanair.com con listas de precios para servicios publicitarios similares ofrecidos por otros sitios web de viaje europeos ⁽¹⁾. La finalidad de este análisis es aportar una evaluación independiente de si AMS ofrecía sus servicios a precios de mercado.
- (137) El análisis tomó como referencia el período 2004-2005, es decir, en el momento de la primera introducción de la lista de precios de AMS, así como en la lista de precios de noviembre de 2013. En ambos casos, las tasas de AMS se compararon con una muestra aleatoria de precios de publicidad en sitios web. Se contemplaron solamente los anuncios en la página de inicio del respectivo sitio web.
- (138) Los resultados del análisis muestran que las tasas de AMS aplicables a las superficies publicitarias en ryanair.com eran en ambos casos inferiores a los precios de la lista de precios o eran iguales. Por consiguiente, los resultados demuestran que las tasas cobradas por AMS están en consonancia con el mercado y son compatibles con el principio del operador en una economía de mercado.
- (139) Oxera señala que estas conclusiones se corresponden con las constataciones anteriores de los asesores técnicos en comercialización de Ryanair: Mindshare (2004) y Zenobie Conseil (2011).

5.2.2.7. Notas n.ºs 6 y 7 de Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» (¿cómo deberían tratarse los acuerdos con AMS en el marco del análisis de rentabilidad como parte de la prueba basada en el principio del operador en una economía de mercado?), redactada por Oxera para Ryanair, 17 y 31 de enero de 2014.

- (140) Ryanair presentó otros informes elaborados por su consultora Oxera. En estos informes, Oxera analizaba los principios que, según la compañía aérea, deberían tenerse en cuenta como parte de la prueba basada en el principio del operador en una economía de mercado en el análisis de rentabilidad de, por una parte, los contratos de servicios aeroportuarios entre Ryanair y los aeropuertos y, por otra parte, los contratos comerciales entre AMS y los mismos aeropuertos. Ryanair hizo hincapié en que tales informes no modifican en modo alguno su postura, expuesta anteriormente, de que los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de comercialización deben analizarse en pruebas basadas en el principio del operador en una economía de mercado distintas.
- (141) Los informes indicaron que los beneficios generados por AMS deberían incorporarse como ingresos a un análisis conjunto de la rentabilidad, mientras que sus gastos habrían de incorporarse a los costes. Para ello, los informes recomendaban la aplicación de una metodología basada en el flujo de tesorería al análisis de rentabilidad conjunto, lo que significa que los gastos efectuados por los aeropuertos en AMS podrían tratarse como gastos de explotación incrementales.
- (142) En los informes se hace hincapié en que las actividades de mercadotecnia contribuyen a la creación de valor de marca y lo apoyan, lo que ayuda a generar efectos y ganancias no solo a lo largo de la duración del contrato sino, asimismo, después de su resolución. Ello sería así, sobre todo, si debido a que Ryanair ha celebrado un acuerdo con este aeropuerto, otras compañías se establecen en él, lo que a su vez atraerá a más comercios a que se instalen en él y, por lo tanto, aporten más ingresos no aeronáuticos al aeropuerto. Según Ryanair, si la Comisión procede a efectuar un análisis de rentabilidad conjunto, tales ganancias habrán de tenerse en cuenta, tratándose los gastos de AMS como gastos de explotación incrementales, al margen de los pagos a AMS.

⁽¹⁾ En el sector publicitario anglosajón, estas listas de precios de publicidades se denominan «rate cards». Son relaciones de precios de publicidad en medios escritos o radiofónicos o en empresas que ofrecen espacios publicitarios en sus sitios web.

- (143) Por otra parte, Ryanair es de la opinión de que habría de incluirse un valor final a las ganancias incrementales previstas a la conclusión del contrato de servicios aeroportuarios, con el fin de tener en cuenta el valor generado después de la resolución del contrato. El valor final podría ajustarse sobre la base de una probabilidad «de renovación», midiéndose las expectativas de que sigan obteniéndose ganancias tras la resolución del acuerdo con Ryanair o si se pactan condiciones similares con otras compañías aéreas. Ryanair consideró que en tal caso sería posible calcular un límite inferior para las ganancias generadas conjuntamente por el contrato con AMS y el contrato de servicios aeroportuarios que reflejara las incertidumbres de las ganancias adicionales tras la resolución del contrato de servicios aeroportuarios.
- (144) Para complementar esta estrategia, los informes exponen una síntesis de los resultados de ciertos estudios sobre los efectos de la mercadotecnia en el valor de una marca. Tales estudios reconocen que la mercadotecnia puede fomentar el valor de una marca y ayudarle a construir una base de clientes. Según estos informes, en el caso de un aeropuerto, la comercialización en el sitio ryanair.com incrementa la visibilidad de la marca concreta. En los informes se afirmaba, además, que los pequeños aeropuertos regionales que deseen incrementar su tráfico aéreo pueden, pues, fomentar de manera especial el valor de su marca celebrando contratos de servicios comerciales con AMS.
- (145) En los informes se indica, por último, que una estrategia basada en el flujo de tesorería es preferible a un planteamiento de capitalización, en el que los costes de los servicios de comercialización prestados por AMS se tratarían como gastos de capital en un activo inmaterial (a saber, el valor de la marca). El planteamiento de capitalización solo tendría en cuenta la proporción de gastos de mercadotecnia imputable a los activos inmateriales de un aeropuerto. Los gastos de mercadotecnia se tratarían como gastos de capital en un activo inmaterial y, posteriormente, se depreciarían a lo largo de la duración del contrato, teniendo en cuenta el valor residual en la fecha prevista de finalización del contrato de servicios aeroportuarios. Este planteamiento no tendría en cuenta las ganancias adicionales que la conclusión del contrato de servicios aeroportuarios con Ryanair aportaría y también resulta difícil calcular el valor del activo inmaterial debido a los gastos de la marca y el período de uso del activo. El método de flujo de tesorería es más apropiado que un método de capitalización, ya que este no captaría los beneficios positivos para el aeropuerto que cabe esperar se produzcan de resultados de la firma del contrato de servicios aeroportuarios con Ryanair.

5.2.2.8. Nota n.º 8 de Oxera, «Allocation of investment costs» (asignación de los costes de inversión), redactada para Ryanair, 12 de septiembre de 2014

- (146) En esta nota se analiza cómo debía ser la asignación de los costes de inversión del aeropuerto a los acuerdos con compañías aéreas, en el caso de que tales costes deban considerarse pertinentes, cuando se trata de evaluar el crecimiento adicional de la rentabilidad de un acuerdo de transporte aéreo al aplicar el principio del operador en una economía de mercado.
- (147) Oxera señala que es pertinente realizar la asignación de los costes de inversión según la cuota de capacidad prevista, que representa un determinado acuerdo suscrito con una compañía aérea. La consultora subraya que la diferencia determinante radica en ajustar la capacidad cuando se calcula la utilización, y remite a los casos de ayudas Alghero, Västerås, Reus y Girona.

5.2.2.9. Nota n.º 9 de Oxera, «Evaluating the wider impact of AMS Agreements on airport traffic» (evaluación del impacto general de los acuerdos con AMS en el tráfico aéreo), redactada por Oxera para Ryanair, 26 de septiembre de 2014

- (148) En este informe se explica cómo se comprueba empíricamente si los acuerdos con AMS tienen amplias ventajas en forma de aumento del valor de la marca de un aeropuerto y en forma de creación de externalidades de red.
- (149) Oxera subraya que hasta el momento no hay ningún análisis empírico de la Comisión cuyo resultado sea que la única ventaja de una publicidad en ryanair.com consista en incrementar el tráfico de pasajeros de Ryanair.
- (150) Oxera analiza las posibles amplias ventajas de los acuerdos con AMS a la luz de pruebas cualitativas que presentó el aeropuerto de Alghero. Como se ha señalado, el incremento del tráfico que no corresponde a Ryanair en el aeropuerto de Alghero se atribuye, al menos en parte, a la publicidad en ryanair.com. Por tanto, Oxera considera plausible que la publicidad en ryanair.com pueda tener una repercusión a más largo plazo en el tráfico aeroportuario, aparte de un incremento del tráfico de Ryanair.
- (151) No obstante, la consultora admite que, debido a una asimetría informática, no es factible hacer un completo seguimiento simultáneo de todos los cambios que se producen en el mercado. Por ello, Oxera subraya la necesidad de realizar un análisis más fiable de la repercusión a largo plazo de la publicidad en ryanair.com en el tráfico aeroportuario.

- (152) Oxera recomienda diferentes enfoques estadísticos que la Comisión podría aplicar en el estudio de la repercusión de la publicidad en ryanair.com en el tráfico aeroportuario, tanto de Ryanair como de otras compañías aéreas.
- (153) Si del análisis empírico resulta que la publicidad en ryanair.com aporta amplias ventajas, será importante, entonces, contemplar estas ventajas en el marco del enfoque de la Comisión cuando efectúe el análisis de rentabilidad *ex ante* del contrato de servicios aeroportuarios y de los acuerdos suscritos con AMS. Por ejemplo, el valor final podría incluirse en el análisis de rentabilidad para reflejar el valor generado por las actividades de comercialización.

5.2.2.10. Nota n.º 10 de Oxera, «Economic MEOP assessment: Klagenfurt Airport – profitability analysis» (evaluación económica sobre la base del principio del operador en una economía de mercado: Aeropuerto de Klagenfurt, análisis de rentabilidad), redactada por Oxera para Ryanair, 3 de noviembre de 2014

- (154) En este informe se realiza una evaluación *ex ante* de la rentabilidad prevista del contrato de servicios aeroportuarios concluido en 2006. Además, se realizan pruebas de sensibilidad de los resultados del informe elaborado en 2011 sobre la comprobación del cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado respecto a la rentabilidad prevista del contrato de servicios aeroportuarios de 2002 («Airport Services Agreement»).
- (155) Oxera analizó la rentabilidad prevista de los distintos acuerdos tomando varias hipótesis a partir de la hipótesis básica. Según Oxera, la hipótesis básica refleja los supuestos de Klagenfurt siempre y cuando estos estén contrastados con la información presentada al aeropuerto en el momento de la firma de los contratos de servicios aeroportuarios.
- (156) Oxera calculó la rentabilidad prevista de los distintos acuerdos basándose en el valor actual neto. Se esperaban valores actuales netos positivos para los distintos acuerdos y, como se puede ver en el análisis de rentabilidad, el contrato de servicios aeroportuarios de 2002 y el de 2006 fueron tan rentables que un inversor en una economía de mercado habría ofrecido probablemente condiciones similares.
- (157) El análisis presentado en el informe sobre la rentabilidad prevista del contrato de servicios aeroportuarios de 2002 muestra que las conclusiones generales del informe de Oxera de 2011 son sólidas comparados con una serie de pruebas de sensibilidad referidas, entre otras cosas, a las modificaciones del tipo de descuento, a los costes adicionales, a los ingresos no aeronáuticos y a los costes de inversión.
- (158) Junto con los resultados del análisis comparativo, los documentos presentados mostraron que los acuerdos cumplen el principio del operador en una economía de mercado. Por otra parte, según el informe, los acuerdos con Klagenfurt evidentemente también están en consonancia con las condiciones de mercado incluso cuando se incluye una serie de aspectos sensibles respecto a los supuestos básicos del análisis. Según los resultados del informe, un inversor en una economía de mercado habría considerado rentable ofrecer condiciones similares como las recogidas en el acuerdo celebrado entre Ryanair y el KLU.
- (159) Oxera concluye que el análisis de costes y beneficios realizado por las autoridades austriacas para el período comprendido entre el 27 de junio de 2002 y el 29 de octubre de 2005 no debería utilizarse para evaluar el cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado, puesto que i) el análisis evidentemente representa las condiciones de la licitación pública de DNG de noviembre de 2011 para la explotación de un enlace directo entre Klagenfurt y Londres y no las condiciones del contrato de servicios aeroportuarios de 2002, ii) el análisis evidentemente no se basó plenamente en una evaluación *ex ante*, ya que solo se refiere al período en el que Ryanair efectivamente estuvo operando en el aeropuerto, y no al período mencionado en el contrato de servicios aeroportuarios de 2002, y iii) las tasas en las que se basa el análisis de costes y beneficios realizado por las autoridades austriacas son sustancialmente más bajas que las correspondientes tasas del contrato de servicios aeroportuarios de 2002.

5.2.2.11. Nota n.º 11 de Oxera: «Why is comparator analysis an important supplement to profitability analysis in MEOP assessments?» (¿por qué el análisis comparativo constituye un complemento importante para los análisis de rentabilidad en la evaluación del cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado?), redactada por Oxera para Ryanair, 26 de enero de 2015

- (160) En esta nota se explica por qué deberían utilizarse los análisis comparativos para estudiar los acuerdos suscritos entre aeropuertos y compañías aéreas sobre la base del principio del operador en una economía de mercado y, concretamente, al menos por control de los resultados del análisis de rentabilidad. Oxera señala, por ejemplo, que los análisis comparativos cumplen una función importante, según el enfoque que la Comisión ha aplicado en su publicación sobre el concepto de ayuda estatal ⁽¹³⁾, así como respecto a otros sectores económicos (por ejemplo, puertos marítimos), en el examen de acuerdos celebrados entre aeropuertos y compañías aéreas sobre la base del principio de un operador en una economía de mercado.

⁽¹³⁾ 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 (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1). En la fecha en que Oxera transmitió sus observaciones (es decir, en enero de 2015), este documento se había publicado como proyecto a efectos de consulta pública.

- (161) Este es, en particular, el caso cuando no se examina la eficiencia de costes del aeropuerto en el análisis de rentabilidad. Dado que un operador en una economía de mercado esperaría una gestión de costes eficiente, un estudio de la eficiencia de costes del aeropuerto es determinante para que la prueba basada en el principio del operador en una economía de mercado permita conclusiones fiables.
- (162) Es absolutamente posible que una compañía aérea pague tasas iguales en dos aeropuertos distintos con características similares. Sin embargo, cuando uno de los aeropuertos no es eficiente, puede inferirse que el acuerdo entre el aeropuerto y las compañías aéreas no cumple el principio del operador en una economía de mercado.
- (163) Sin embargo, al concluir contratos con un aeropuerto, Ryanair no tiene información sobre la eficiencia de costes del aeropuerto, mientras que este puede evaluar la probable rentabilidad del acuerdo.
- (164) Por último, para Ryanair, el planteamiento actual de la Comisión respecto al examen de acuerdos celebrados entre aeropuertos y compañías aéreas sobre la base del principio del operador en una economía de mercado comporta una falta de seguridad jurídica en los acuerdos celebrados con aeropuertos.

5.2.2.12. Nota n.º 12 de Oxera, «Economic MEOP assessments: comparator analysis, including AMS» (evaluaciones económicas basadas en el principio del operador en una economía de mercado: análisis comparativo, con inclusión de AMS), apéndice al informe de 2010 de Oxera, 10 de abril de 2015

- (165) El objeto de esta nota es la repercusión de un análisis comparativo en el que se trataron conjuntamente los contratos de servicios aeroportuarios y los acuerdos con AMS en el KLU en función del enfoque de la Comisión. Oxera destaca que este análisis no afecta al punto de vista de Ryanair, según el cual los contratos de servicios aeroportuarios y los acuerdos con AMS deberían tratarse por separado.
- (166) El análisis se basa en los mismos aeropuertos de referencia que Oxera incluyó en su informe de 2012 sobre el KLU. Se revisaron la estabilidad de la propiedad y las estructuras de financiación de estos aeropuertos para garantizar la exactitud de la comparación.
- (167) A lo largo de todo el período de examen, las tasas netas pagadas por Ryanair en el KLU, menos los pagos efectuados a Ryanair y AMS en concepto de prestaciones de comercialización, fueron más elevados que las tasas netas medias en los aeropuertos de referencia (tanto por pasajero de salida como por rotación). Esto implica que es probable que un operador en una economía de mercado hubiera ofrecido acuerdos similares a Ryanair.
- (168) Por consiguiente, los resultados del análisis comparativo conjunto de los contratos de servicios aeroportuarios y de los acuerdos con AMS confirman la interpretación de que los acuerdos celebrados entre Ryanair, AMS y el KLU cumplen el principio del operador en una economía de mercado y las constataciones recogidas en el informe de Oxera de 2012.

5.2.2.13. Nota n.º 13 de Oxera, «The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues» (el impacto de las actividades de Ryanair en los ingresos no aeronáuticos de los aeropuertos), de 4 de diciembre de 2015

- (169) En este informe, Oxera estudió la repercusión de las actividades de Ryanair sobre los ingresos no aeronáuticos de aeropuertos, sobre la base de los ingresos por pasajero. En opinión de Oxera, el inicio de los servicios aéreos de Ryanair tuvo una significativa repercusión positiva en el nivel de los ingresos no aeronáuticos por pasajero. Habida cuenta de lo anterior, Oxera consideró conservador su enfoque aplicado hasta ese momento en el análisis de rentabilidad basado en el principio del operador en una economía de mercado, así como el planteamiento aplicado en el análisis de la Comisión ⁽¹³⁾, puesto que no se tuvo en cuenta este incremento de los ingresos aeroportuarios.
- (170) Oxera realizó un análisis empírico para el que utilizó una muestra aleatoria de 57 aeropuertos europeos y buscó la mayor similitud posible con los aeropuertos sometidos a estudio en el marco de la concesión de ayudas. Oxera constató que el inicio de los servicios aéreos de Ryanair ⁽¹⁴⁾ supuso, en 29 de estos aeropuertos, un incremento

⁽¹³⁾ Oxera hizo referencia al planteamiento de la Comisión en las decisiones relativas a los aeropuertos Pau y Nîmes, en los que la Comisión calculó los ingresos no aeronáuticos por pasajero de salida, puesto que utilizó los datos calculados de aeropuertos de la época previa a la firma de los acuerdos y realizó los correspondientes ajustes por inflación.
Decisión (UE) 2015/1227 de la Comisión, de 23 de julio de 2014, relativa a la Ayuda estatal SA.22614 (C 53/07) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services y Transavia (DO L 201 de 30.7.2015, p. 109), punto 414.

Decisión (UE) 2016/633 de la Comisión, de 23 de julio de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited y de Airport Marketing Services Limited (DO L 113 de 27.4.2016, p. 32), punto 436.

⁽¹⁴⁾ Oxera fijó como año de comienzo de las actividades de Ryanair el año en el que Ryanair comenzó actividades «esenciales» en el aeropuerto; a su vez, este se definió como el primer año en el que los pasajeros de salida de Ryanair fueron más del 50 % de la cifra total máxima de todos los pasajeros de salida de Ryanair transportados en el período comprendido entre 1994-2012 dentro de un año en el mismo aeropuerto.

de los ingresos no aeronáuticos por pasajero de salida de aproximadamente un 12,0-13,7 % de los precios reales (deflactados) y que este efecto fue significativo en términos estadísticos. Ello probablemente se deba a que los pasajeros de Ryanair gastan más que los pasajeros de otras compañías aéreas, lo que, en parte, puede deberse a que la oferta gastronómica a bordo es limitada en las líneas aéreas baratas o a que el inicio de los servicios aéreos de Ryanair es motivo para ampliar las terminales porque, por ejemplo, se establecen otros comerciantes minoristas.

- (171) Por otra parte, Oxera constató que este efecto se observa en general en las líneas de bajo coste. Debido al crecimiento en el sector de vuelos baratos, en el que están representadas marcas fuertes con gran tráfico de pasajeros, el inicio del servicio aéreo de una línea de bajo coste puede traer aparejada una importante ampliación del aeropuerto en cuestión y, por consiguiente, mayores ingresos no aeronáuticos por pasajero. Oxera infiere de la muestra aleatoria de aeropuertos que, por el contrario, el inicio de los servicios aéreos de compañías aéreas regulares no repercuten significativamente en los ingresos no aeronáuticos por pasajero.
- (172) Según dicho informe, los resultados ponen de relieve la naturaleza conservadora del planteamiento utilizado hasta la fecha en sus análisis de la rentabilidad basados en el principio del operador en una economía de mercado, así como el utilizado en el análisis de la Comisión. Estos análisis no partieron de un crecimiento acelerado de los ingresos no aeronáuticos por pasajero y, por ese motivo, no incluyeron las amplias ventajas de los servicios aéreos de Ryanair en los aeropuertos, sino que solamente extrapolaron los valores estimados de los ingresos no aeronáuticos por pasajero de salida aplicando el índice de inflación muy inferior. Por ello, Oxera supone que se subestimó la rentabilidad prevista para los acuerdos celebrados entre Ryanair y el aeropuerto en su análisis basado en el principio del operador en una economía de mercado y en el análisis de la Comisión.

5.3. AMS

- (173) AMS presentó las siguientes observaciones.

5.3.1. Sobre AMS y el sitio web de Ryanair

- (174) AMS alega que la Comisión no dio el trato de sujetos jurídicos a Ryanair y AMS y que los contratos de servicios de comercialización celebrados entre AMS y DMG no pueden considerarse una ampliación del acuerdo celebrado entre el aeropuerto y Ryanair. AMS ofrece servicios de comercialización que están justificados por su objeto independiente, se facturan según su valor de marca y se negocian y se celebran de forma separada de los acuerdos que celebren Ryanair y los respectivos aeropuertos.
- (175) Por otra parte, la decisión de Ryanair de contratar a un intermediario para vender espacio publicitario en su sitio web no sería inusual. AMS ha tenido éxito a la hora de promover y vender espacios publicitarios a numerosas empresas en toda Europa, tanto privadas como públicas.
- (176) El sitio web de Ryanair destaca por características muy atractivas para la comercialización: es uno de los portales de viajes más populares del mundo; el tiempo de permanencia media en el sitio web de Ryanair es inusualmente largo; la publicidad de un aeropuerto en el sitio web de Ryanair se dirige exclusivamente a potenciales pasajeros de ese aeropuerto; por consiguiente, no hay pérdida de tiempo o esta se reduce a un mínimo (a diferencia de la publicidad dirigida al público en general en periódicos, radio y televisión y en otros medios de mucha menor concentración).

5.3.2. Sobre la inexistencia de ventajas para AMS o Ryanair

- (177) AMS celebra contratos comerciales con aeropuertos privados y públicos, agencias de turismo, grupos de alquiler de vehículos, sitios de reserva de hoteles, aseguradoras y sitios web de proveedores de servicios de telecomunicaciones.
- (178) Las tasas cobradas por AMS por los espacios publicitarios y los volúmenes en que se adquieren no discriminan entre anunciantes públicos y privados. Por lo tanto, no pueden inferirse ayudas estatales de los contratos de AMS celebrados con aeropuertos operados por organismos estatales o sus filiales. AMS ha celebrado contratos con condiciones similares y no discriminatorias con varios aeropuertos, tanto privados como controlados por organismos privados (entre ellos, [...] y [...]), así como con otras partes del sector privado.
- (179) En relación con la cuestión del interés comercial que un aeropuerto tiene al publicitar en ryanair.com, AMS critica la conclusión recogida en la Decisión de incoación de la Comisión, pues como AMS ofrece sus servicios a precios de mercado, no existe fundamento jurídico para cuestionar los motivos económicos de DMG y del aeropuerto para publicitar en el sitio web de Ryanair.
- (180) AMS expuso varias razones que justificarían la compra por DMG de servicios de comercialización a AMS para hacer publicidad en ryanair.com. Tales razones pueden sintetizarse como sigue:

- (181) En primer lugar, la publicidad en el sitio web de Ryanair es una inversión en reconocimiento de la marca. Los operadores de aeropuertos periféricos se enfrentan a importantes problemas a la hora de conseguir que su «marca» sea reconocida por pasajeros, compañías aéreas y gestores comerciales no pertenecientes al sector de la aviación, todos los cuales constituyen fuentes potenciales de ingresos para los aeropuertos. El mayor valor de reconocimiento de una marca puede beneficiar a los aeropuertos en diferentes formas que se incluyan y se complementen mutuamente. En particular, puede i) contribuir a incrementar el número de pasajeros que arriban a este aeropuerto con la compañía en cuyo sitio web el aeropuerto ha colocado su publicidad, ii) suponer un aumento del número de clientes potenciales que visitan el sitio web de una compañía aérea en la que un aeropuerto se presenta como aeropuerto de destino o el sitio web de otra compañía aérea que ofrece conexiones con este aeropuerto, iii) incentivar también a otras compañías aéreas a que operen en este aeropuerto, y iv) despertar interés por el aeropuerto entre los directivos (por ejemplo, de cadenas de tiendas minoristas presentes en los aeropuertos).
- (182) En segundo lugar, la publicidad en la página web de Ryanair aumenta la proporción de viajeros de llegada. Los aeropuertos tienden a generar casi la mitad de sus ingresos en el negocio no aeronáutico. Desde la perspectiva de un aeropuerto regional, los viajeros de llegada, que luego serán pasajeros de partida, es mucho más probable que generen ingresos no aeronáuticos para el aeropuerto que los pasajeros locales que utilizan el aeropuerto para volar a otros destinos.
- (183) En tercer lugar, la comercialización y la publicidad en los sitios web de las compañías aéreas se ha convertido en una práctica generalizada. El sitio web ryanair.com tiene un valor excepcional para la comercialización de una amplia gama de productos y servicios relacionados con los viajes. Aun cuando Ryanair fuera pionero en este campo, sería una suposición errónea pensar que los aeropuertos no utilizarían los sitios web de otras compañías aéreas para hacer su propia publicidad.

5.3.3. Sobre los precios de servicios de AMS

- (184) AMS aduce que los precios de sus servicios corresponden al valor de su marca. Para justificar esta afirmación, AMS declara i) que una serie de clientes procedentes de distintos sectores fuera del sector aeroportuario, como [...], adquieren servicios de comercialización de AMS, lo cual en sí mismo es suficiente justificativo para demostrar que los precios de AMS son precios reales de mercado, ii) que la decisión del Tribunal administrativo de Marseille ⁽¹⁵⁾ y el caso de Bratislava ⁽¹⁶⁾ demuestran el valor de los productos de comercialización de AMS y las ventajas que puede obtener la otra parte al celebrar tales acuerdos, y iii) que los precios facturados por AMS se basan en criterios objetivos ⁽¹⁷⁾ y que fueron publicados de forma transparente en su sitio web ⁽¹⁸⁾.
- (185) AMS remite, además, al informe de Zenobie Conseil y un estudio de una consultora independiente presentado a la Comisión para ilustrar que los servicios de AMS no carecían de valor ni eran abusivos, como infiere la Comisión.
- (186) En la Decisión de incoación no se demuestra que las decisiones de DMG sean imputables al Estado, ya que la Comisión sencillamente se basa solo en el criterio orgánico de la propiedad estatal última que tomó de su análisis sobre el contrato con LV (que, a su vez, se basa en las decisiones de KFBG). Por ello, AMS insta a la Comisión a que presente un análisis con mayor conocimiento de causa.

6. OBSERVACIONES DE AUSTRIA RELATIVAS A LAS OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

6.1. Observaciones de Austria relativas a las observaciones de los interesados: Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (187) Respecto a la primera y a la segunda observación de las tres compañías aéreas de 23 de julio de 2012 y de 18 de septiembre de 2012, las autoridades austriacas señalan que solo estuvieron en contacto con KFBG y Lufthansa en conexión con la legibilidad de determinados cuadros contenidos en los documentos sometidos a estudio.

⁽¹⁵⁾ Sentencia del Tribunal administrativo de Marseille de 20.10.2009. El Tribunal de Justicia señaló que, en virtud del acuerdo celebrado con AMS, el aeropuerto de Marsella obtiene una auténtica contraprestación en forma de servicios de comercialización.

⁽¹⁶⁾ Decisión 2011/60/UE de la Comisión, de 27 de enero de 2010, relativa a la ayuda estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Eslovaquia — Acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair (DO L 27 de 1.2.2011, p. 24), considerando 114. La Comisión observa que también en el caso de que un aeropuerto no pague por la comercialización adicional en el sitio web de Ryanair y en el sitio web solo se lo mencione como uno de los destinos, no puede descartarse que el aeropuerto se beneficie de cierta manera de ello (véase el considerando 114. En la Decisión, la Comisión concluye que el acuerdo sometido a estudio está en consonancia con el principio del operador en una economía de mercado.

⁽¹⁷⁾ Criterios objetivos tales como el tipo de publicidad (enlaces, anuncios, pasajes de textos, extensión y apariencia de la publicidad en la pantalla), el número diario de visitantes en el sitio, así como el número de conexiones aéreas con origen y destino en este aeropuerto.

⁽¹⁸⁾ Véase <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>.

- (188) Respecto a la alegación de que no existe una ayuda estatal, Austria se remite a su Dictamen de 15 de mayo de 2012. En particular, Austria respalda las exposiciones de Lufthansa respecto a la evaluación jurídica de los descuentos.
- (189) La referencia a los reglamentos sobre tasas en el primer dictamen de las autoridades austriacas de 2008 está concebida únicamente como una referencia general a la existencia de reglamentos sobre tasas en otros aeropuertos. Los aeropuertos de Fráncfort/Hahn y Lübeck no pueden compararse con KLU por su estructura económica diferente.
- (190) Respecto a la suposición de una «licitación ficticia», las autoridades austriacas señalan que, en opinión de las autoridades de Carintia, se programó muy bien un proceso de contratación, concretamente, para la introducción de un servicio de línea regular entre Londres y Klagenfurt. La licitación se centraba en general en un vuelo a Londres. No hay referencia a una limitación de la conexión solicitada a Stansted o a un determinado aeropuerto londinense.
- (191) Por otra parte, las autoridades austriacas recuerdan que las licitaciones también pueden realizarse aun cuando no sean necesariamente obligatorias. El argumento de que no habría sido necesaria una licitación es, por consiguiente, inválido. Además, Austria remite a la función económica de las licitaciones. Una licitación crea transparencia en lo que se refiere a la existencia de demanda y a las condiciones para la demanda, lo que hace posible que la otra parte del mercado formule una oferta con un precio de mercado. El hecho de que ningún postor haya formulado una oferta indica que las expectativas de precios formuladas por el organismo convocante se situaban por debajo del precio de mercado. Un procedimiento de licitación ejecutado correctamente presupone que la licitación se publique debidamente y que los posibles postores tengan suficiente tiempo para formular una oferta. Las licitaciones del KLU cumplieron estos requisitos.

6.2. Observaciones de Austria relativas a las observaciones de los interesados: Ryanair y AMS

- (192) Austria señala que la publicidad en ryanair.com solo tenía sentido para Carintia y el KLU si Ryanair operaba en el KLU, porque solo así el círculo de clientes al que se dirige la publicidad podría materializar su interés haciendo una compra concreta. Este también es el caso para el tráfico a Londres, puesto que así se mejora la movilidad de la población local.
- (193) Por otra parte, Austria suscribe todas las afirmaciones de Ryanair:
- no se realizaron inversiones que pudieran atribuirse a la presencia de Ryanair en el aeropuerto,
 - según ya se ha explicado en este asunto, los descuentos e incentivos están en consonancia con el principio del operador en una economía de mercado,
 - la falta de un plan de negocio no contradice *per se* el principio del operador en una economía de mercado.
- (194) Respecto a la observación de AMS, las autoridades austriacas se remiten al objetivo estratégico de la publicidad en internet y, especialmente, en ryanair.com. El sitio web de Ryanair también se dirige al grupo de clientes de Carintia y del KLU. Por consiguiente, un inversor privado también preferiría celebrar tales contratos de publicidad con AMS.

7. EVALUACIÓN DE LA EXISTENCIA DE UNA AYUDA

- (195) La Comisión ha analizado si las siguientes medidas pueden considerarse ayudas estatales:
- la financiación de KFBG,
 - el régimen de incentivos de 2005,
 - la conclusión del acuerdo de transacción entre KFBG y AUA en el que se establece la aplicación retroactiva del régimen de incentivos de 2005 a AUA,
 - los contratos de servicios aeroportuarios celebrados con Ryanair en 2002 y los contratos comerciales celebrados con AMS y LV en 2002,
 - los acuerdos con Ryanair y AMS de 2006,
 - el acuerdo con HLX de 2003,

- el acuerdo con TUIfly de 2008,
 - el acuerdo con Air Berlin de 2009.
- (196) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten el comercio 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.
- (197) Los criterios previstos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, son de aplicación acumulativa. Por consiguiente, para determinar si la medida en cuestión constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, tienen que cumplirse todas las condiciones siguientes:
- el beneficiario debe ser una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, lo que supone que ejerce una actividad económica,
 - la medida en cuestión debe otorgarse con recursos estatales y debe ser imputable al Estado,
 - al beneficiario se le concede una ventaja económica,
 - esta ventaja es selectiva,
 - la medida en cuestión falsea o amenaza falsear la competencia y puede afectar al comercio entre Estados miembros.

7.1. La financiación de KFBG y de DMG

- (198) En los considerandos 29 y ss., se explica con más detalle que KFBG obtuvo una ayuda financiera de sus socios, del Ministerio Federal del Interior y del Ministerio Federal de Finanzas. Estas contribuciones financieras se utilizaron para cubrir las pérdidas de explotación anuales a raíz de los costes relacionados con los contratos comerciales que KFBG había suscrito con diferentes compañías aéreas.

7.1.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (199) Con arreglo a jurisprudencia reiterada, la Comisión debe determinar, en primer lugar, si KFBG y DMG son empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. El concepto de empresa comprende cualquier entidad que desempeña una actividad económica, independientemente de su naturaleza jurídica y del modo de financiación ⁽¹⁹⁾. Una actividad económica será toda actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un mercado dado ⁽²⁰⁾.
- (200) En su sentencia relativa al aeropuerto Leipzig-Halle, el Tribunal de Justicia confirmó que la explotación de un aeropuerto con fines comerciales y la construcción de una infraestructura aeroportuaria con fines comerciales constituyen una actividad económica ⁽²¹⁾. Cuando un operador de aeropuerto lleva a cabo actividades económicas mediante la oferta de servicios aeroportuarios a cambio de una remuneración, con independencia de su naturaleza jurídica o modo de financiación, constituye una empresa a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE y, por tanto, las normas del TFUE sobre ayudas estatales se pueden aplicar a las ventajas otorgadas por el Estado o a través de fondos del Estado a dicho operador de aeropuerto ⁽²²⁾.
- (201) En cuanto al momento a partir del cual la construcción y la explotación de un aeropuerto se convierte en una actividad económica, la Comisión recuerda que el desarrollo progresivo de las fuerzas del mercado en el sector aeroportuario no permite determinar una fecha precisa. No obstante, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea

⁽¹⁹⁾ Sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; sentencia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; sentencia de 16 de noviembre de 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; sentencia de 11 de diciembre de 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603).

⁽²⁰⁾ Sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ Sentencia de 24 de marzo de 2011, Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión y Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comisión, asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, en particular, apartados 93 y 94; confirmada por la sentencia de 19 de diciembre de 2012, Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comisión, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; véase también la sentencia de 12 de diciembre de 2000, Aéroports de Paris/Comisión, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confirmada por la sentencia de 24 de octubre de 2002, Aéroports de Paris/Comisión, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617; y sentencia de 17 de diciembre de 2008, Ryanair/Comisión, T-196/04, ECLI:EU:C:2008:585.

⁽²²⁾ Sentencia de 17 de febrero de 1993, Poucet/AGV y Pistre/Cancave, C-159/91 y C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

ha reconocido la evolución de la naturaleza de las actividades de los aeropuertos y, en su sentencia en el asunto relativo al aeropuerto Leipzig-Halle, el Tribunal de Justicia consideró que, a partir del año 2000, ya no se puede excluir la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a la financiación de las infraestructuras aeroportuarias ⁽²³⁾. Por consiguiente, al menos a partir de la fecha de la sentencia en el asunto *Aéroports de Paris* de 12 de diciembre de 2000 ⁽²⁴⁾, la explotación y construcción de infraestructuras aeroportuarias deben considerarse como una actividad económica que entra en el ámbito de aplicación del control de las ayudas estatales.

7.1.1.1. Unidad económica única

- (202) Antes de examinar la naturaleza de las actividades llevadas a cabo por KFBG y DMG, la Comisión recuerda que puede considerarse que dos entidades jurídicas independientes forman una unidad económica única a los efectos de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales. Dicha unidad económica se considera, pues, la empresa pertinente.
- (203) Según declaró el Tribunal de Justicia: «En el contexto del Derecho de la competencia, debe entenderse que el concepto de empresa designa una unidad económica [...] aunque, desde el punto de vista jurídico, esta unidad económica esté constituida por varias personas físicas o jurídicas» ⁽²⁵⁾. A este respecto, el Tribunal ha establecido que puede considerarse que varias entidades realizan juntas una actividad económica, constituyendo con ello una unidad económica, en unas condiciones concretas.
- (204) Para determinar si varias entidades forman una unidad económica, el Tribunal de Justicia analiza la existencia de una participación de control o de vínculos funcionales, económicos u orgánicos ⁽²⁶⁾.
- (205) En este caso, la Comisión entiende que KFBG y DMG están tan estrechamente vinculadas que ha de considerarse que constituyen una unidad económica a los efectos de las normas sobre ayudas estatales. En primer lugar, ha de recordarse que DMG es una filial al 100 % de KFBG, lo que otorga a esta la facultad de controlarla a través de la junta de accionistas.
- (206) En la práctica, la información disponible demuestra que las decisiones importantes sobre el KLU se adoptan habitualmente en el seno de KFBG, transmitiéndose posteriormente las instrucciones correspondientes a DMG.
- (207) En conclusión, la Comisión considera que los vínculos entre KFBG y DMG son lo bastante estrechos para tratar a las dos empresas como una unidad económica. En particular, DMG depende económica y jurídicamente por completo de KFBG y no tiene una voluntad comercial propia. A los efectos de la aplicación de legislación en materia de ayudas estatales de la Unión, KFBG/DMG forman una empresa.

7.1.1.2. Actividad económica

- (208) KFBG/DMG se encargan de la construcción, el mantenimiento y la explotación del KLU. KFBG/DMG presta servicios aeroportuarios y cobra tarifas a sus usuarios, operadores de aviación comercial y usuarios de aviación general no comerciales, por el uso de las infraestructuras aeroportuarias, por lo que las explotan comercialmente. Con arreglo a la jurisprudencia citada en los considerandos 200 y (201), cabe concluir que KFBG/DMG desempeña una actividad económica al menos a partir de la fecha de la sentencia en el asunto *Aéroports de Paris* (es decir, el 12 de diciembre de 2000).
- (209) De la información de las autoridades austriacas se desprende con claridad que el KLU ya había tenido éxito antes de 2000 en ganar clientes del sector aeronáutico comercial y general.
- (210) Cabe concluir, pues, que, desde el 12 de diciembre de 2000, KFBG/DMG desempeñan una actividad económica y constituyen como unidad económica una empresa a los efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.1.1.3. Funciones relacionadas con competencias públicas

- (211) Aunque ha de considerarse que KFBG/DMG constituyen una empresa a los efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE, cabe recordar que no todas las actividades del propietario y el explotador de un aeropuerto son necesariamente de índole económica ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Sentencia *Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión y Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comisión*, mencionada en la nota al pie 24, ECLI:EU:T:2011:117, en particular, apartados 84 y 158.

⁽²⁴⁾ Sentencia *Aéroports de Paris/Comisión*, mencionada en la nota al pie 24, ECLI:EU:T:2000:290, confirmada por la sentencia de 24 de octubre de 2002, *Aéroports de Paris/Comisión*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Sentencia de 12 de julio de 1984, *Hydrotherm*, 170/83, ECLI:EU:C:1984:271, apartado 11. Véase la sentencia de 14 de octubre de 2004, *Pollmeier Malchow/Comisión*, T-137/02, ECLI:EU:C:2004:304, apartado 50.

⁽²⁶⁾ Sentencia de 16 de diciembre de 2010, *AceaElectrabel Produzione SpA/Comisión*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, apartados 47 a 55; sentencia de 10 de enero de 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA y otros*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, apartado 112.

⁽²⁷⁾ Sentencia de 19 de enero de 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

- (212) Como destaca el Tribunal ⁽²⁸⁾, las actividades que incumben normalmente al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas como poder público no son de carácter económico ni entran en el ámbito de aplicación de la normativa sobre ayudas estatales. Entre tales actividades se encuentran la seguridad, el control de tráfico aéreo, la policía, las aduanas. La financiación ha de limitarse estrictamente a la compensación de los costes generados por esta y, en ningún caso, podrá utilizarse para otras actividades económicas ⁽²⁹⁾.
- (213) Por lo tanto, la financiación de las actividades comprendidas en el ámbito de competencia de los poderes públicos o de infraestructuras directamente relacionadas con esas actividades en general no constituye una ayuda estatal ⁽³⁰⁾. En un aeropuerto, actividades como el control de tráfico aéreo, la policía, las aduanas, la lucha contra incendios y las actividades necesarias para salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y las inversiones relativas a la infraestructura y los equipos necesarios para llevar a cabo esas actividades se consideran, en general, de carácter no económico ⁽³¹⁾.
- (214) Sin embargo, la financiación pública de las actividades no económicas estrechamente ligadas a la realización de una actividad económica no debe dar lugar a una discriminación indebida entre compañías de transporte aéreo y operadores aeroportuarios. Según jurisprudencia reiterada, se da una ventaja cuando el Estado sufraga los costes que se les originan a las empresas en sus actividades económicas ⁽³²⁾. Por tanto, si en el marco de un régimen jurídico determinado, es normal que las compañías aéreas o los operadores aeroportuarios sufragan los costes de determinados servicios mientras que otras compañías aéreas u operadores aeroportuarios que prestan los mismos servicios no tienen que soportar dichos costes, estos pueden disfrutar de una ventaja, aun cuando esos servicios sean considerados en sí mismos como no económicos. Por consiguiente, es preciso analizar el marco jurídico aplicable a la entidad gestora del aeropuerto para evaluar si, en virtud de dicho marco jurídico, los operadores aeroportuarios y las compañías aéreas están obligados a soportar el coste de proporcionar algunas actividades que, en sí mismas, podrían ser de naturaleza no económica, pero que son inherentes al ejercicio de sus actividades económicas.
- (215) Austria señaló que los costes que se originan por las medidas de seguridad aeroportuaria con arreglo a los artículos 1, 2, 8, 9 y 13 de la Ley de seguridad aérea de 1992 (en lo sucesivo, «LSG», por su versión en alemán) debían considerarse costes de la competencia de los poderes públicos. A KFBG se le reembolsaron los siguientes importes entre 2000 y 2010:

Cuadro 7

Reembolsos de costes por parte del Ministerio Federal del Interior y el Ministerio Federal de Finanzas entre 2000 y 2010:

	(EUR)
2000	24 000
2001	24 000
2002	27 000
2003	553 000
2004	878 000
2005	642 000
2006	791 000

⁽²⁸⁾ Sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, apartados 7 y 8, y sentencia de 4 de mayo de 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, apartado 18.

⁽²⁹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de marzo de 1997, Diego Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Decisión n.º 309/2002 de la Comisión, de 19 de marzo de 2003; Decisión de la Comisión de 16 de octubre de 2002, N 438/2002: Subvenciones a las regiones portuarias para la ejecución de misiones correspondientes a los poderes públicos en Bélgica (DO C 284 de 21.11.2002, p. 2).

⁽³⁰⁾ Decisión N 309/2002 de la Comisión, de 19 de marzo de 2003.

⁽³¹⁾ Véase, en particular, la sentencia de 19 de enero de 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol C 364/92, ECLI:EU:C:1994:7, apartado 30, y la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de marzo de 2009, Selex Sistemi Integrati/Comisión C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, apartado 71.

⁽³²⁾ Véase, entre otros, la sentencia de 3 de marzo de 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C 172/03, ECLI:EU:C:2005:130, apartado 36, y la jurisprudencia citada en dicha sentencia.

(EUR)

2007	824 000
2008	1 134 000
2009	682 000
2010	896 000

- (216) La Comisión observa, sin embargo, que de conformidad con los artículos 8, 9 y 13, apartado 2, de la LSG, solo pueden reembolsarse los costes relacionados con la puesta a disposición y el mantenimiento de espacios e instalaciones que sean necesarias para la realización de las actividades indicadas en los artículos 1 y 2 de la LSG. En virtud de los artículos 1 y 2 de la LSG, es competencia del operador de cada aeropuerto la protección preventiva de aeronaves civiles y de las personas que se encuentran a bordo o subirán a bordo, contra ataques peligrosos que puedan perpetrarse con armas, material de guerra, municiones y otros objetos peligrosos. A este fin, el operador aeroportuario deberá realizar controles de seguridad eficaces. El operador del aeropuerto deberá soportar todos los demás costes que no estén relacionados con esta actividad.
- (217) La Comisión estima que la aplicación de controles de seguridad eficaces para la protección cautelar de la aviación civil debe clasificarse como actividad no económica, tal como se establece en el apartado 35 de las Directrices de aviación de 2014. En lo que respecta a los gastos de funcionamiento que se generaron entre 2000 y 2010 por esta actividad, la Comisión considera que los costes para los que el operador del aeropuerto tiene derecho a reembolso de conformidad con los artículos 8, 9 y 13 de la LSG pueden considerarse costes comprendidos en el ámbito de competencias de los poderes públicos.
- (218) Según la información presentada por las autoridades austriacas, la ejecución práctica del procedimiento de reembolso para el aeropuerto que debía documentarse en detalle contenía un doble control por parte de la autoridad financiera y el Ministerio Federal del Interior. Por tanto, quedaba excluida toda compensación excesiva. KFBG pudo acreditar por separado los costes de funciones públicas por medio de un mecanismo de registro complejo que imputa los costes a los movimientos aéreos en el KLU.
- (219) Asimismo, la Comisión observa que la LSG, en cuanto Ley federal, se aplicó a todos los aeropuertos austriacos por igual y que no hubo discriminación de determinados operadores aeroportuarios.
- (220) Por consiguiente, la Comisión concluye que el reembolso de los costes operativos generados entre 2000 y 2010 en relación con los artículos 1, 2, 8, 9 y 13 de la LSG, deben imputarse a las competencias de los poderes públicos y, por lo tanto, deben quedar excluidos del examen al que se somete la ayuda estatal.
- (221) Las autoridades austriacas alegaron, además, que tanto las fuerzas armadas austriacas para misiones policiales como la asociación para salvamento aéreo Christophorus-Flugrettung utilizan con regularidad el KLU. La Comisión concuerda en que estas actividades pueden considerarse competencias obligatorias de la administración pública. Sin embargo, como las autoridades austriacas no demostraron que KFBG haya percibido reembolsos de costes por estas actividades, no se cumplen las condiciones de un reembolso de costes correspondientes a los poderes públicos.
- (222) Por último, la Comisión observa que todos los costes que no puedan imputarse a las competencias de los poderes públicos con arreglo a los artículos 1, 2, 8, 9 y 13 de la LSG deberán encuadrarse como costes de una actividad económica.

7.1.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (223) Para constituir ayuda estatal, las medidas deben ser financiadas con cargo a recursos estatales y la decisión de concederlas debe ser imputable al Estado.
- (224) El concepto de ayuda estatal se refiere a toda ventaja concedida de recursos estatales o directamente por el Estado o por organismos intermediarios que actúen en virtud de las facultades atribuidas por él ⁽³³⁾. A efectos de la aplicación del artículo 107 del TFUE, los recursos de autoridades locales se consideran recursos estatales ⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ Sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ Sentencia de 12 de mayo de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais y Communauté d'agglomération du Douaisis, asuntos acumulados T-267/08 y T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, apartado 108.

- (225) En este caso, las medidas pertinentes, a saber, las aportaciones de fondos desembolsados a KFBG y DMG, se concedieron con cargo al presupuesto de las autoridades locales. Los recursos provenían directamente del estado de Carintia, de la ciudad de Klagenfurt y de KLH. Los recursos facilitados por el estado de Carintia y la ciudad de Klagenfurt deben considerarse recursos estatales. Este también es el caso de KLH: KLH era una persona jurídica de derecho público, constituida en 1990 por la KLH-G, que a su vez también incluye el estatuto de KLH. KLH actuaba en calidad de sociedad propietaria (sociedad de cartera), es decir, en calidad de gestora patrimonial estatal de las participaciones del estado de Carintia. Además, gestionaba un patrimonio especial denominado «Zukunft Kärnten» (futuro de Carintia), constituido para la financiación directa e indirecta de proyectos. Este patrimonio ascendía a 500 millones EUR, los que fueron facilitados con cargo al presupuesto del estado de Carintia. Por consiguiente, todos los recursos que KLH aportaba a KFBG deben considerarse recursos estatales.
- (226) En lo relativo a la imputabilidad, en su sentencia en el asunto *Stardust Marine*, el Tribunal de Justicia asimismo declaró que el hecho de que el Estado o una entidad estatal sea el único o principal accionista de una empresa no basta para afirmar que una transferencia de recursos de la empresa sea imputable a sus accionistas públicos ⁽³⁵⁾. Según el Tribunal de Justicia, incluso si el Estado estaba en condiciones de controlar una empresa pública y ejercer una influencia dominante sobre sus operaciones, el ejercicio efectivo de dicho control en un caso concreto no puede darse por supuesto de forma automática, dado que una empresa pública puede actuar con más o menos independencia según el grado de autonomía que le conceda el Estado.
- (227) Según el Tribunal de Justicia, los indicadores de los que se podría deducir la imputabilidad son los siguientes ⁽³⁶⁾:
- el hecho de que la empresa en cuestión no pudo adoptar la decisión impugnada sin tener en cuenta las exigencias de las autoridades públicas,
 - el hecho de que la empresa hubiera de tener en cuenta las directivas adoptadas por las autoridades públicas,
 - la integración de la empresa pública en la estructura de la administración pública,
 - la naturaleza de las actividades de la empresa pública y el ejercicio de estas actividades en el mercado en condiciones normales de competencia con operadores privados,
 - la naturaleza jurídica de la empresa,
 - la intensidad de la supervisión ejercida por las autoridades públicas en la gestión de la empresa,
 - cualquier otro indicador que muestre, en el caso en cuestión, una implicación de las autoridades públicas en la adopción de una medida o la improbabilidad de que no estén implicadas, teniendo en cuenta también el ámbito de la medida, su contenido o las condiciones que establece.
- (228) La Comisión estima que las subvenciones financieras pagadas a KFBG y DMG son imputables al Estado. Las medidas en cuestión del estado de Carintia y de la ciudad de Klagenfurt, es decir, las aportaciones de fondos a KFBG y a DMG, fueron concedidas con cargo al presupuesto de las autoridades locales y regionales. Por lo tanto, la Comisión considera que está dada la imputabilidad al Estado.
- (229) Lo anterior se aplica también a las aportaciones de fondos de KLH a KFBG y DMG. El estado de Carintia no solo estuvo en condiciones de controlar KLH y de ejercer una influencia dominante sobre la sociedad, sino que efectivamente también tenía el control sobre las subvenciones financieras de KLH a KFBG. Desde el punto de vista de la naturaleza jurídica, KLH es una persona jurídica *sui generis*, cuya única función consistía en gestionar activos patrimoniales estatales en interés del estado de Carintia. También el carácter de las actividades de KLH indica que estas actividades servían exclusivamente al interés del estado de Carintia: KLH mantenía el 80 % de las participaciones de KFBG, con lo cual representaba activamente los intereses del estado de Carintia en la existencia y el mantenimiento de un aeropuerto en Klagenfurt potente y sostenible. Del contenido de las medidas que ejecutó KLH por cuenta del estado de Carintia se desprende que KLH actuaba por cuenta del estado de Carintia: la decisión sobre las aportaciones de fondos era importante para la continuidad de KLU y, por lo tanto, en gran medida redundaba en interés del estado de Carintia.
- (230) De conformidad con el estatuto de KLH, la junta directiva de KLH fue nombrada directamente por su junta de supervisión. A su vez, el Gobierno del estado federado de Carintia nombró directamente a la junta de supervisión. Según el texto del estatuto, se nombrará a los miembros de la junta de supervisión según la proporción de los partidos representados en el Parlamento regional de Carintia. Por otra parte, para adoptar una decisión de inversión que, en cada caso, supere los 50 000 EUR, la junta directiva debe solicitar la aprobación de la junta de supervisión. A tenor del artículo 5 de su estatuto, KLH está sometida a la supervisión permanente del estado federado de Carintia. El Gobierno del estado federado de Carintia debía garantizar que todas las decisiones de KLH fueran en interés del estado federado de Carintia.

⁽³⁵⁾ Sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, apartado 51 y ss.

⁽³⁶⁾ *Ibidem*.

- (231) De lo anterior se desprende que la junta de supervisión de KLH debía aprobar todas las decisiones de la junta directiva de KLH relativas a la financiación de KFBG cuyos importes superaran los 50 000 EUR. Los miembros de la junta de supervisión representan a los partidos que forman el Parlamento regional de Carintia. Por otra parte, el Gobierno regional de Carintia supervisaba estas decisiones y debía asegurar que respondieran a los intereses del estado de Carintia, lo que fue confirmado por las autoridades austriacas que señalaron que el Gobierno de Carintia estuvo implicado en todas las decisiones relativas a la financiación de KFBG por parte de KLH.
- (232) Por consiguiente, la Comisión estima que hay suficientes elementos para afirmar que las aportaciones de fondos por parte de KLH son imputables al Estado.

7.1.3. Ventaja económica

7.1.3.1. Principio del operador en una economía de mercado

- (233) Una ventaja en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE es cualquier tipo de beneficio económico que la empresa no habría obtenido en condiciones normales de mercado, es decir, en ausencia de la intervención del Estado ⁽³⁷⁾. Solo es pertinente el efecto de la medida en la empresa, no la causa ni el objetivo de la intervención estatal ⁽³⁸⁾. Siempre que la situación financiera de una empresa mejore como resultado de la intervención estatal (respecto a las condiciones de mercado normales), existe una ventaja.
- (234) Asimismo, la Comisión recuerda que «los capitales que el Estado pone, directa o indirectamente, a disposición de una empresa, en circunstancias que se corresponden con las condiciones normales de mercado, no pueden ser considerados ayudas de Estado» ⁽³⁹⁾. En este caso, para determinar si la financiación pública del KLU confiere a KFBG/DMG una ventaja que no habría obtenido en condiciones normales de mercado, la Comisión tiene que comparar la conducta de las autoridades públicas al proporcionar las subvenciones directas a la inversión y las aportaciones con la de un operador en una economía de mercado al que guían expectativas de rentabilidad a largo plazo ⁽⁴⁰⁾.
- (235) La evaluación debería dejar de lado toda incidencia positiva en la economía de la región en que esté situado el aeropuerto, ya que el Tribunal de Justicia ha aclarado que la cuestión pertinente para aplicar el principio de OEM es «si, en circunstancias similares, un socio privado habría procedido a la aportación de capital en cuestión, basándose en las posibilidades previsibles de rentabilidad, haciendo abstracción de cualquier consideración de tipo social, o de política regional o sectorial» ⁽⁴¹⁾.
- (236) Con el fin de poder aplicar el principio del operador en una economía de mercado, la Comisión tiene que remitirse al momento en que se tomó cada decisión de ofrecer fondos públicos a KFBG/DMG. La Comisión debe basar también su evaluación en la información y en los supuestos de los que disponían las autoridades locales pertinentes en el momento en que se adoptó la decisión relativa a las disposiciones financieras de las medidas sobre infraestructuras en cuestión.
- (237) Las contribuciones financieras del estado de Carintia, la ciudad de Klagenfurt y KLH se destinaron esencialmente a compensar las pérdidas de KFBG/DMG. Según la documentación facilitada por Austria, las contribuciones financieras se concedieron en parte para cubrir pérdidas debidas a los costes que KFBG/DMG sufragaron por sus contratos comerciales con diferentes compañías aéreas. La Comisión considera que tales costes dimanantes de los contratos comerciales con compañías aéreas deben considerarse costes operativos normales de un operador aeroportuario. En el fondo, estos costes se originaron por obligaciones contractuales contraídas por el operador aeroportuario con compañías aéreas. Según estas regulaciones, el operador aeroportuario adquiere de una compañía aérea, para beneficio mutuo, servicios de comercialización para promover los servicios de transporte aéreo que ofrece la compañía aérea en cuestión. En último extremo, las aportaciones de capital anuales sirvieron, por tanto, para cubrir una parte de los gastos de funcionamiento normales de KFBG/DMG, de modo que aliviaron a ambas empresas de una carga que, normalmente, habrían tenido que soportar.

⁽³⁷⁾ Sentencia de 11 de julio de 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) y otros/ La Poste y otros, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, apartado 60, y sentencia de 29 de abril de 1999, Reino de España/Comisión de las Comunidades Europeas, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, apartado 41.

⁽³⁸⁾ Sentencia de 2 de julio de 1974, República Italiana/Comisión de las Comunidades Europeas, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, apartado 13.

⁽³⁹⁾ Sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, apartado 69.

⁽⁴⁰⁾ Sentencia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, apartado 23; sentencia de 12 de diciembre de 2000, Alitalia/Comisión, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, apartado 84.

⁽⁴¹⁾ Sentencia de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Austria no afirmó de manera explícita que las contribuciones financieras cumplieran el principio del operador en una economía de mercado. Declaró, más bien, que el cierre del aeropuerto jamás constituyó una opción realista para las autoridades locales y que, habida cuenta de la necesidad y la obligación de explotarlo, era económicamente razonable captar más aviación comercial. En otros pasajes, las autoridades austriacas alegaron que las contribuciones financieras destinadas al aeropuerto venían dadas por la voluntad de activar la economía de la región y destacaron la importancia del aeropuerto para la actividad regional.
- (239) No obstante, las consideraciones sociales y regionales no pueden tenerse en cuenta al realizar la prueba basada en el principio del operador en una economía de mercado. Aunque pudiera aceptarse, en principio, que incluso las subvenciones a fondo perdido a una empresa que es íntegramente propiedad del Estado sean inversiones compatibles con el mercado interior, Austria no ha presentado un plan de negocio o cálculos *ex ante* como, por ejemplo, un análisis de sensibilidad o hipótesis básicas sobre la rentabilidad prevista de las subvenciones a la inversión. Las autoridades austriacas no explicaron por qué un operador en una economía de mercado seguiría aportando capital a una empresa que genera pérdidas permanentes. Por consiguiente, Austria no indicó que las contribuciones financieras fueran inversiones comerciales normales.
- (240) Finalmente, la Comisión señala que KFBG/DMG registraron pérdidas, según la información facilitada por las autoridades austriacas, desde 2002 en la mayoría de los años pertinentes sí, en la evaluación de los resultados netos de los años en cuestión, no se contemplan las contribuciones financieras que las autoridades aportaron para sufragar los costes de los contratos comerciales con compañías aéreas.
- (241) La Comisión concluye que no era de prever que las contribuciones financieras a favor de KFBG/DMG aportaran un rendimiento de capital adecuado para las instalaciones que facilitan y que, por lo tanto, estas no se facilitaron en condiciones de mercado normales. Habida cuenta de ello, las contribuciones financieras deben considerarse como ventaja económica concedida a favor de KFBG/DMG.

7.1.3.2. Servicio de interés económico general

- (242) Austria señaló que la financiación de KFBG/DMG mediante pagos realizados por el Estado de Carintia, la ciudad de Klagenfurt y K LH cumple los criterios de la sentencia en el asunto de Altmark ⁽⁴²⁾ y que, por consiguiente, no constituye una ventaja. El funcionamiento del aeropuerto debe considerarse en general como un SIEG, dada la necesidad de garantizar la accesibilidad de la región de Carintia; por ello, la financiación objeto de análisis representaba una compensación por el SIEG que prestaba el aeropuerto.
- (243) En el caso de empresas a las que se ha encomendado la prestación de un SIEG, a fin de concluir si las medidas constituyen una ventaja en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión debe examinar la observancia de los criterios establecidos por el Tribunal en su sentencia en el asunto Altmark. Los requisitos pueden resumirse como sigue:
- La empresa beneficiaria ha sido efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas obligaciones deben estar claramente definidas (criterio Altmark 1).
 - Los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente (criterio Altmark 2).
 - La compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de dichas obligaciones (criterio Altmark 3).
 - En caso de que no se le encomiende una misión SIEG a una empresa mediante un procedimiento de contratación pública, la cuantía de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente dotada de recursos para satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable (criterio Altmark 4).
- (244) La Comisión evaluará en primer lugar el cumplimiento del criterio Altmark 4. Dado que los criterios Altmark deben cumplirse de forma acumulativa, el incumplimiento de uno solo de estos criterios podría llevar a la conclusión de que no puede excluirse la existencia de una ventaja sobre la base de dicha prueba, aun en el caso de que los servicios prestados por KFBG/DMG sean considerados SIEG.
- (245) Según el criterio Altmark 4, la compensación solo puede equivaler al importe mínimo necesario para que una empresa gestionada eficientemente no sea catalogada como beneficiaria de una ayuda estatal. Se considera que este criterio está dado cuando se determinaron los beneficiarios de la compensación por vía de un procedimiento de licitación que garantice la prestación de servicios al público en general a los más bajos costes o cuando la compensación se determinó tomando como base los costes que tendría una empresa bien gestionada.

⁽⁴²⁾ Sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (246) Según la información transmitida por Austria, el beneficiario no fue seleccionado mediante un procedimiento de licitación abierta. El estado de Carintia no llevó a cabo una licitación para la explotación del KLU, sino que constituyó la empresa KFBG que opera el aeropuerto.
- (247) Además, tampoco hay justificantes de que la cuantía de la compensación se haya determinado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente dotada de recursos para poder cumplir las necesidades de servicio público requeridas habría tenido que sufragar para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable para el cumplimiento de tales obligaciones. Por ejemplo, en el expediente nada permite afirmar que para fijar el importe de las contribuciones financieras concedidas a KFBG se haya realizado un análisis de los costes que se originan a un operador aeroportuario medio en la explotación de un aeropuerto comparable con el KLU. Las autoridades austriacas no presentaron dicho análisis. Las contribuciones financieras concedidas a KFBG cubren, evidentemente, solo sus necesidades financieras sin que se haya realizado un análisis de costes previo.
- (248) Por lo tanto, no hay pruebas de que KFBG efectivamente preste al público en general servicios aeroportuarios a los costes más bajos posibles.
- (249) Por otra parte, todos los cálculos de pagos compensatorios terminaban siendo pagos únicos que no se debían a un mecanismo compensatorio establecido previamente. En este asunto, los parámetros con los cuales debía calcularse la compensación de un SIEG debieron haber sido establecidos previamente con objetividad y transparencia. En consecuencia, tampoco se cumple el criterio Altmark 2.
- (250) Como los criterios Altmark se aplican de forma acumulativa (es decir, que se han de cumplir todos ellos), basta en este momento con que la Comisión constate que en este asunto no se han cumplido el segundo o el cuarto criterio para poder concluir que las medidas en cuestión no pueden catalogarse como exentas de ayuda tomando como referencia la sentencia en el asunto Altmark. Puede quedar abierta la cuestión de si la explotación de KLU representa un SIEG o de si Austria ha cometido un error evidente en la definición del SIEG. Por este motivo, la Comisión concluye que la medida confirió una ventaja económica a KFBG/DMG.

7.1.4. Selectividad

- (251) Para entrar en el ámbito del artículo 107, apartado 1, del TFUE, una medida estatal debe favorecer a «determinadas empresas o producciones». Por tanto, únicamente las medidas en favor de las empresas que conceden una ventaja de forma selectiva entran en el concepto de ayuda estatal.
- (252) En este caso, las contribuciones financieras anuales benefician exclusivamente a KFBG/DMG. Ambas medidas son, pues, selectivas por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.1.5. Falseamiento de la competencia y perjuicio del comercio

- (253) Cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa frente a otras empresas competidoras en el comercio intracomunitario, debe considerarse que estas últimas se ven afectadas por dicha ayuda ⁽⁴³⁾. La ventaja económica conferida por las subvenciones directas a la inversión y las contribuciones financieras anuales en este caso al operador del aeropuerto refuerzan su posición económica, ya que este pudo consolidar sus actividades sin tener que soportar todas las inversiones y los gastos de explotación aparejados.
- (254) Como se evalúa en el considerando 208 y siguientes, la explotación de un aeropuerto constituye una actividad económica. Hay competencia, por un lado, entre los aeropuertos para atraer a compañías aéreas y el correspondiente tráfico aéreo (pasajeros y mercancías) y, por otro lado, entre los operadores aeroportuarios, que pueden competir entre sí para que se les encomiende la gestión de un aeropuerto concreto. Por otra parte, también los aeropuertos que se encuentran en distintas zonas de influencia e incluso en diferentes Estados miembros pueden competir entre sí para atraer estas compañías aéreas, en particular compañías de bajo coste y operadores de vuelos chárter.
- (255) Tal como se indica en el apartado 40 de las Directrices de aviación de 2005 y se reafirma en el apartado 45 de las Directrices de aviación de 2014, no es posible excluir ni siquiera a aeropuertos pequeños del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Asimismo, el apartado 45 de las Directrices de aviación de 2014 establece expresamente lo siguiente: «Incluso el hecho de que el importe de una ayuda sea pequeño o de que la empresa beneficiaria de la financiación pública tenga un tamaño relativamente modesto no excluye la posibilidad de que se vea afectado el comercio entre Estados miembros».

⁽⁴³⁾ Sentencia de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisión, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) Desde 2012 el KLU atiende a unos 230 000 pasajeros anuales; en el pasado, hasta llegó a asistir entre 2004 y 2007 unos 520 000 pasajeros anuales. Como se ha señalado en el considerando 21, el KLU se encuentra próximo al aeropuerto de Liubliana (80 km) y a dos horas en automóvil de otros seis aeropuertos. Hay vuelos internacionales desde el KLU a destinos tales como Londres, Fráncfort, Múnich, Hamburgo y Viena. La pista de Klagenfurt tiene una longitud suficiente (2 720 m) y permite a las compañías aéreas prestar servicio a destinos internacionales de media distancia. Habida cuenta de tales hechos, debe considerarse que la financiación pública a KFBG/DMG falsea o amenaza falsear la competencia y tiene, al menos, un efecto potencial en el comercio entre Estados miembros.
- (257) A la vista de lo expuesto, ha de considerarse que la financiación pública concedida a KFBG/DMG puede falsear la competencia y tener un efecto en el comercio entre los Estados miembros.

7.1.6. Conclusión

- (258) A la luz de las consideraciones anteriores, la Comisión estima que la financiación pública concedida a KFBG/DMG entre 2000 y 2010 mediante contribuciones financieras representa una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.2. El régimen de incentivos de 2005

7.2.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (259) El régimen de incentivos de 2005 concede descuentos a compañías aéreas que ofrecen determinados servicios de transporte aéreo. En concreto, este programa contempla descuentos para operar nuevos aeropuertos de destino, para reforzar las conexiones aéreas existentes y para proveer servicios con una mayor frecuencia y fiabilidad en las conexiones existentes, como se indica en los considerandos 33 a 38.
- (260) Mediante la prestación de tales servicios de transporte aéreo, las compañías aéreas ejercen una actividad económica y constituyen, por tanto, empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Lo que deberá analizarse es si el régimen de incentivos de 2005 aportó una ventaja económica a las compañías aéreas que utilizaban el aeropuerto el KLU.

7.2.2. Ventaja económica

- (261) Cuando un aeropuerto tiene a su disposición recursos públicos, pueden excluirse, en principio, las ayudas a una compañía aérea que utilice el aeropuerto cuando la relación entre el aeropuerto y la compañía se ajuste al principio del operador en una economía de mercado.
- (262) Según las Directrices de aviación de 2014 ⁽⁴⁴⁾, puede excluirse, en principio, la existencia de ayudas a una compañía aérea que utilice el aeropuerto si el precio cobrado por los servicios aeroportuarios se corresponde con el precio de mercado o si mediante un análisis *ex ante*, es decir, mediante un análisis basado en la información disponible en el momento de la concesión de la ayuda y en la evolución previsible, puede demostrarse que el acuerdo entre la compañía aérea y el aeropuerto se traducirá en un incremento positivo de los beneficios del aeropuerto y forma parte de una estrategia general que conducirá a la rentabilidad a largo plazo. El segundo enfoque consiste en determinar si un operador prudente en una economía de mercado habría previsto en el momento de celebrar el acuerdo que este generaría mayores beneficios que los que se habrían alcanzado sin el acuerdo. Ese mayor beneficio ha de medirse por la diferencia entre los ingresos adicionales que está previsto que genere el contrato (es decir, la diferencia entre los ingresos que se obtendrían de celebrarse el contrato y los ingresos que se obtendrían de no celebrarse) y los costes adicionales (es decir, la diferencia entre los costes que habría que asumir de celebrarse el contrato y los costes que habría que asumir de no celebrarse), aplicándose a los flujos de tesorería resultantes una tasa de descuento adecuada.
- (263) Sin embargo, por lo que se refiere a la primera opción (una comparación con el «precio de mercado»), la Comisión considera que, en el momento presente, no puede determinarse un parámetro de referencia adecuado para establecer un precio real de mercado para los servicios prestados por los aeropuertos ⁽⁴⁵⁾. Se considera, por lo tanto, que un análisis del crecimiento adicional de la rentabilidad *ex ante* es el criterio más pertinente para evaluar los acuerdos concluidos por los aeropuertos con las diferentes compañías aéreas.

⁽⁴⁴⁾ Véanse las Directrices de aviación de 2014, apartado 53.

⁽⁴⁵⁾ Véanse las Directrices de aviación de 2014, apartado 59.

- (264) Cabe señalar que, en general, la aplicación del principio del operador en una economía de mercado, sobre la base de un precio medio en otros mercados similares, puede resultar de utilidad si el precio en cuestión se puede identificar o deducir razonablemente de otros indicadores de mercado. No obstante, este método no es tan pertinente en el caso de los servicios aeroportuarios, ya que la estructura de costes e ingresos tiende a ser muy distinta de un aeropuerto a otro. Esto se debe a que los costes e ingresos dependen del estado de desarrollo de un aeropuerto, el número de compañías aéreas que utilizan el aeropuerto, su capacidad en términos de tráfico de pasajeros, el estado de la infraestructura y las inversiones correspondientes, el marco regulador que puede variar de un Estado miembro a otro y las deudas u obligaciones contraídas por el aeropuerto en el pasado ⁽⁴⁶⁾.
- (265) Además, la liberalización del mercado del transporte aéreo complica cualquier análisis estrictamente comparativo. Por otra parte, como puede observarse en el presente caso, las prácticas comerciales entre los aeropuertos y las compañías aéreas no siempre se basan exclusivamente en una lista de tarifas publicada. Por el contrario, estas relaciones comerciales son muy variadas. Incluyen un reparto de riesgos en términos de tráfico de pasajeros y responsabilidades comerciales y financieras correlativas, una generalización de los mecanismos incitativos, así como variaciones entre el reparto de riesgos a lo largo de la duración de los contratos. Por consiguiente, una operación no puede compararse realmente con otra en función de un precio por asistencia o por pasajero.
- (266) Además, la comparación con un valor de referencia (la denominada «evaluación comparativa») no es un método apropiado para determinar los precios de mercado cuando los valores de referencia disponibles no se han determinado a partir de consideraciones de mercado o cuando los precios existentes están muy falseados por las intervenciones estatales. Tales distorsiones del mercado existen evidentemente en el sector del transporte aéreo tal como resulta de los apartados 57 a 59 de las Directrices de aviación de 2014:

«Los aeropuertos públicos han sido considerados tradicionalmente por los poderes públicos como infraestructuras para facilitar el desarrollo local y no como empresas que operan siguiendo las reglas del mercado. Por lo tanto, en general, los precios de esos aeropuertos no se han determinado teniendo en cuenta las exigencias del mercado y, en especial, unas buenas perspectivas previas de rentabilidad, sino básicamente consideraciones de orden social o regional.

Aunque algunos aeropuertos son de propiedad privada o están gestionados sin consideraciones de orden social o regional, los precios cobrados por ellos podrían verse muy influidos por los cobrados por la mayoría de los aeropuertos que cuentan con subvenciones públicas, al ser estos últimos precios los que tienen en cuenta las compañías aéreas cuando negocian con los aeropuertos de propiedad o de gestión privada.

En estas circunstancias, la Comisión tiene serias dudas de que ahora mismo pueda determinarse un parámetro de referencia adecuado para establecer un precio real de mercado para los servicios prestados por los aeropuertos. Esta situación puede cambiar o evolucionar en el futuro [...].

- (267) Asimismo, los órganos jurisdiccionales de la Unión han recordado que la evaluación comparativa con respecto a la industria en cuestión es únicamente uno de los instrumentos de análisis para verificar si un beneficiario ha obtenido una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado ⁽⁴⁷⁾. Por consiguiente, la Comisión puede aplicar este enfoque, pero no está obligada a hacerlo si ello, como en este caso, no es apropiado.
- (268) En su estudio de 9 de abril de 2013 (nota n.º 3 de Oxera), Ryanair sostiene, en particular, la tesis de que es posible aplicar el principio del operador en una economía de mercado sobre la base de una comparación con las prácticas comerciales de otros aeropuertos europeos.
- (269) Conviene apuntar, primero, que, durante el procedimiento, ni Austria ni ningún tercero interesado propuso a la Comisión un panel de aeropuertos que pudieran utilizarse en el presente caso y que fueran lo suficientemente comparables con el KLU en tráfico, tipo de tráfico, tipo y nivel de servicios aeroportuarios, proximidad de una gran ciudad, número de habitantes en la zona de influencia, prosperidad en la zona vecina y existencia de otras zonas geográficas que pudieran atraer pasajeros.

⁽⁴⁶⁾ Véase la Decisión 2011/60/UE de la Comisión, de 27 de enero de 2010, relativa a la ayuda estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Eslovaquia — Acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair (DO L 27 de 1.2.2011, p. 24), considerandos 88 y 89.

⁽⁴⁷⁾ Sobre la evaluación comparativa respecto a la rentabilidad (a diferencia de la formación de precios) en el sector, véase la sentencia de 3 de julio de 2014, España/Comisión, asuntos acumulados T-319/12 y T-321/12: ECLI:EU:T:2014:604, apartado 44.

- (270) El estudio elaborado por Oxera de 4 de julio de 2011 contenía únicamente una comparación de las tasas que debía pagar Ryanair a los aeropuertos [...] y [...], y las tasas que Ryanair debía pagar en el KLU en virtud de los contratos de servicios aeroportuarios. En el estudio no se analiza si los aeropuertos de referencia tomados de muestra aleatoria cumplen todos los criterios mencionados en las Directrices de aviación de 2014, pues en el estudio solo se consideraron el tráfico, el tipo de tráfico y la prosperidad en la zona vecina ⁽⁴⁸⁾.
- (271) Incluso si hubiese estado disponible un aeropuerto tomado de muestra, el método de comparación no habría sido idóneo en este caso. Como se ha explicado anteriormente, el régimen de incentivos en cuestión prevé diferentes descuentos para las compañías aéreas que ofrecen servicios de transporte aéreo muy concretos (operación en nuevos aeropuertos de destino, refuerzo de las conexiones aéreas existentes y una oferta de conexiones aéreas existentes con más frecuencia y más fiabilidad). Respecto a los contratos comerciales concluidos entre KFBG y las compañías aéreas, deberán analizarse, además, los complejos paquetes de los acuerdos. Los paquetes constan de un contrato de servicios aeroportuarios y un contrato de servicios de comercialización (hasta el momento en el marco de un mismo acto). Estas operaciones incluyen varios «precios», a saber, las distintas tasas aeroportuarias, el precio de los servicios de asistencia en tierra y el de las prestaciones de comercialización, algunos de los cuales dependen del número de pasajeros, otros del número de movimientos de aeronaves y otros son importes fijos. Cada una de estas operaciones genera, por lo tanto, un complejo conjunto de flujos financieros entre el operador del aeropuerto y la compañía aérea y sus filiales, formados por los ingresos procedentes de las tasas aeroportuarias, los ingresos derivados de los servicios de asistencia en tierra y los ingresos relacionados con los servicios de comercialización.
- (272) De este modo, una comparación basada solo en las tasas aeroportuarias facturadas por KFBG a las compañías aéreas afectadas con las tasas aeroportuarias facturadas en aeropuertos comparables no proporcionaría ninguna indicación válida en cuanto al respeto del principio del operador en una economía de mercado. Sería necesario, como mínimo, para aplicar un método comparativo válido a las transacciones que son objeto de la presente evaluación, encontrar en los aeropuertos de la muestra de comparación una serie de transacciones comparables, que incluyeran, en particular, prestaciones de comercialización y servicios de asistencia en tierra equivalentes. La búsqueda de semejante muestra de transacciones comparables sería imposible, por la complejidad y peculiaridad de las transacciones que son objeto de la presente evaluación, tanto más cuanto que los precios de los servicios de asistencia en tierra y de los servicios de comercialización rara vez son datos públicos y son difícilmente accesibles para constituir una base de comparación.
- (273) Por último, aun suponiendo que pudiera demostrarse, basándose en un análisis comparativo válido, que los «precios» de referencia de las distintas transacciones que son objeto del presente examen son equivalentes o superiores al «precio de mercado» establecido mediante la muestra de transacciones comparables, la Comisión tampoco podría deducir de ello que dichas transacciones se ajustan al precio de mercado si se demuestra que, en el momento de su celebración, el operador del aeropuerto podía esperar que produjeran gastos adicionales superiores a los ingresos adicionales. En efecto, un operador en una economía de mercado no tiene ningún interés en ofrecer bienes o servicios al «precio de mercado» si ello conduce a una pérdida adicional.
- (274) La Comisión considera oportuno recordar, a los fines de este análisis que, a raíz de la adopción de las Directrices de 2014, tanto Austria como las partes interesadas fueron invitadas a presentar sus observaciones respecto a la aplicación al presente caso de las disposiciones de dichas Directrices (véase el considerando 8). En este asunto, ni Austria ni las partes interesadas han cuestionado, en cuanto al fondo, el enfoque de la Comisión según el cual, puesto que es imposible determinar un elemento de comparación apropiado a efectos de fijar un precio de mercado razonable para los servicios prestados por los aeropuertos a las compañías aéreas, el criterio más adecuado para evaluar los acuerdos celebrados entre estas dos partes es un análisis *ex ante* de su rentabilidad adicional.
- (275) A la vista de todo lo anterior, la Comisión considera que el enfoque preconizado en general en las Directrices de aviación de 2014 para la aplicación del principio del operador en una economía de mercado a las relaciones entre aeropuertos y compañías aéreas, a saber, el análisis *ex ante* de la rentabilidad adicional (o incremental), debe aplicarse al presente caso ⁽⁴⁹⁾.
- (276) Este enfoque se justifica por el hecho de que un operador de aeropuerto puede tener un interés objetivo en formalizar una transacción con una compañía aérea a partir del momento en que puede esperar razonablemente que dicha transacción aumente sus beneficios (o reduzca sus pérdidas) en comparación con una situación contrafáctica en la que esta transacción no se celebraría, con independencia de cualquier comparación con las condiciones propuestas a las compañías aéreas por otros operadores de aeropuertos o bien con las condiciones que propone el mismo operador a otras compañías aéreas.

⁽⁴⁸⁾ Se mencionan los demás criterios de comparación que se someten a análisis en el apartado 60 de las Directrices de aviación de 2014.

⁽⁴⁹⁾ Véase el apartado 59 de las Directrices de aviación de 2014.

- (277) Además, conviene recordar que la infraestructura del aeropuerto debe estar abierta a todas las compañías aéreas y no puede reservarse a una compañía aérea concreta con el fin de excluir que la ventaja resultante de una ayuda compatible con el mercado interior concedida en beneficio de un operador aeroportuario se transfiera a una compañía aérea concreta.
- (278) Asimismo, la Comisión señala a este respecto que la diferenciación de precios es una práctica comercial normal. Tales políticas de diferenciación de precios deben, sin embargo, estar justificadas desde el punto de vista comercial.
- (279) El régimen de incentivos de 2005 tenía por objeto aumentar la competitividad del KLU. Al elaborar el régimen de incentivos de 2005, el operador del KLU analizó las cifras de pasajeros, los movimientos del aeropuerto y los resultados financieros de los ejercicios anteriores. Las autoridades austriacas alegan que una comparación de mercado realizada en aquel momento mostraba que el KLU figuraba entre los aeropuertos más caros de Austria por sus elevados costes fijos medios.
- (280) La Comisión observa que, a partir de 1 de octubre de 2003, AUA había reducido unilateralmente los pagos de las tasas aeroportuarias adeudadas al KLU. KFBG y AUA concluyeron el 20 de octubre de 2005 un acuerdo de transacción sobre el pago de las tasas de rotación del período comprendido entre el 1 de octubre de 2003 y el 20 de octubre de 2005, período en el cual KFBG registró considerables pérdidas por el impago de las tasas aeroportuarias. Por otra parte, en octubre de 2005 finalizaron repentinamente todos los acuerdos suscritos en 2002 entre KFBG, DMG, Ryanair, LV y AMS, porque Ryanair había suspendido el tráfico de pasajeros entre KLU y STN por cuestiones económicas. La conjunción de todos estos factores hizo que KLU revisara su formación de precios e introdujera el régimen de incentivos de 2005.
- (281) Según la información facilitada por las autoridades austriacas, la administración de KFBG preparó un detallado estudio de rentabilidad *ex ante* que la junta de supervisión de KFBG aprobó.
- (282) Al evaluar este estudio de rentabilidad *ex ante*, la Comisión constata que se trata de un estudio integral de KFBG basado en su sistema de facturación en función de los costes totales. Este análisis de costes y beneficios *ex ante* contiene una exhaustiva fórmula para el cálculo de los costes totales de KFBG. Los costes se asignan a diversas partidas presupuestarias que cubren todos los costes incurridos en concepto de funcionamiento del aeropuerto (tarifa de aterrizaje, tarifa de uso de infraestructura en tierra, tarifa de uso de infraestructura en pista, tarifa por pasajero, tasas por gestión de tráfico de aeronaves y por asistencia de operaciones). En el estudio de rentabilidad se explica en profundidad cómo se calcularon el factor de costes [...] EUR aplicable a los costes en función del número de vuelos (es decir, la masa máxima de despegue) y el factor de costes [...] EUR en función del número de pasajeros mediante el sistema de contabilidad de costes de KFBG que estaba en vigor en ese momento. Los costes de gestión de tráfico de aeronaves por un total del 51 % representaban la adquisición de prestaciones externas del subcontratista Tyrolean Airways y, por tanto, se calcularon como costes de prestaciones externas. El tipo de interés de capitalización indicado por KFBG del 8 % se calculó según el método del coste medio ponderado del capital [Weighted Average Cost of Capital Method (WACC, por sus siglas en inglés)] y correspondía al tipo publicado por el aeropuerto de Viena en 2002. Como ingresos no aeronáuticos, KFBG declaraba fuentes de ingreso como las tiendas aeroportuarias, los estacionamientos del aeropuerto, el almacén de cargas y los ingresos de alquileres y arrendamientos. Los ingresos medios de estas fuentes arrojaron, restando los gastos correspondientes medidos en las fechas establecidas de los años anteriores, un beneficio medio no aeronáutico de [...] EUR por pasajero. KFBG declaró un valor redondeado en concepto de ingresos no aeronáuticos de [...] EUR por pasajero. Todas estas hipótesis que sirvieron de base resultan comprensibles. En especial porque se basan en costes e ingresos calculados y, en el caso de las fechas de los costes, en un sistema de medición de costes sofisticado.
- (283) Los valores de los costes e ingresos de KFBG determinados de este modo se tomaron seguidamente para el análisis de costes y beneficios de diversos modelos de cálculo. Estos modelos se basaban en diferentes conexiones con origen y destino en el KLU con distintas aeronaves y con diversos supuestos de aprovechamiento de las capacidades. Las rutas seleccionadas correspondían a las típicas rutas como las que resultan interesantes para un pequeño aeropuerto regional como Klagenfurt. Estos análisis se corresponden con el método de los costes adicionales de conformidad con las Directrices de aviación, puesto que miden la posibilidad de cubrir los correspondientes costes adicionales con los ingresos previstos del tráfico adicional de cada modelo y de alcanzar un beneficio proporcionado. A petición de la Comisión, las autoridades austriacas presentaron modelos adicionales para abarcar todas las hipótesis típicas y rutas que probablemente fueran de interés para KFBG en 2005.
- (284) Según información facilitada por las autoridades austriacas, el KLU había previsto que no sería necesario realizar inversiones adicionales para prestar servicios aeroportuarios adicionales a los usuarios del régimen de incentivos de 2005. En este contexto, la Comisión observa que el régimen de incentivos de 2005 ofrecía de hecho descuentos solo para compañías aéreas nuevas, conexiones nuevas o incremento del tráfico de pasajeros y, por tanto, no tenía un efecto negativo en el *statu quo* del aeropuerto. La Comisión señala que sobre todo tras la partida de Ryanair en octubre de 2005, el KLU tenía capacidad ociosa, por lo que se podía admitir un tráfico

adicional de pasajeros, sin necesidad de modernizar la infraestructura ni de adquirir equipo adicional o contratar nuevo personal. Austria ha confirmado que no había necesidad de contratar nuevo personal ni de ampliar la infraestructura existente u otros equipos con el fin de atender a compañías aéreas o conexiones nuevas (por ejemplo, las cintas transportadoras para equipajes y el personal existentes eran suficientes). Por tanto, la Comisión concluye que los costes adicionales se restringían a los incentivos ofrecidos en virtud del régimen de incentivos de 2005.

- (285) Asimismo, el KLU preveía que con cada nueva compañía aérea o servicio aéreo se generarían ingresos tanto aeronáuticos como no aeronáuticos. Dado que el nivel de costes se mantuvo estable, cada nueva compañía aérea o conexión, según Austria, realizaba una aportación positiva a la rentabilidad del aeropuerto. El KLU podía, por consiguiente, prever, desde un punto de vista *ex ante*, que cada nueva compañía aérea o conexión aérea tendría como consecuencia un incremento de los ingresos, puesto que no se requerían inversiones simultáneas. La Comisión estima que el régimen de incentivos de 2005 generó efectivamente, desde el punto de vista *ex ante*, un aumento gradual de la rentabilidad.
- (286) Ello se ve corroborado también por el hecho de que, tras la introducción del régimen de incentivos de 2005, KFBG logró efectivamente captar una serie de nuevas compañías aéreas (como Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa, Germanwings), reforzar los servicios a los aeropuertos de destino existentes (AUA) y abrir nuevas rutas. La estrategia orientada a los descuentos que el KLU aplicó para expandir la actividad comercial tuvo éxito. Además, los datos disponibles permiten inferir que el régimen de incentivos de 2005 incrementó gradualmente los ingresos del aeropuerto (subida de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de [...] EUR en el año 2006 a [...] EUR en el año 2010).
- (287) La Comisión observa, además, que al analizar el régimen de incentivos de 2005 también debería considerar en qué medida el régimen ha de evaluarse en el marco de una estrategia global del aeropuerto cuyo objetivo es obtener rentabilidad al menos a largo plazo. A este respecto, la Comisión debe analizar los documentos disponibles en el momento en que se elaboró el régimen de incentivos de 2005 y tener en cuenta la evolución que en aquel entonces podría haber previsto en condiciones razonables. En particular, la Comisión deberá tener en cuenta los cambios producidos en el mercado por la liberalización del mercado del transporte aéreo, el acceso al mercado y el desarrollo de compañías de bajo coste y otras compañías aéreas de punto a punto, los cambios en la estructura organizativa y económica del sector aeroportuario y la medida de diversificación y complejidad de las funciones de los aeropuertos, la mejora de la competencia entre las compañías aéreas y aeropuertos, las condiciones económicas inseguras debido al cambio de las condiciones de mercado actuales y todas las inseguridades relativas a las condiciones marco económicas. La Comisión observa que el KLU –como se ha explicado en los considerandos 279 y 280– tenía diferentes motivos (como los déficits en las tasas aeroportuarias de AUA de octubre de 2003 a octubre de 2005 y la partida de Ryanair en octubre de 2005) para considerar el régimen de incentivos de 2005 un paso necesario para asegurar su supervivencia y su rentabilidad.
- (288) Por último, la Comisión señala que la infraestructura del KLU está abierta a todas las compañías aéreas y no está destinada a una compañía aérea concreta. Además, el régimen de incentivos de 2005 se publicó en el sitio web del KLU y también estuvo abierto a todas las compañías aéreas interesadas.

7.2.3. Conclusión

- (289) A la luz de estas consideraciones, la Comisión concluye que el KLU actuó como un operador en una economía de mercado cuando aprobó el régimen de incentivos de 2005. Por tanto, la medida no concedió de ninguna manera una ventaja económica a las compañías aéreas en cuestión y no representó una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. No obstante, esta conclusión se refiere solo a las compañías aéreas a las que se aplicó únicamente el régimen de incentivos de 2005. La conclusión no es automáticamente la misma para los casos en que la aplicación del régimen a una compañía aérea determinada se ha combinado con un acuerdo bilateral como, por ejemplo, un contrato de comercialización. En este caso, al aplicar el principio del operador en una economía de mercado, más bien debe tenerse en cuenta el efecto combinado del régimen de incentivos y el acuerdo bilateral.

7.3. La conclusión del acuerdo de transacción con AUA y la aplicación del régimen de incentivos de 2005 a AUA

7.3.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (290) Con la prestación de servicios de transporte aéreo, AUA ejerce una actividad económica y representa, por lo tanto, una empresa a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.3.2. Ventaja económica

- (291) A fin de determinar si un acuerdo entre un aeropuerto de propiedad pública que cuenta con recursos públicos y una compañía aérea confiere una ventaja económica a esta última, es necesario analizar si dicho acuerdo era compatible con el principio del operador en una economía de mercado como se ha explicado en los considerandos 261 a 278.

7.3.2.1. Plazo para la evaluación de los costes e ingresos adicionales

- (292) A la hora de decidir si se celebra un contrato de servicios aeroportuarios o un contrato de servicios de comercialización, un operador en una economía de mercado elegirá un horizonte temporal para su evaluación sobre la base de la duración del correspondiente acuerdo. Dicho de otro modo, un operador prudente en una economía de mercado evaluará los costes e ingresos adicionales correspondientes al período de vigencia de los acuerdos.
- (293) En el presente caso cabe mencionar una particularidad de la situación de KFBG en el momento de suscribir el acuerdo con AUA. El 20 de octubre de 2005, KFBG debía analizar no solo la evolución futura de sus relaciones contractuales con AUA, sino también el pasado hasta octubre de 2003. A partir de 1 de octubre de 2003, AUA había reducido *motu proprio* los pagos correspondientes a las tasas de rotación debidas en el KLU. Por este motivo, el 17 de noviembre de 2003, KFBG interpuso ante el Tribunal Regional una acción civil contra AUA por los pagos pendientes de las tasas aeroportuarias. Cuando, tras este litigio, KFBG suscribió el acuerdo de transacción de 20 de octubre de 2005, no solo debió considerar las tasas aeroportuarias que habrían de pagarse en el futuro, sino también los pagos pendientes del período anterior que esperaba recuperar.

7.3.2.2. Evaluación

- (294) El 20 de octubre de 2005, KFBG y AUA suscribieron un acuerdo de transacción para el período comprendido entre el 1 de octubre de 2003 y el 20 de octubre de 2005. En él, las partes convinieron en poner punto final a ambos litigios en curso. El primero de estos procedimientos se sustanció ante el Tribunal regional y se refería a la acción civil incoada por KFBG contra AUA por tasas aeroportuarias pendientes de pago. En el segundo procedimiento se trataba de una solicitud de conformidad con la Ley sobre cárteles que había presentado AUA ante el Tribunal nacional de la Competencia contra KFBG.
- (295) En el acuerdo de transacción se pactaron las siguientes cláusulas:
- AUA se comprometió a pagar un importe por un total de [...] EUR a KFBG.
 - Las partes acordaron que el régimen de incentivos de KFBG de 1 de septiembre de 2005 sería parte integrante del acuerdo de transacción y que se aplicaría a AUA con efecto retroactivo a 1 de octubre de 2003.
- (296) Las autoridades austriacas alegan que KFBG/DMG no había elaborado un plan de negocio *ex ante* previamente al acuerdo de transacción celebrado con AUA.
- (297) Asimismo, declararon que KFBG, KLH y el bufete de abogados que representaba a KFBG en ambos procedimientos judiciales, habían evaluado en profundidad las ventajas y las desventajas jurídicas y económicas de suscribir el acuerdo. Como prueba de estas evaluaciones y consideraciones, las autoridades austriacas facilitaron numerosos informes y actas que la junta directiva había presentado a la junta de supervisión de KFBG ⁽⁵⁰⁾, así como las diligencias judiciales disponibles.
- (298) De estos documentos se extraen las siguientes conclusiones:
- (299) Por un lado, en octubre de 2005, AUA adeudaba a KLU tasas de rotación pendientes de pago por un total de [...] EUR. Por este motivo, KFBG interpuso ante el Tribunal regional una acción civil contra AUA, puesto que opinaba que AUA no tenía ningún derecho a reducir unilateralmente los pagos en octubre de 2003. Como KFBG había cumplido sus compromisos dimanantes del contrato de servicios de transporte aéreo suscrito con AUA, el inicio de acciones judiciales por parte de KFBG parecía ser el paso lógico.
- (300) Además, cabe destacar que AUA presentó el 7 de enero de 2004 una amplia contestación a la demanda en este procedimiento. Por otra parte, el 17 de octubre de 2004, AUA presentó ante el Tribunal de la Competencia nacional una solicitud de conformidad con la Ley sobre cárteles por abuso de una posición dominante de mercado por parte de KFBG. Por consiguiente, al intentar imponer su derecho al pago de todas las tasas aeroportuarias ante AUA, KFBG se vio confrontada con una fuerte oposición jurídica por parte de la compañía aérea.

⁽⁵⁰⁾ Véanse los informes de las 167.^a-173.^a reuniones de la junta de supervisión de KFBG de 29 de julio de 2004, 8 de octubre de 2004, 1 de diciembre de 2004, 4 de marzo de 2005, 4 de mayo de 2005, 30 de septiembre de 2005 y 12 de diciembre de 2005.

- (301) Paralelamente, las tasas aeroportuarias pendientes y el litigio en curso tuvieron efectos serios en la situación económica de KFBG. De los informes de la junta de supervisión de KFBG ⁽⁵¹⁾ se desprende que la situación de liquidez de KFBG era sumamente delicada por estas deudas pendientes y los socios de KFBG se vieron obligados a desembolsar una subvención de [...] EUR. Esta necesidad de recursos en efectivo también queda patente en los estados de flujo de capital de KFBG correspondientes a los años 2003-2005.
- (302) Como se desprende de las diligencias judiciales, KFBG no tuvo la posibilidad de obtener medidas provisionales contra AUA por el pago, dado que las condiciones para este recurso jurídico no estaban dadas en el caso de KFBG. Al mismo tiempo, AUA se negó a pagar el importe total de las tasas de rotación, puesto que estas eran muchos más elevadas que las correspondientes tasas que pagaba Ryanair en el KLU. AUA exigió un trato igualitario con Ryanair y, al respecto, adujo los siguientes argumentos: imperativo de contratación y obligación de brindar trato igualitario por parte del KLU; abuso de una posición dominante de mercado por parte del KLU y protección contra competencia desleal. Además, AUA alegó que el KLU había infringido el artículo 63 de la Ley de aviación (en lo sucesivo, «LFG», por su versión en alemán) y el artículo 20 del Reglamento de funcionamiento de aeropuertos civiles (en lo sucesivo «ZFBO», por su versión en alemán). Según el artículo 63 de la LFG, todas las compañías aéreas deben tener acceso a aeropuertos civiles en las mismas condiciones. Según el artículo 20 del ZFBO, las tasas aeroportuarias deben calcularse según características objetivas. Como estos argumentos jurídicos *prima facie* no son del todo injustificados, KFBG no podía estar segura de que AUA perdería el procedimiento civil ante el Tribunal regional.
- (303) Aparte de esto, la correspondencia intercambiada en ambos procesos entre KFBG y AUA demuestra que AUA amenazó a KFBG durante los procedimientos con dejar de operar en el futuro los aeropuertos de destino de AUA desde el KLU. No obstante, para el KLU, el servicio de transporte aéreo de AUA entre Klagenfurt y la capital austriaca Viena fue, y sigue siendo, la conexión aérea más importante. Por consiguiente, el mantenimiento de las conexiones regulares al eje de tráfico de Viena de AUA era para KFBG de esencial importancia. A consecuencia de la amenaza de AUA, KFBG comenzó a buscar en 2004 y 2005 proveedores alternativos para poder garantizar la conexión aérea a Viena también en caso de que se suspendieran totalmente los servicios de AUA en KLU.
- (304) Las autoridades austriacas declararon que, no obstante, KFBG no pudo encontrar otra compañía aérea que ofreciera servicios similares a los AUA entre el KLU y el aeropuerto de Viena. Para el KLU, la suspensión del tráfico aéreo por parte de AUA habría supuesto la pérdida de su compañía aérea más importante y generado un sobreendeudamiento.
- (305) A solicitud de la Comisión, Austria facilitó un análisis *ex ante* reconstruido y detallado de la situación financiera de KFBG el 20 de octubre de 2005.

Cuadro 8

Análisis *ex ante* reconstruido de cuatro hipótesis diferentes para las relaciones entre KFBG y AUA

Hipótesis de cálculo basado en la extrapolación de 2005	Hipótesis 1 con AUA como paga- dor puntual	Hipótesis 2 suspensión com- pleta de AUA	Hipótesis 3 incluida AUA con incentivo	Hipótesis 4 año del procedi- miento de AUA
Resultado de la explotación	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado del ejercicio	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de tesorería	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de tesorería después de inver- siones	[...]	[...]	[...]	[...]
Base de 2005 en miles de EUR Pasajeros de salida	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵¹⁾ Véanse los informes de la junta de supervisión de KFBG de 4 de mayo de 2005 (punto 5), 1 de diciembre de 2004 (punto 3), 8 de octubre de 2004 (punto 8) y 29 de julio de 2004 (punto 7).

Hipótesis de cálculo basado en la extrapolación de 2005	Hipótesis 1 con AUA como pagador puntual	Hipótesis 2 suspensión completa de AUA	Hipótesis 3 incluida AUA con incentivo	Hipótesis 4 año del procedimiento de AUA
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]
Depreciación de los ingresos de AAG				[...]
Ingresos aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]
Otros ingresos	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado de la explotación	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos materiales	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos de personal	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]
Reembolso de costes de cooperaciones de mercadotecnia	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado de la explotación	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado financiero	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado del ejercicio	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de tesorería (resultado del ejercicio más amortizaciones)	[...]	[...]	[...]	[...]
Inversiones de sustitución necesarias anuales 1 500 000-2 000 000 EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de tesorería después de inversiones	[...]	[...]	[...]	[...]

Proyecto AAG aeropuertos de destino Viena y Fráncfort 2005	
MTOW (Viena y Fráncfort)	[...]
Pasajeros de salida (Viena y Fráncfort)	[...]
Rotaciones	[...]
Ingresos del proyecto	[...]
Costes del proyecto/costes marginales	
Gestión de tráfico de aeronaves (*)	[...]
Por vuelo	[...]
Por pasajero	[...]
Suma de los costes del proyecto redondeados	[...]
Resultado del proyecto redondeado	[...]
Incentivos redondeados	[...]

(*) No se originan gastos de gestión de tráfico de aeronaves para KFBG, puesto que la filial de KFBG Tyrolean Airways presta este servicio a AUA y no la propia KFBG.

- (306) En la elaboración del análisis del cuadro 8, Austria partió de las siguientes consideraciones. El análisis se refiere a cuatro hipótesis diferentes y sus respectivos efectos financieros para KFBG:
- a) hipótesis de una continuidad del acuerdo, en la que AUA paga las tasas aeroportuarias completas como lo hizo hasta octubre de 2003 (como si AUA hubiera seguido pagando las tasas);
 - b) hipótesis de una suspensión completa de todos los servicios de AUA en el KLU;
 - c) hipótesis de una continuidad del contrato con AUA con aplicación del régimen de incentivos de 2005 (firma del acuerdo de transacción); e
 - d) hipótesis de una continuidad del acuerdo, en la que AUA continúa pagando solo una parte de las tasas aeroportuarias debidas (sin firma del acuerdo de transacción).
- (307) La Comisión observa que, habida cuenta de los litigios con AUA, solo las últimas tres hipótesis habrían sido alternativas viables para KFBG, dado que la primera hipótesis es meramente teórica. A su vez, de estas tres hipótesis, solo la tercera era, evidentemente, una opción lógica para un operador en una economía de mercado, teniendo en cuenta la situación en la que se encontraba KFBG. En la cuarta hipótesis, en la que KFBG no habría suscrito el acuerdo de transacción y AUA habría seguido pagando una parte de las tasas aeroportuarias, la situación financiera y de liquidez de KFBG habría empeorado. Comparado con otras hipótesis, la cuarta hipótesis habría tenido como consecuencia en el futuro un flujo de tesorería sumamente negativo para KFBG. El resultado habría sido peor aún en la segunda hipótesis, en el caso de que AUA hubiera suspendido todos los servicios en el KLU porque el acuerdo de transacción no se habría firmado y el litigio continuaría. En esta hipótesis, el flujo de tesorería de KFBG habría empeorado aún más en el futuro.
- (308) Habida cuenta de estas consideraciones, la Comisión observa que la tercera hipótesis fue la única elección posible para un operador en una economía de mercado que se encontrara en la situación en la que KFBG se encontraba KFBG en octubre de 2005. En la tercera hipótesis, si bien AUA pagaría las tasas aeroportuarias debidas, no lo haría en su totalidad, solo pagaría [...] EUR en lugar de la deuda total de [...] EUR. Un operador en una economía de mercado habría calculado las pérdidas parciales de las tasas aeroportuarias en la evaluación de los efectos positivos del acuerdo de transacción: en virtud del acuerdo de transacción, AUA pagaría casi dos tercios de la deuda total, lo que generaría en el futuro un flujo de tesorería positivo, solventaría los problemas de liquidez del KLU y, a la vez, garantizaría la continuidad de los servicios de transporte aéreo regular de AUA en el KLU. El resultado descontado previsto de la tercera hipótesis fue positivo.
- (309) Por este motivo, la Comisión concluye que un operador en una economía de mercado habría suscrito, desde la óptica *ex ante*, el acuerdo de transacción, en lugar de elegir una de las otras alternativas.

7.3.3. Conclusión

- (310) La Comisión estima que KFBG/DMG actuó como operador en una economía de mercado al suscribir el acuerdo de transacción con AUA. Por tanto, la medida no concedió de ninguna manera una ventaja económica a AUA por la decisión de suscribir el acuerdo de transacción y no representó una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.4. Los acuerdos con Ryanair, LV y AMS de 2002

7.4.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (311) Ryanair presta servicios de transporte aéreo, LV y AMS prestan servicios de comercialización. La prestación de tales servicios es una actividad económica. En consecuencia, Ryanair, LV y AMS son empresas a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.4.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (312) Para constituir ayuda estatal, las medidas deben ser financiadas con cargo a recursos estatales y la decisión de concederlas debe ser imputable al Estado. Respecto a los criterios aplicables para evaluar la existencia de recursos públicos y la imputabilidad al Estado se remite a los considerandos 224 a 232.
- (313) La Comisión señala que KFBG/DMG es propiedad del Estado en un 100 %. Hasta 2003, el capital social pertenecía a la República de Austria (60 %), al estado federado de Carintia (20 %) y a la ciudad de Klagenfurt

(20 %). En abril de 2003, el estado federado de Carintia adquirió las participaciones de la República de Austria. Por tanto, el estado federado de Carintia (80 %) y la ciudad de Klagenfurt (20 %) mantuvieron las participaciones desde 2003. En consecuencia, KFBG/DMG deben considerarse empresas públicas a tenor del artículo 2, letra b), de la Directiva 2006/111/CE de la Comisión ⁽⁵²⁾, cuyos recursos son recursos estatales.

- (314) Además, los acuerdos con Ryanair, AMS y LV de 2002 han de imputarse al Estado. Por un lado, es lo que adujo Austria al declarar que el estado de Carintia estuvo implicado en la conclusión de todos los contratos comerciales entre KFBG/DMG y las compañías aéreas. Dicho de forma más general, la administración y los consejos de supervisión de KFBG y DMG mantuvieron al estado de Carintia al corriente de la evolución de todos los acuerdos. Desde la perspectiva del estado de Carintia, la conclusión de diferentes acuerdos era de interés para el Estado federado. En segundo lugar, el estado de Carintia financiaba los costes de comercialización que se originaban por los contratos comerciales celebrados por KFBG/DMG.
- (315) Además, las autoridades austriacas confirmaron expresamente esta implicación al hacer referencia a los acuerdos de 2002 con Ryanair y AMS. También se confirma esta participación y esta implicación de las autoridades en los contratos de 2002 con las actas de las reuniones del Gobierno del estado de Carintia, en las que se debatió la conclusión de los contratos de servicios de transporte aéreo y de los contratos comerciales ⁽⁵³⁾.
- (316) Además, los costes de estos contratos de 2002 fueron soportados por el estado de Carintia y la ciudad de Klagenfurt (véase la sección 7.1), una financiación por parte del Estado que se acordó antes de suscribir el contrato con la compañía aérea y que hizo que fuera necesaria la aprobación, al menos indirecta, de los acuerdos por parte del estado de Carintia.
- (317) La estructura orgánica y la cadena de influencia son otro indicador más de la imputabilidad de la conclusión del paquete de acuerdos al Estado. Como ya se ha mencionado en los considerandos 228 a 232, las decisiones de KLM y de la ciudad de Klagenfurt debían imputarse al Estado. Los dos socios de KFBG designaron a los miembros de la junta de supervisión de KFBG/DMG (que, a su vez, nombra a los miembros de la administración), lo que tuvo como consecuencia que la junta de supervisión (y la administración) de KFBG también reflejara la proporción de participación de los partidos representados en el Parlamento de Carintia. Como KLM y la ciudad de Klagenfurt son las únicas socias de KFBG/DMG y nombran a los miembros de la junta de supervisión de KFBG/DMG (y estos, a su vez, designan a los miembros de la administración), puede partirse del supuesto de que ejercen una influencia dominante sobre KFBG/DMG y controlan sus recursos.
- (318) Al suscribir los acuerdos con Ryanair, KFBG representaba activamente los intereses del estado de Carintia en la existencia y el mantenimiento de un aeropuerto en Klagenfurt potente y sostenible para el estado de Carintia.
- (319) Las autoridades austriacas confirmaron que los acuerdos celebrados entre KFBG/DMG y Ryanair, así como con sus filiales, deben imputarse al estado federado de Carintia a tenor de lo dispuesto en la sentencia en el asunto *Stardust Marine* ⁽⁵⁴⁾.
- (320) En vista de tales consideraciones, la Comisión opina que hay indicios suficientes para llegar a la conclusión de que los acuerdos celebrados en 2002 entre KFBG/DMG y Ryanair/LV/AMS son imputables al Estado.

7.4.3. Ventaja económica

7.4.3.1. Aplicación del principio del operador en una economía de mercado al acuerdo con Ryanair, LV y AMS de 2002

- (321) Respecto a la aplicación del principio del operador en una economía de mercado se remite a los considerandos 261 a 278.
- (322) Para aplicar este principio, teniendo en cuenta los hechos relativos a este asunto, la Comisión considera que en primer lugar deben responderse las siguientes preguntas:

— ¿Deben analizarse el contrato de servicios de comercialización y el contrato de servicios aeroportuarios separada o conjuntamente?

⁽⁵²⁾ 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).

⁽⁵³⁾ Véase, por ejemplo, el acta de la reunión del Gobierno del estado federado de Carintia de 29 de enero de 2002, p. 1.

⁽⁵⁴⁾ Sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- ¿Qué ventajas habría podido esperar un hipotético operador en una economía de mercado en lugar de KFBG/DMG de los contratos de servicios de comercialización?
 - ¿Cuál es la pertinencia de la comparación de los términos de los contratos de servicios aeroportuarios afectados por el procedimiento de investigación formal con las tasas aeroportuarias facturadas en otros aeropuertos a efectos de aplicar el principio del operador en una economía de mercado?
- (323) Tras responder estas preguntas, el siguiente paso para la Comisión consiste en la aplicación del principio del operador en una economía de mercado a los acuerdos suscritos con Ryanair, LV y AMS en 2002.
- a) *A propósito de un análisis conjunto del contrato de servicios de comercialización y el contrato de servicios aeroportuarios*
- (324) La Comisión considera que, en la prueba basada en el principio del operador en una economía de mercado, dos tipos de medidas cubiertas por el procedimiento de investigación formal en el presente asunto, a saber, el contrato de servicios aeroportuarios y los tres contratos de servicios de comercialización, deben evaluarse conjuntamente como una medida única. Este planteamiento se refiere al contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre Ryanair y KFBG, por una parte, y al contrato de servicios de comercialización celebrado entre DMG y LV y AMS, por la otra.
- (325) Existen varios indicios que apuntan a que tales acuerdos han de evaluarse como una única medida, ya que se celebraron en el marco de una transacción única.
- (326) En primer lugar, se trataba fundamentalmente de las mismas partes contratantes:
- 1) LV es una filial al 100 % de Ryanair. Los dos contratos de servicios de comercialización se suscribieron en nombre de Sean Coyle, director de LV, quien, además, ocupaba una serie de cargos directivos en Ryanair, entre ellos, el de director de planificación de ventas, director de selección de rutas, rentabilidad, estrategia de redes, distribución de capacidades, relaciones con los inversores y director comercial. A efectos de las normas sobre ayudas estatales, LV y Ryanair se consideran una empresa única, dado que LV actúa como intermediario en interés y bajo el control de Ryanair. Lo anterior se infiere del preámbulo de ambos contratos de servicios de comercialización, según los cuales DMG contrata a LV para que procure que en el servicio aéreo regular se transporten pasajeros en nuevas rutas desde localidades del Reino Unido o Europa continental hacia el KLU y que para ello se utilicen aeronaves compatibles con el medio ambiente con una capacidad mínima de 140 asientos. El primer contrato de servicios de comercialización de 22 de enero de 2002 establece, además, que la explotación de los servicios de transporte «deberá seguir abarcando 348 rotaciones anuales (87 rotaciones trimestrales) con efecto a partir del [...]». Estas declaraciones demuestran las estrechas relaciones entre estos contratos comerciales y el contrato de servicios de transporte aéreo celebrado entre Ryanair y KFBG.
 - 2) AMS también es una filial al 100 % de Ryanair. El contrato de servicios de comercialización fue suscrito por Eddie Wilson, director de AMS, quien también desempeñaba diversas funciones directivas en Ryanair, por ejemplo, como director de personal y de operaciones de vuelo. A efectos de las normas sobre ayudas estatales, AMS y Ryanair se consideran una empresa única, en el sentido de que AMS actúa como intermediario en interés y bajo el control de Ryanair. Respecto a este acuerdo con AMS, se infiere también del hecho de que en el preámbulo del contrato de servicios de comercialización se remite en varios pasajes al sitio web de Ryanair. Dice que DMG encarga a AMS la creación de enlaces de internet al sitio de viajes sumamente popular www.ryanair.com, que AMS es un exitoso desarrollador y operador del sitio web de viajes www.ryanair.com y que se habría acordado la utilización del sitio web www.ryanair.com como instrumento de comercialización. Estas afirmaciones confirman que los intereses de AMS y Ryanair en este acuerdo eran coincidentes.
 - 3) DMG es una filial al 100 % de KFBG. Como se señala en los considerandos (313) y ss., la decisión de KFBG de celebrar un contrato de servicios aeroportuarios con compañías aéreas como Ryanair era imputable al Estado. La influencia de control de KFBG/DMG la ejercía, en este caso, el Estado federado de Carintia. Considerando, sin embargo, que era siempre el Estado de Carintia el que designaba a los miembros de la junta de supervisión de KFBG y DMG y que financió, efectivamente, una parte de las pérdidas de KFBG/DMG (por lo que ejercía una importante influencia en ambas y tenía un gran interés financiero en estas empresas), cabe considerar con certeza que el Estado federado ejercía un control efectivo sobre KFBG/DMG. En lo que respecta a la relación comercial entre Ryanair y KFBG, por una parte, y LV y DMG, por la otra, la Comisión considera que el interés de KFBG y de DMG en celebrar los acuerdos correspondientes convergió en gran medida: ambas estaban interesadas en incrementar el tráfico del aeropuerto y era irrelevante si KFBG celebraba ambos contratos o si, en su lugar, DMG firmaba el contrato de comercialización. Habida cuenta de ello, el hecho de que el contrato de servicios aeroportuarios se celebró con KFBG, mientras que el contrato de servicios de comercialización, con la filial dependiente de aquella, no impide que se concluya que ambos acuerdos constituyen una única transacción comercial.

- (327) En segundo lugar, los cuatro acuerdos se concluyeron en la misma fecha, pues, en los cuatro casos, los acuerdos se suscribieron el 22 de enero de 2002.
- (328) En tercer lugar, en el contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre Ryanair y KFBG se hace alusión directa a los pagos en concepto de comercialización de [...] EUR anuales que DMG debía pagar a los asesores profesionales autorizados en medios de Ryanair, es decir, LV. Según el acuerdo, el KLU garantiza que DMG pague a los asesores profesionales autorizados en medios de Ryanair una suma total de [...] EUR anuales por la rotación diaria a partir del 27 de junio de 2002. Con esta afirmación se establece una clara relación entre los pagos en concepto de comercialización y los vuelos diarios de Ryanair.
- (329) En cuarto lugar, el primer contrato de comercialización establece que si las prestaciones aeroportuarias fueran en un trimestre cualquiera inferiores al volumen mínimo establecido, DMG estará autorizada a comunicar a LV por escrito su intención de suspender el pago de los importes; si en el trimestre en cuestión no vuelve a alcanzarse el volumen mínimo pertinente, el contrato finaliza con efectos inmediatos. Ello demuestra, de nuevo, que el contrato de servicios de comercialización y el contrato de servicios aeroportuarios son indisolubles.
- (330) En quinto lugar, se desprende de las actas de las reuniones del Gobierno del Estado de Carintia que el Gobierno del Estado de Carintia debatió la firma de los diferentes acuerdos como un asunto conjunto. La decisión de si debía celebrarse un contrato de comercialización con LV/AMS también estaba estrechamente asociada a la decisión relativa a la celebración de un contrato de servicios aeroportuarios con Ryanair ⁽⁵⁵⁾.
- (331) En conclusión, los contratos de servicios de comercialización celebrados por DMG y LV y AMS están, pues, indisolublemente relacionados con el contrato de servicios aeroportuarios firmado por Ryanair y KFBG. Estas consideraciones demuestran que, sin el contrato de servicios aeroportuarios, los contratos comerciales no se hubieran celebrado. En efecto, los contratos de servicios de comercialización definen expresamente que están asociados a una nueva conexión aérea entre el Reino Unido y Klagenfurt y que, esencialmente, prevén servicios de comercialización que se prestarán mediante el uso del sitio web de viajes www.ryanair.com y que sirven para publicitar dicha conexión aérea. Al mismo tiempo, parece que la conclusión del contrato de servicios aeroportuarios también estaba estrechamente relacionada con los contratos de servicios de comercialización. En el contrato de servicios aeroportuarios figura entre las obligaciones de Ryanair que Ryanair elaborará en colaboración con DMG un plan de comercialización de los servicios que se actualizará periódicamente y que servirá a los fines de someterlo a consideración y a título informativo para el KLU; este plan prevé que los correspondientes sitios web de turismo estén enlazados con el sitio web de Ryanair y, de ser posible, se incluirán los logotipos propios. En virtud de dicha alegación se establece una clara relación entre el contrato de servicios aeroportuarios y los contratos comerciales celebrados el mismo día entre DMG y AMS y LV.
- (332) Estos elementos, relativos a los distintos contratos de servicios de comercialización, indican que las prestaciones de comercialización previstas en dichos contratos están, tanto por su duración como por su naturaleza, íntimamente vinculadas a los servicios de transporte aéreo propuestos por Ryanair que se mencionan en los contratos de servicios de comercialización y que son objeto del contrato de servicios aeroportuarios correspondiente. Los contratos de servicios de comercialización indican incluso que tienen su origen en el compromiso de Ryanair de operar los servicios de transporte en cuestión. Los contratos de servicios de comercialización no pueden, por tanto, disociarse del contrato de servicios aeroportuarios que tiene su repercusión en ellos y en el que ellos tienen su finalidad.
- (333) Por tales motivos, la Comisión considera apropiado analizar el contrato de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de comercialización de 22 de enero de 2002 conjuntamente, con vistas a determinar si constituyen o no una ayuda estatal.
- (334) En sus observaciones sobre la Decisión de ampliación, las autoridades austriacas se declararon de acuerdo con el enfoque elegido allí de analizar el contrato de servicios aeroportuarios y los contratos suscritos simultáneamente de servicios de comercialización conjuntamente.
- (335) En cambio, algunos terceros interesados, como Ryanair y AMS, no estaban de acuerdo con este planteamiento, pues consideraban que los contratos de servicios de comercialización debían analizarse por separado. En sus observaciones sobre la Decisión de ampliación, Ryanair manifestó su desacuerdo con el análisis conjunto del contrato de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de comercialización (haciendo referencia a exposiciones anteriores sobre este asunto ⁽⁵⁶⁾), dado que estos fueron suscritos por diferentes entidades y que no están vinculados entre sí. La celebración de un contrato de comercialización no es una condición para la explotación de las rutas de Ryanair con origen y destino en un aeropuerto. No obstante, este punto de vista no es compatible con una afirmación expresada por el consejero de Ryanair Sean Coyle en un mensaje de correo electrónico de 4 de agosto de 2005 dirigido al entonces gerente de KFBG Johannes Gatterer: «[...] the operation is

⁽⁵⁵⁾ Véase, por ejemplo, el acta de la reunión del Gobierno del estado federado de Carintia de 29 de enero de 2002, p. 1-5.

⁽⁵⁶⁾ Véase, por ejemplo, la contestación a la pregunta 4 de las observaciones de Ryanair de 4 de julio de 2011.

currently loss making and these losses are not sustainable into the future. I appreciate you have five year agreement in relation to the marketing amount of EUR [...] and naturally on cessation of the services no further quarterly payment falls due and this agreement ceases in line with main contract[...]» (...) la explotación está actualmente generando pérdidas y estas no podrán seguir soportándose en el futuro. Obviamente, sé apreciar el hecho de que tenga un acuerdo con un plazo de cinco años por una suma en concepto de comercialización de [...] EUR y que, naturalmente, con la suspensión de los servicios ya no procede efectuar los pagos trimestrales y este contrato finaliza conforme el contrato principal) ⁽³⁷⁾. Esta alegación establece una clara relación entre el contrato de servicios de comercialización y el correspondiente contrato principal, el contrato de servicios aeroportuarios.

- (336) Por otra parte, los hechos en autos confirman que el planteamiento elegido en la Decisión de ampliación y aprobado por Austria es fundado, como se demostró en los considerandos 324 a 333 y que, por tanto, los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de comercialización deben analizarse conjuntamente.
- (337) Asimismo, las autoridades austriacas alegaron en sus observaciones sobre la Decisión de ampliación que las partes nunca cumplimentaron el segundo contrato de servicios de comercialización suscrito el 22 de enero de 2002 entre DMG y AMS, es decir, que AMS no prestó los servicios de comercialización especificados en el contrato y que DMG nunca efectuó el pago previsto en el contrato de [...] EUR anuales por estos servicios. En prueba de ello, las autoridades austriacas presentaron una carta del asesor fiscal de DMG que dice que, tras una intensa investigación en la contabilidad de los años 2002-2005 no encontró ningún rastro de un pago anual de [...] EUR en virtud del segundo contrato de servicios de comercialización. No obstante, las autoridades austriacas no pudieron responder por qué, aparentemente, el tercer contrato de servicios de comercialización debía sustituir al segundo contrato de servicios de comercialización, puesto que en los archivos de KFBG no hay documentación de esa época y no hay ningún empleado de aquel momento que pueda reconstruir los hechos que llevaron a suscribir el tercer contrato de servicios de comercialización. Tampoco las observaciones de Ryanair sobre la Decisión de ampliación proporciona una confirmación al respecto, ya que allí no se alude a una sustitución definitiva del segundo contrato de servicios de comercialización.
- (338) La Comisión observa que el tercer contrato de comercialización no contiene ningún indicio de que este sustituya o reemplace al segundo contrato de comercialización.
- (339) Dado que no existen documentos sobre la presunta sustitución, salvo la aseveración de que en el marco del segundo contrato de servicios de comercialización no se efectuaron pagos, la Comisión llega a la conclusión de que el punto de vista de Austria no está sustentado en los elementos probatorios. Incluso cuando el segundo contrato de servicios de comercialización nunca se haya cumplimentado, cabe destacar que esto no habría tenido ninguna influencia en la evaluación de los costes previsibles para un operador en una economía de mercado: en el momento de la firma de los tres contratos de servicios de comercialización, un operador en una economía de mercado no habría tenido ningún motivo para suponer que, más adelante, uno de estos contratos no se aplicaría. Pero aun cuando el segundo contrato efectivamente no hubiera llegado a cumplimentarse, ello no habría tenido incidencia en la evaluación de los costes adicionales.
- b) *Ventajas que podría haber esperado un operador en una economía de mercado de contratos de servicios de comercialización y el precio que habría estado dispuesto a pagar por tales servicios*
- (340) Para poder aplicar el principio del operador en una economía de mercado al asunto en cuestión, la conducta de KFBG/DMG en calidad de firmantes del contrato de servicios aeroportuarios con Ryanair y de los contratos de servicios de comercialización con AMS y LV debe compararse con el de un hipotético operador en una economía de mercado encargado de la explotación del KLU.
- (341) Al analizar la transacción en cuestión deben evaluarse los beneficios que dicho operador en una economía de mercado hipotético, motivado por la expectativa de lucro, podría obtener de la contratación de servicios de comercialización. A este respecto, las repercusiones generales de dichos servicios en el turismo y la actividad económica de la región no deben, como tales, ser tenidas en cuenta. Solo ha de tenerse en cuenta la repercusión de los servicios en la rentabilidad del aeropuerto, ya que tal sería el único interés de un operador en una economía de mercado hipotético.
- (342) A este respecto, los servicios de comercialización estimulan el uso de las rutas afectadas por los contratos comerciales y los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes, ya que tienen por objeto la promoción de estas rutas. Un aumento del tráfico de pasajeros puede dar lugar a un incremento de los ingresos generados por determinadas tasas aeroportuarias para el operador del aeropuerto, así como a un aumento de los ingresos no aeronáuticos, concretamente, los asociados a los estacionamientos de automóviles, restaurantes y tiendas.
- (343) Por tanto, no cabe duda de que un operador en una economía de mercado que operara el aeropuerto del KLU en lugar de KFBG/DMG habría tenido en cuenta este efecto positivo al considerar la posibilidad de firmar los

⁽³⁷⁾ Mensaje de correo electrónico de 4 de agosto de 2005, 18.22 horas, de Sean Coyle (Ryanair) a Johannes Gatterer (KFBG).

contratos de servicios de comercialización y el correspondiente contrato de servicios aeroportuarios. En el presente caso, el operador en una economía de mercado habría calculado el efecto de la ruta aérea en cuestión en los ingresos y costes futuros, puesto que estimaría el número de pasajeros que utilizan dicha ruta, lo que se traduciría en el efecto positivo de los servicios de comercialización. Además, este efecto se habría evaluado durante todo el período de explotación de las rutas en cuestión, tal como se establece en el contrato de servicios aeroportuarios y en los contratos de servicios de comercialización.

- (344) Cuando un operador aeroportuario celebra un acuerdo para la promoción de determinadas rutas aéreas, es práctica ordinaria estimar el porcentaje de carga (o el factor de carga) ⁽⁵⁸⁾ de las rutas aéreas en cuestión y tenerlo en cuenta al evaluar futuros ingresos. La Comisión coincide con Ryanair en que los contratos de servicios de comercialización no solo generan costes para el aeropuerto sino que, además, le aportan beneficios.
- (345) Además, deberá determinarse si cabría prever la obtención de otros beneficios y cuantificarlos para un operador en una economía de mercado hipotético que explotara el KLU en lugar de KFBG/DMG, a saber, beneficios distintos del efecto positivo en el tráfico de viajeros de las rutas aéreas objeto del contrato de servicios de comercialización durante el período de explotación de estas rutas, según se establezca en los contratos de servicios de comercialización o en el contrato de servicios aeroportuarios.
- (346) Algunos terceros interesados ⁽⁵⁹⁾, en particular Ryanair, en su estudio de 17 de enero de 2014, apoyan esta tesis. El estudio mencionado se basa en la teoría de que los servicios de comercialización contratados por un operador aeroportuario, tal como KFBG/DMG, contribuirán a mejorar la imagen de marca del aeropuerto y, de resultas de ello, a incrementar de manera sostenible la cifra de pasajeros que lo utilizan y no solo las cifras correspondientes a las rutas aéreas objeto de los contratos de servicios de comercialización y del contrato de servicios aeroportuarios durante el período de explotación estipulado en tales contratos. En particular, el estudio puso de manifiesto que, según Ryanair, las prestaciones de comercialización pueden producir efectos positivos duraderos en la afluencia de pasajeros en el aeropuerto, más allá del vencimiento del contrato de servicios de comercialización.
- (347) Cabría señalar, en primer lugar, que no hay nada que apunte a que, cuando se firmaron los contratos de servicios de comercialización, el operador aeroportuario considerara, o mucho menos cuantificara, los posibles efectos positivos de los contratos en rutas aéreas distintas de las contempladas en dichos contratos o la posibilidad de que tales efectos se prolongaran más allá del vencimiento de los contratos. Además, las autoridades austriacas no propusieron ningún método para estimar el posible valor que un hipotético OEM que explotara el aeropuerto del KLU en lugar de KFBG/DMG, calcularía para estos efectos al estudiar la posibilidad de celebrar estos acuerdos en 2002.
- (348) Además, no es posible evaluar la naturaleza sostenible tales efectos sobre la base de la información disponible. Es posible que publicitar Klagenfurt y la región en la página web de Ryanair pueda haber animado a ciertas personas a visitar la página en cuestión para adquirir billetes de vuelo a Klagenfurt a través de Ryanair en el momento en que se publicó el anuncio o poco después. En cambio, es improbable que el recuerdo de dicha publicidad, vista durante visitas a la página web de Ryanair, haya podido perdurar e influir en sus compras de billetes de avión más allá de unas semanas. Una campaña publicitaria puede tener efectos duraderos cuando las operaciones de promoción se llevan a cabo mediante uno o varios soportes publicitarios a los que los consumidores están expuestos con frecuencia durante un período de tiempo determinado. Por ejemplo, una campaña de publicidad en las cadenas de televisión y emisoras de radio generalistas, las páginas web muy visitadas o un conjunto de paneles publicitarios situados al aire libre o en lugares públicos pueden producir tal efecto duradero si los consumidores tienen acceso a estos soportes de manera pasiva y repetida. En cambio, es poco probable que una operación de promoción limitada únicamente a la página web de Ryanair tenga un efecto que vaya mucho más allá de la duración de las operaciones de promoción.
- (349) Aun cuando los servicios de comercialización hubieran tenido como consecuencia un aumento del tráfico de pasajeros en las rutas aéreas comprendidas por los contratos para el período de su cumplimiento, existe una elevada probabilidad de que este efecto fuera insignificante finalizado este período y que el efecto fuera igualmente irrelevante para otras rutas aéreas.

⁽⁵⁸⁾ El porcentaje de carga o factor de carga se define como la proporción de asientos ocupados en las aeronaves utilizadas para explotar la ruta aérea en cuestión.

⁽⁵⁹⁾ Véanse las observaciones de AMS en el considerando 184. AMS alega que los precios de sus servicios se corresponden con el precio de mercado, puesto que varios clientes privados de diferentes sectores industriales también suscribieron contratos comerciales con AMS. Este argumento del supuesto precio de mercado no cambia en nada la conclusión de la Comisión de que un operador prudente en una economía de mercado habría previsto que el contrato de servicios de comercialización tendría un resultado negativo (véase el considerando 362).

- (350) De los estudios de Ryanair de 17 y 31 de enero de 2014 también se desprende que la generación de beneficios más allá de las rutas aéreas objeto del contrato de servicios de comercialización o su prolongación más allá del período de su ejecución en relación con tales rutas, según se recoge en el contrato de servicios de comercialización y en los contratos de servicios aeroportuarios, eran sumamente inciertas y no podían cuantificarse con un grado de fiabilidad que un operador en una economía de mercado prudente considerara suficiente.
- (351) Así, por ejemplo, según el estudio de 17 de enero de 2014, «[...] *futuros beneficios adicionales más allá de la expiración prevista del contrato de servicios aeroportuarios son, por su propia naturaleza, inciertos*». Por otra parte, el estudio recomienda dos métodos para evaluar los efectos positivos de los contratos de servicios de comercialización: una estrategia de «flujo de tesorería» y otra de «capitalización».
- (352) La estrategia de «flujo de tesorería» supone la evaluación de los beneficios de los contratos de servicios de comercialización y de los de servicios aeroportuarios mediante el análisis de los ingresos futuros que podría generar el operador aeroportuario a través de los contratos de servicios de comercialización y de servicios aeroportuarios, deduciéndose los costes aparejados. El método basado en la capitalización consiste en considerar la mejora de la imagen de marca del aeropuerto debida a las prestaciones de comercialización como un activo inmaterial, adquirido al precio establecido en el contrato de servicios de comercialización.
- (353) En cambio, el estudio destaca las importantes dificultades que presenta la estrategia de «capitalización» e indica que los resultados obtenidos a través de este método pueden ser poco fiables. Recomienda, pues, el método de «flujo de tesorería». Concretamente, el estudio concluye que:

«El planteamiento de capitalización solo tendría en cuenta la proporción de gastos de comercialización imputable a los activos inmateriales de un aeropuerto. Sin embargo, podría ser complicado identificar la proporción de gastos de comercialización orientados a la generación de ingresos futuros previstos para el aeropuerto (es decir, una inversión en la base de activos inmateriales del aeropuerto) frente a la generación de ingresos actuales para aquel».

También se destaca que:

«Para aplicar el método de capitalización es necesario estimar el período medio en el que un aeropuerto estaría en condiciones de mantener un cliente por la campaña de comercialización de AMS. En la práctica, sería muy difícil estimar dicho período medio de retención del cliente tras una campaña de AMS, debido a la falta de datos».

- (354) El estudio de 31 de enero de 2014, por su parte, propuso una aplicación práctica del enfoque basado en los «flujos de tesorería». Según este enfoque, los beneficios de los contratos de servicios de comercialización y de los contratos de servicios aeroportuarios que vayan más allá del vencimiento de los contratos de servicios de comercialización adoptarán la forma de un «valor final» calculado en la fecha de vencimiento del acuerdo. Este valor final se calcula partiendo de los beneficios adicionales que se esperan de los contratos de servicios aeroportuarios y de los servicios de comercialización en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. Tales beneficios se extienden al período siguiente, cuya duración es igual a la del contrato de servicios aeroportuarios, y se ajustan para tener en cuenta el ritmo de crecimiento del mercado del transporte aéreo en Europa y el factor de probabilidad concebido para reflejar las capacidades del contrato de servicios aeroportuarios y de los contratos de servicios de comercialización para producir beneficios para el aeropuerto después de su expiración. Esta capacidad para producir beneficios duraderos es consecuencia, según el estudio de 31 de enero de 2014, de una serie de factores «[...] *que incluyen una mayor notoriedad, una marca más potente, externalidades de red y pasajeros recurrentes*», sin más precisiones al respecto. Además, este método tiene en cuenta un tipo de descuento que refleja el coste del capital.
- (355) El estudio propone un factor de probabilidad del 30 % que considera prudente. Sin embargo, el estudio, de carácter muy teórico, no da ninguna justificación seria sobre este punto, ni cuantitativa ni cualitativa. No se basa en ningún elemento fáctico específico de la actividad de Ryanair ni en los mercados de transporte aéreo ni en los de los servicios aeroportuarios para justificar este tipo del 30 %. No establece ninguna relación entre este tipo y los factores que menciona muy brevemente (notoriedad, marca potente, externalidades de red y pasajeros recurrentes) que ampliarían supuestamente los beneficios de los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de comercialización después de su expiración. Por último, no se basa en modo alguno en el contenido concreto de los servicios de comercialización prestados con arreglo a los diversos contratos celebrados con AMS al analizar en qué medida tales servicios podrían influir en los factores citados.

- (356) Además, tampoco demuestra que, en el momento del vencimiento del contrato de servicios aeroportuarios y de los contratos de servicios de comercialización, los beneficios que generaron para el operador del aeropuerto en su último año de aplicación puedan prolongarse en el futuro con algún grado de probabilidad. Tampoco justifica la pertinencia del tipo de crecimiento del mercado del transporte aéreo en Europa para evaluar los efectos de un contrato de servicios aeroportuarios y de contratos de servicios de comercialización para un aeropuerto en concreto.
- (357) El «valor final» calculado según el método propuesto por Ryanair tiene, por tanto, muy poca probabilidad de ser tenido en cuenta por un operador prudente en una economía de mercado que evaluase el interés de celebrar un contrato.
- (358) Por lo tanto, el estudio de 31 de enero de 2014 pone de manifiesto que el método basado en los «flujos de tesorería» solo podría dar resultados muy inciertos y muy poco fiables, igual que el «método de capitalización».
- (359) Por otra parte, ni Austria ni ningún tercero interesado han demostrado que el método propuesto por Ryanair en el estudio de 31 de enero de 2014, o cualquier otro método conducente a cuantificar los beneficios tras la expiración de los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de comercialización con el aeropuerto, haya sido puesto en práctica por operadores aeroportuarios regionales comparables al que explota el aeropuerto de Klagenfurt. Austria no ha formulado observaciones sobre los estudios de 17 y 31 de enero de 2014.
- (360) Por otra parte, un valor final calculado mediante el uso del método expuesto por Ryanair solo será positivo (y, por ende, solo tenderá a incrementar la rentabilidad del contrato de servicios aeroportuarios y de los contratos de servicios de comercialización) si el resultado adicional previsto a partir de tales contratos en el ejercicio final de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios es positivo. Si es negativo, tener en cuenta el valor final reducirá, por lo general, la rentabilidad de los acuerdos. A continuación se muestra que los acuerdos de 2002 tuvieron como consecuencia flujos de pago adicionales negativos.
- (361) Además, como ya se ha señalado, los servicios de comercialización apuntan a la ruta aérea objeto del contrato de servicios de comercialización. Si esta ruta no se prolonga al expirar el contrato de servicios aeroportuarios, es extremadamente improbable que los servicios de comercialización puedan seguir teniendo efectos positivos en la afluencia de pasajeros en el aeropuerto más allá de la fecha de esa expiración. Ahora bien, la probabilidad de que una compañía aérea desee seguir explotando una ruta más allá del tiempo por el que se comprometió a operar en el contrato de servicios aeroportuarios es muy difícil de evaluar por parte de un operador de aeropuerto. Las compañías aéreas de vuelos baratos han demostrado que, en lo que atañe a la apertura y cierre de rutas, responden en gran medida a las condiciones de mercado que, con frecuencia, cambian muy rápidamente. Por lo tanto, al efectuar una transacción como la examinada en el asunto presente, un operador en un mercado de economía prudente no confiaría en que una compañía aérea fuera a ampliar la explotación de la ruta en cuestión tras la expiración del contrato.
- (362) En conclusión, se desprende de lo que precede que el único beneficio tangible que un operador prudente en una economía de mercado pudiera esperar de un contrato de servicios de comercialización y tomar en cuenta cuantitativamente al evaluar el interés de celebrar tal acuerdo asociado a un contrato de servicios aeroportuarios, sería un posible efecto positivo de los servicios de comercialización en el número de pasajeros que utilizan las rutas contempladas en los contratos de que se trate, durante el período de explotación de estas rutas, tal y como se prevé en los contratos. La Comisión concluye que otras posibles ventajas son demasiado inciertas como para cuantificarlas o tenerlas en cuenta y que en este caso no se han demostrado tales ventajas lo suficiente.

c) *La viabilidad de comparar el aeropuerto de Klagenfurt con otros aeropuertos europeos*

- (363) Respecto a la viabilidad de comparar con el análisis *ex ante* del aumento adicional de la rentabilidad de los contratos de 2002 se remite a la evaluación realizada en los considerandos 262 a 278.
- (364) Sobre la comparación del KLU con otros aeropuertos, Ryanair presentó el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011. Este estudio contenía únicamente una comparación de las tasas que debía pagar Ryanair a los aeropuertos [...] y [...], y las tasas que Ryanair pagaba en el KLU en virtud de los contratos de servicios aeroportuarios. El estudio no tiene en cuenta los contratos específicos de servicios de comercialización ⁽⁶⁰⁾ prestados en el KLU en la comparación con contratos correspondientes ofrecidos posiblemente en otros aeropuertos. No

⁽⁶⁰⁾ En el estudio solo se evalúa el primer contrato de comercialización de 22 de enero de 2002 celebrado entre LV y DMG (véase el considerando 47) y no se tuvieron en cuenta ni el segundo y tercer contrato de comercialización, ni los contratos comerciales de 2006.

obstante, los contratos de servicios de comercialización debieron haberse analizado para cada ruta objeto de los acuerdos de forma conjunta con los correspondientes contratos de servicios aeroportuarios. Por tanto, los aspectos mencionados en el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011 no forman parte de los requisitos básicos para la evaluación comparativa, a saber, «una definición suficientemente precisa de las actividades económicas de que se trata», lo que permitiría identificar participantes de mercado comparables.

- (365) Por otra parte, en el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011 no se determinaron valores de referencia fiables para los precios de mercado de servicios aeroportuarios. Mientras que en el estudio se indica que los aeropuertos de referencia elegidos están en su mayoría en manos privadas y se financian con recursos privados o también actúan de forma diferente a un inversor en una economía de mercado, el aeropuerto [...] es propiedad de Manchester Airports Group, que, a su vez, es mayoritariamente propiedad del Estado; no obstante, en el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011 no se alega que el aeropuerto [...] fuera explotado según los principios de una economía de mercado. Respecto al aeropuerto [...], el estudio indica que este estuvo ininterrumpidamente en manos privadas; no obstante, faltó mencionar que el aeropuerto [...] era deficitario antes de ser vendido en el año 2013, razón por la cual se plantea la pregunta de si las bajas tasas aeroportuarias de [...] mencionadas como valores de referencia habrían sido sostenibles para un operador en una economía de mercado.

7.4.3.2. Conclusión sobre las modalidades de aplicación del principio del operador en una economía de mercado

- (366) Se desprende de todo lo anterior que, para aplicar el principio del operador en una economía de mercado a los acuerdos en cuestión, la Comisión debe, para cada contrato de servicios de comercialización, analizar conjuntamente este contrato y el contrato de servicios aeroportuarios correspondiente, y debe, asimismo, determinar si un hipotético operador en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad y gestionando el KLU en lugar de KFBG, habría celebrado esos contratos. A este respecto, la Comisión deberá evaluar el incremento adicional de la rentabilidad de los contratos como lo habría hecho un operador en una economía de mercado en el momento de suscribir los contratos, dado que habría estimado lo siguiente en cuanto a la duración total del contrato:
- el incremento del futuro tráfico de pasajeros esperado de la aplicación de dichos contratos, teniendo en cuenta, en su caso, los efectos de las prestaciones de comercialización en los factores de carga de las rutas contempladas en los contratos,
 - el incremento de los futuros ingresos esperados de la aplicación de esos contratos, incluidos los ingresos procedentes de las tasas aeronáuticas y de los servicios de asistencia en tierra generados por las rutas cubiertas por dichos acuerdos, así como los ingresos no aeronáuticos procedentes del tráfico de pasajeros adicional generado por la aplicación de esos contratos,
 - el incremento de los futuros costes esperados de la aplicación de esos contratos, incluidos los gastos de explotación y los posibles gastos de inversiones adicionales generados por las rutas cubiertas por esos contratos, así como los gastos de las prestaciones de comercialización.

- (367) Deben resultar de esos cálculos unos flujos anuales futuros correspondientes a la diferencia entre ingresos y gastos adicionales, que se actualizarán, en caso necesario, con un índice que refleje el coste del capital para el operador del aeropuerto. Un valor de capital positivo indica, en principio, que los contratos en cuestión no confieren ninguna ventaja económica, mientras que un valor de capital negativo revela la existencia de esa ventaja.

7.4.3.3. Plazo para la evaluación de los costes e ingresos adicionales

- (368) A la hora de decidir si se celebra un contrato de servicios aeroportuarios o un contrato de servicios de comercialización, un operador en una economía de mercado elegirá un marco temporal para su evaluación sobre la base de la duración de los contratos en cuestión o sobre la base de la duración estipulada en cada uno de ellos. Dicho de otro modo, evaluará los costes e ingresos adicionales correspondientes al período de vigencia de los acuerdos.
- (369) No parece justificado contemplar un período más amplio. En la fecha de la firma de los contratos, un operador en una economía de mercado prudente no cuenta con que aquellos se prorrogarán una vez hayan expirado, sea en las mismas condiciones o en otras. Por otra parte, un operador generalmente prudente será consciente de que las compañías aéreas de vuelos de bajo coste tales como Ryanair han sido y son conocidas por responder en gran medida a la evolución del mercado, tanto para inaugurar como para cerrar rutas y para aumentar o reducir el número de vuelos.
- (370) Al fijar el marco temporal para la evaluación de los acuerdos en cuestión, un operador en una economía de mercado habría elegido como fecha inicial la fecha de la firma simultánea de los cuatro acuerdos, es decir, el 22 de enero de 2002. Como fecha final, habría fijado la fecha de vencimiento establecida en el respectivo contrato. En el caso del contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre Ryanair y KFBG, así como en el primer contrato de comercialización celebrado entre DMG y LV, esta fecha sería, cinco años después de la entrada en vigor, el 26 de junio de 2007. En el caso del segundo contrato de comercialización celebrado entre DMG y AMS, que preveía una duración de, al principio, cinco años, habría sido el 21 de enero de 2007. Aunque el tercer contrato de comercialización celebrado entre DMG y LV no contenía ninguna indicación exacta sobre la expiración, su objeto principal consistía en el pago de una suma única de [...] EUR que DMG debía abonar a LV el 1 de mayo de 2002, de manera que esta fecha marcaría la finalización de la aplicación del acuerdo.

- (371) Un operador prudente en una economía de mercado no habría tenido en cuenta la posibilidad de prórroga que preveían dos de los contratos. Los contratos solo iban a prorrogarse automáticamente si Ryanair cumplía plenamente sus obligaciones resultantes del acuerdo. Dado que, por consiguiente, la prórroga dependía del futuro comportamiento de Ryanair, un operador privado prudente en una economía de mercado que se hubiera encontrado en la misma situación que KFBG en el momento de la firma no habría partido del supuesto de que efectivamente se produciría la prórroga automática. Ello se ve confirmado también por el hecho de que los cuatro acuerdos suscritos entre KFBG, DMG, Ryanair, LV y AMS finalizaron prematuramente el 29 de octubre de 2005 cuando Ryanair suspendió el tráfico de pasajeros entre KLU y STN por razones económicas.
- (372) Incluso en el supuesto de una prórroga de los contratos por cinco años más, una valoración *ex ante* no habría conducido a ningún resultado diferente. Si se evalúa dicha prórroga partiendo de las mismas condiciones que prevalecían en el primer período de cinco años, se habrían producido nuevamente flujos de pagos adicionales negativos.

7.4.3.4. Evaluación

- (373) A efectos de la apreciación de los acuerdos en cuestión y habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede recordar que tanto la existencia como la importancia de elementos de ayuda en estos acuerdos deben valorarse teniendo en cuenta la situación existente en el momento de su celebración y, más concretamente, teniendo en cuenta la información disponible y la evolución previsible en aquel momento.
- (374) Las autoridades austriacas alegan que KFBG/DMG no realizó estudios de mercado *ex ante*, ni planes de negocio o cálculos de rentabilidad antes de la firma de cada uno de los contratos de servicios aeroportuarios con diferentes compañías aéreas, y tampoco antes de la firma de los distintos contratos de servicios de comercialización.
- (375) En opinión de Ryanair, la ausencia de un plan de negocio en el momento de la celebración de contratos como los contemplados en el procedimiento de investigación formal, no puede utilizarse como prueba del incumplimiento del principio del operador en una economía de mercado.
- (376) La falta de un plan de negocio indica que los contratos suscritos con Ryanair, LV y AMS no cumplen el principio del operador en una economía de mercado, sobre todo cuando ni Austria ni KFBG estuvieron en condiciones de presentar para estos acuerdos algún cálculo de rentabilidad, aunque fuera incompleto, elaborado antes de la firma de dichos acuerdos.
- (377) Por consiguiente, la Comisión instó a las autoridades austriacas en el transcurso del procedimiento a que reconstruyeran el análisis de rentabilidad que habría realizado un operador en una economía de mercado antes de suscribir los acuerdos con Ryanair, LV y AMS en el año 2002 para poder basarse así en la información objetiva de la que disponía KFBG/DMG en el momento de suscribir estos contratos, así como de una evolución previsible.
- (378) En respuesta a la petición de la Comisión, las autoridades austriacas elaboraron una síntesis de los costes e ingresos adicionales que podían preverse en el momento de suscribir los acuerdos en cuestión. Austria presentó por cada uno de los acuerdos los datos correspondientes que se resumen en el cuadro 9.

Cuadro 9

Incremento adicional de la rentabilidad con los acuerdos suscritos con Ryanair, LV y AMS en 2002, informe elaborado por Austria

5 años			
Tipo de interés de capitalización:		8 %	
Incentivo de pasajeros:		0,00	
Conexiones diarias:		348	Rotaciones anuales
Aeronaves (B737-800):		189	Asientos
MTOW (B737-800):		75	MTOW

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos						
Rotaciones		348	348	348	348	348
Factor de carga		70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Pasajeros de salida		46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Duración 5 años		1	2	3	4	5
Por rotación		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Por pasajero de salida		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasa de seguridad por pasajero de salida		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasa de seguridad por pasajero de salida		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autoridad Tributaria de Viena						
Ingresos aeronáuticos		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales aeronáuticos		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contribución a los costes de Kärnten Werbung		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contribución a los costes de la ciudad de Klagenfurt		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contribución a los costes del Estado federado de Carintia		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos del proyecto		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contrato de comercialización con Leading Verge por		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
DMG 23.5.2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales						
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control: control de tráfico aéreo		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes del proyecto (2002)						
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valores previstos según acuerdos						
Costes del proyecto/gastos		– 1 986 100	– 986 100	– 986 100	– 986 100	– 986 100
Excedente		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado positivo descontado por un total de (en EUR)				1 540 000		

Tasas según contrato de 22.1.2002				
Tasa con todo incluido, por rotación	[...]			
Por pasajero de salida	[...]			
Tasa de seguridad por pasajero de salida	[...]			
(*) (fijado por las autoridades austriacas)				
Gestión de tráfico de aeronaves 2002	[...]			
Austro Control	[...]			

(*) Tasa de seguridad cobrada por el aeropuerto y transferida inmediatamente a la Agencia Tributaria de Viena.

(379) Para elaborar el cuadro 9, Austria tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) El tráfico adicional previsto, es decir, el tráfico de pasajeros adicional previsto, se determinó a partir del número previsto de vuelos semanales (348 rotaciones anuales a Londres con 189 asientos, una masa máxima de despegue inferior a 75 t y con un factor de carga del 70 %), y se hizo su extrapolación para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios con Ryanair. Como resultado de ello, Austria informó de 46 040 pasajeros anuales.
- b) Los ingresos aeronáuticos adicionales previstos (tasas por manipulación y aterrizaje sobre la base de las tasas aeroportuarias de ese momento; [...] EUR por rotación y [...] EUR por pasajero de salida) se calcularon para los cinco años de duración del contrato de servicios aeroportuarios sobre la base de las condiciones acordadas con Ryanair. En concepto de ingresos adicionales por rotación, las autoridades austriacas informaron de un total de [...] EUR anuales y en concepto de ingresos adicionales por pasajero de salida, de un total de [...] EUR anuales. No se tuvo en cuenta la tasa de seguridad de [...] EUR, debido a que KFBG la transfirió directamente a las respectivas autoridades austriacas de modo que se trató de recursos en tránsito. Como resultado de ello, Austria informó de [...] EUR anuales.
- c) Los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos (tasas de estacionamiento, gastos en las terminales, etc.) se calcularon para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. En su análisis, Austria fijó [...] EUR por pasajero de salida, lo que significa que partió de los ingresos no aeronáuticos medios por pasajero del período comprendido entre 2000 y 2004. Como resultado de ello, Austria informó de [...] EUR anuales.
- d) En concepto de ingresos adicionales, Austria también tuvo en cuenta en su análisis los pagos desembolsados a KFBG por el Estado de Carintia ([...] EUR en concepto de pago único en 2002 y [...] EUR anuales), por la ciudad de Klagenfurt ([...] EUR anuales) y por Kärnten Werbung ([...] EUR anuales).
- e) En concepto de costes adicionales previstos, es decir, de costes que, en el caso de la hipótesis alternativa, se derivarían del incumplimiento de las transacciones con Ryanair y AMS, LV, Austria informó de los siguientes pagos:
 - los pagos establecidos en el primer contrato de comercialización entre LV y DMG ([...] EUR anuales), así como el pago establecido en el tercer contrato de comercialización (nota complementaria al primer contrato de comercialización) celebrado entre LV y DMG (por una única vez [...] EUR),

- pagos a un tercero (Tyrolean Airways), que actuó en calidad de subcontratista encargado de los servicios de asistencia en tierra. Según las autoridades austriacas, Tyrolean Airways en calidad de subcontratista realiza desde hace décadas los servicios de asistencia en tierra en el KLU. El precio de los servicios de asistencia en tierra se publica cada año en el reglamento de tasas del KLU. Según el contrato de externalización celebrado entre KFBG y Tyrolean Airways, KFBG paga a la subcontratista por los servicios de asistencia en tierra un porcentaje determinado del precio publicado que se rige en función de la clase de compañía aérea. Las aerolíneas de bajo coste podían decantarse por los servicios de asistencia en tierra básicos con un alcance de servicios menor, mientras que todas las demás compañías aéreas debían elegir la oferta completa de servicios de asistencia en tierra. Según el contrato suscrito con la subcontratista, KFBG debía pagar, en el caso de las aerolíneas de bajo coste, el 51 % de los ingresos en concepto de compensación de los servicios y, en el caso de otras compañías aéreas, el 67,9 %. El 51 % comprende los costes de materiales que Tyrolean Airlines necesita para la gestión de tráfico de aeronaves. Las autoridades austriacas informaron de pagos por un total de [...] EUR anuales,
 - los pagos a la empresa pública Austro Control, responsable de la seguridad del espacio aéreo en Austria. Austro Control opera la unidad de servicios de control de tráfico aéreo en el KLU y la torre de control del aeropuerto. Las autoridades austriacas informaron, para los servicios de Austro Control, de pagos por un total de [...] EUR por rotación, es decir, de [...] EUR anuales,
 - los costes operativos adicionales debido al tráfico adicional previsto durante el período de aplicación del contrato: [...] EUR por rotación adicional y por tonelada de masa máxima de despegue, así como [...] EUR por pasajero de salida adicional. Según la información facilitada por las autoridades austriacas, estas son las mejores estimaciones que podrían haberse calculado de ambos valores para un análisis *ex ante* realizado por un operador en una economía de mercado en el momento de suscribir los acuerdos. Estos valores se tomaron del sistema de contabilidad de costes aplicado en 2002 (BAB 2002) que comprende las partidas presupuestarias tarifa de aterrizaje, tarifa por pasajero y tasa por asistencia de operaciones en pista, tasa por gestión de tráfico de aeronaves, tarifa por uso de infraestructura y tarifa de uso de hangares. Austria añadió a la suma de estas tasas y tarifas estimadas un margen de seguridad para que la estimación de los costes operativos adicionales previstos no fuera demasiado optimista. Este resultado se dividió por el parámetro de referencia respectivo, es decir, por el número de pasajeros previsto y la masa máxima de despegue previsto. A continuación, las autoridades austriacas calcularon los costes operativos adicionales por rotación en [...] EUR, y los costes operativos adicionales por pasajero, en [...] EUR.
- f) Las autoridades austriacas declararon que, en febrero de 2002, KFBG no preveía costes de inversiones adicionales debidos al tráfico adicional. El KLU disponía en ese momento de importantes capacidades excedentarias que serían aprovechadas por el tráfico adicional. La terminal del KLU contaba con una capacidad total de 600 000 pasajeros anuales, y en 2001 circularon en el KLU unos 227 000 pasajeros. Por consiguiente, el tráfico adicional previsto de 46 040 pasajeros no hacía necesario realizar inversiones, puesto que la terminal existente podía acoger este número de pasajeros.
- g) Como tipo de descuento, KFBG eligió el 8 % que es el tipo publicado y utilizado por el aeropuerto de Viena.
- (380) La Comisión concluye que las autoridades austriacas aplicaron un enfoque sólido al estimar la cifra de pasajeros y los ingresos aeronáuticos adicionales previstos basados en este cálculo. Lo mismo se aplica a los costes adicionales de la asistencia en tierra por parte de un tercero y a los costes de los pagos efectuados a Austro Control. También la estimación de los costes operativos adicionales por rotación y por pasajero, así como el tipo de descuento del 8 %, permiten identificar un enfoque fundamentado. Partiendo de los datos disponibles sobre el tráfico adicional previsto, las alegaciones de Austria respecto a los costes de inversión adicionales también parecen plausibles.
- (381) Sin embargo, tras examinar la información de las autoridades austriacas, la Comisión no puede suscribir algunos puntos del análisis y, por tanto, realizará los siguientes cambios:
- a) Para los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos, las autoridades austriacas informaron en su análisis de un valor estimado de [...] EUR por pasajero de salida, tomado de los ingresos no aeronáuticos medios por pasajero del período comprendido entre 2000-2004. En efecto, en su lugar, un operador privado prudente en una economía de mercado se habría basado, en el marco de un análisis llevado a cabo en febrero de 2002 de los acuerdos realizados en 2002 en los ingresos no aeronáuticos medios del período comprendido entre 1997 y 2001. De la información facilitada por las autoridades austriacas surge que la media del período 1997-2001 fue de [...] EUR. Por consiguiente, la Comisión calcula, en este análisis, un valor de [...] EUR por pasajero de salida. Esto arroja un nuevo resultado de [...] EUR anuales.
 - b) En concepto de ingresos adicionales, Austria también tuvo en cuenta en su análisis los pagos desembolsados a KFBG por el Estado de Carintia ([...] EUR en concepto de pago único en 2002 y [...] EUR anuales), por la ciudad de Klagenfurt ([...] EUR anuales) y por Kärnten Werbung ([...] EUR anuales). Estos importes se concedieron como ayudas de funcionamiento destinadas a financiar los acuerdos de 2002 suscritos con Ryanair y sus filiales (véase la sección 7.1). El apartado 63 de las Directrices de aviación de 2014 dispone lo siguiente: «[.] el aeropuerto deberá demostrar que [.] podrá cubrir todos los costes derivados de dicho acuerdo[.]». Si se requiere una ayuda adicional, significa que no se ha pasado el examen de conformidad con el principio de un

operador en una economía de mercado. Esto sugiere que cualquier ayuda pública no puede considerarse ingreso adicional, puesto que, de lo contrario, la medida carecería de sentido. Por este motivo, la Comisión no incluirá en el cálculo los pagos del Estado de Carintia, de la ciudad de Klagenfurt ni de Kärnten Werbung como ingresos adicionales.

- c) La Comisión señala que, en su análisis, Austria informa para los costes adicionales previstos únicamente de los pagos ([...] EUR anuales) establecidos en el primer contrato de comercialización entre LV y DMG, así como del pago (por una única vez [...] EUR) establecido en el tercer contrato de comercialización (nota complementaria al primer contrato de comercialización) celebrado entre LV y DMG. Por el contrario, la Comisión considerará también los pagos que se establecieron en el segundo contrato de comercialización celebrado entre DMG y AMS ([...] EUR anuales). Según la información de Austria, estos pagos no se incluyeron porque este contrato fue sustituido por el tercer contrato y no había entrado en vigor. La Comisión señala que las autoridades austriacas no presentaron pruebas al respecto, sino que únicamente invocaron la falta de la correspondiente documentación de pago en las fichas contables de KFBG a los efectos de demostrar que KFBG no había efectuado pagos en el marco del segundo contrato de comercialización. Incluso suponiendo que las autoridades austriacas no se acordaran exactamente de los hechos, por eso mismo, la Comisión incluirá en el análisis el segundo contrato de comercialización, puesto que un operador privado prudente en una economía de mercado no habría tenido ningún motivo para prever o suponer en el momento de suscribir el contrato en febrero de 2002 que, más adelante, este contrato no se aplicaría y que no se efectuarían pagos. Para estudiar los contratos, un operador en una economía de mercado habría tenido que partir de la situación en el momento de la firma de los contratos, sobre todo, de la información disponible en aquel entonces y de la evolución previsible. Por consiguiente, el segundo contrato de comercialización deberá considerarse en el análisis *ex ante*.

- (382) Habida cuenta de los cambios necesarios, la Comisión ha hecho su propio análisis. Para ello, se tomó directamente el análisis de la rentabilidad adicional presentado por Austria y solo se hicieron correcciones donde fue necesario como muestra la sinopsis del cuadro 10.

Cuadro 10

Incremento adicional de la rentabilidad con los contratos suscritos con Ryanair, LV y AMS en 2002, tras las correcciones realizadas por la Comisión

Duración: 5 años		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	
Conexiones diarias:	348	Rotaciones anuales
Aeronaves (B737-800):	189	Asientos
MTOW (B737-800):	75	MTOW

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos					
Rotaciones	348	348	348	348	348
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Pasajeros de salida	46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Duración 5 años	julio de 2002 - junio de 2003	julio de 2003 - junio de 2004	julio de 2004 - junio de 2005	julio de 2005 - junio de 2006	julio de 2006 - junio de 2007
Por rotación [...] EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valores previstos según acuerdos					
Por pasajero de salida [...] EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contrato de comercialización LV-DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contrato de comercialización AMS-DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nota complementaria LV-DMG	[...]	0	0	0	0
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales					
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control: control de tráfico aéreo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes del proyecto (2002)					
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes accesorios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de tesorería adicional	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valor actual neto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

7.4.3.5. Conclusión sobre la existencia de una ventaja económica

- (383) Ya que el resultado descontado previsto fue negativo en el caso de los acuerdos celebrados en 2002 con Ryanair, LV y AMS, la Comisión considera que KFBG/DMG no actuó como un operador en un mercado de economía al firmar tales acuerdos. El aeropuerto no estuvo en condiciones de prever la cobertura de los costes adicionales ocasionados por tales acuerdos. Como KFBG/DMG no actuó como un operador en una economía de mercado, concedió a Ryanair, LV y a AMS una ventaja económica con su decisión de celebrar los acuerdos en tales condiciones. La alegación de Austria de que KFBG realizó licitaciones con vistas a concluir contratos relacionados con las distintas rutas no excluye la existencia de ventajas que la Comisión ha constatado. Un operador en una economía de mercado que explota un aeropuerto puede, en principio, realizar una licitación abierta con el objetivo de ofrecer a una compañía aérea incentivos financieros para incrementar el tráfico. En efecto, una licitación abierta puede ser un medio apropiado para maximizar los beneficios generados por tales incentivos. Sin embargo, cuando el operador aeroportuario no puede partir ya *ex ante* con ninguna de las ofertas presentadas en el marco de tal licitación del hecho de que esto incrementará la rentabilidad del aeropuerto, un operador en una economía de mercado tampoco podría celebrar un contrato con el mejor postor, puesto que la firma de un contrato que reduzca los beneficios o incrementa las pérdidas carece de sentido económico ⁽⁶¹⁾. Si una institución pública de un Estado miembro decide por cuestiones políticas fomentar una actividad determinada y, por ejemplo, licita el alcance de la promoción, la adjudicación no excluye la existencia de una ayuda estatal en el marco de una licitación, sino que solo podrá reducir el total de la ayuda ⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Véanse las Directrices de aviación de 2014, apartado 63.

⁽⁶²⁾ 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), apartado 89.

7.4.4. Selectividad

- (384) Se concedió la ventaja económica selectivamente, dado que una sola compañía aérea, concretamente, Ryanair, se benefició de ella.
- (385) En este contexto, ha de rechazarse el argumento expuesto por Austria de que los descuentos sobre las tasas aeroportuarias a las compañías aéreas que operan desde Klagenfurt no eran selectivos. Austria alegó que los descuentos se ofrecían a todas las compañías aéreas que desearan operar desde Klagenfurt, lo que supuestamente los haría no selectivos.
- (386) La Comisión observa que los distintos acuerdos con Ryanair difieren de la lista de tarifas y también de los contratos suscritos con otras compañías aéreas y, por tanto, contienen condiciones acordadas de forma individual.

7.4.5. Falseamiento de la competencia y perjuicio del comercio

- (387) Se considera que una medida concedida por un Estado falsea o amenaza falsear la competencia cuando es probable que mejore la posición competitiva del beneficiario frente a otras empresas con las que compite. A todos los efectos prácticos, se presupone la existencia de un falseamiento de la competencia en cuanto un Estado confiere una ventaja económica a una empresa en un sector liberalizado en el que hay o podría haber competencia. La jurisprudencia de los tribunales europeos ha establecido que toda concesión de ayudas a una empresa que ejerza sus actividades en el mercado interior puede afectar el comercio entre los Estados miembros.
- (388) Desde la entrada en vigor del tercer paquete sobre la liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993 ⁽⁶³⁾, las compañías aéreas pueden explotar libremente rutas aéreas en conexiones intraeuropeas. El Tribunal de Justicia constató lo siguiente:

«Cuando una empresa opera en un sector [...] en el que se ejerce una competencia efectiva por parte de fabricantes de diferentes Estados miembros, cualquier ayuda que las autoridades públicas le concedan puede afectar a los intercambios entre los Estados miembros y perjudicar a la competencia, en la medida en que el mantenimiento de dicha empresa en el mercado impide que los competidores incrementen su cuota de mercado y reduce las posibilidades de que aumenten sus exportaciones» ⁽⁶⁴⁾.

- (389) La Comisión ha constatado que KFBG/DMG concedió una ventaja selectiva a Ryanair, LV y AMS. La compañía aérea Ryanair y sus filiales operan en la Unión en un mercado orientado a la competencia y la ventaja que se les concedió pudo mejorar su posición competitiva en este mercado. Habida cuenta de ello, la Comisión concluye que la ventaja otorgada a Ryanair, LV y AMS puede falsear la competencia y afectar el comercio entre los Estados miembros.

7.4.6. Conclusión

- (390) Por las razones expuestas, la Comisión considera que Ryanair, LV y AMS, en virtud de los acuerdos de 2002, recibieron ayudas estatales por el importe de [...] EUR (valor actual neto).

7.5. Los acuerdos con Ryanair y AMS de 2006

7.5.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (391) Ryanair presta servicios de transporte aéreo, AMS presta servicios de comercialización. La prestación de tales servicios es una actividad económica. En consecuencia, Ryanair y AMS son empresas a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.5.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (392) Para constituir ayuda estatal, las medidas deben ser financiadas con cargo a recursos estatales y la decisión de concederlas debe ser imputable al Estado. Respecto a los criterios aplicables para evaluar la existencia de recursos públicos y la imputabilidad al Estado se remite a los considerandos 224 a 232.

⁽⁶³⁾ Reglamento (CEE) n.º 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240 de 24.8.1992, p. 1), Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240 de 24.8.1992, p. 8), y Reglamento (CEE) n.º 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos (DO L 240 de 24.8.1992, p. 15).

⁽⁶⁴⁾ Sentencia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, apartado 26.

- (393) La Comisión señala que KFBG/DMG es propiedad del Estado en un 100 %. Hasta 2003, el capital social pertenecía a la República de Austria (60 %), al Estado federado de Carintia (20 %) y a la ciudad de Klagenfurt (20 %). En abril de 2003, el Estado federado de Carintia adquirió las participaciones de la República de Austria. Por tanto, el Estado federado de Carintia (80 %) y la ciudad de Klagenfurt (20 %) mantuvieron las participaciones desde 2003. En consecuencia, KFBG/DMG deben considerarse empresas públicas a tenor del artículo 2, letra b), de la Directiva 2006/111/CE, cuyos recursos son recursos estatales.
- (394) Además, los contratos con Ryanair, AMS y LV de 2006 han de imputarse al Estado. Respecto a la implicación general del Estado de Carintia en las actividades del aeropuerto, especialmente en la conclusión del contrato de comercialización con las compañías aéreas, véanse los considerandos 314 y siguientes.
- (395) Además, las autoridades austriacas confirmaron expresamente esta implicación al hacer referencia a los acuerdos de 2006 con Ryanair y AMS.
- (396) En vista de tales consideraciones, la Comisión opina que hay indicios suficientes para llegar a la conclusión de que los contratos entre KFBG/DMG y Ryanair/AMS de 2006 son imputables al Estado.

7.5.3. Ventaja económica

7.5.3.1. Principio del operador en una economía de mercado

- (397) Respecto a la falta de aeropuertos y acuerdos comparables y al análisis *ex ante* del aumento adicional de la rentabilidad de los contratos de 2006 se remite a la evaluación realizada en los considerandos 261 a 278.
- (398) Sobre la comparación del KLU con otros aeropuertos, Ryanair presentó el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011. Este estudio contenía únicamente una comparación de las tasas que debía pagar Ryanair a los aeropuertos [...] y [...], y las tasas que Ryanair pagaba en el KLU en virtud de los contratos de servicios aeroportuarios. En el estudio no se hace ningún intento de incluir los contratos específicos de servicios de comercialización prestados en el KLU en la comparación con contratos correspondientes ofrecidos posiblemente en otros aeropuertos. No obstante, los contratos de servicios de comercialización debieron haberse analizado para cada ruta objeto de los acuerdos de forma conjunta con los correspondientes contratos de servicios aeroportuarios. Por tanto, los aspectos mencionados en el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011 no forman parte de los requisitos básicos para la evaluación comparativa, a saber, «una definición suficientemente precisa de las actividades económicas de que se trata», lo que permitiría identificar participantes de mercado comparables.
- (399) Por otra parte, en el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011 no se determinaron valores de referencia fiables para los precios de mercado de servicios aeroportuarios. Mientras que en el estudio se indica que los aeropuertos de referencia elegidos están en su mayoría en manos privadas y se financian con recursos privados o también actúan de forma diferente a un inversor en una economía de mercado, el aeropuerto [...] es propiedad de Manchester Airports Group, que, a su vez, es mayoritariamente propiedad del Estado; no obstante, en el estudio de Oxera de 4 de julio de 2011 no se alega que el aeropuerto [...] fuera explotado según los principios de una economía de mercado. Respecto al aeropuerto [...], el estudio indica que este estuvo ininterrumpidamente en manos privadas; no obstante, faltó mencionar que el aeropuerto [...] era deficitario antes de ser vendido en el año 2013, razón por la cual se plantea la pregunta de si las bajas tasas aeroportuarias de [...] mencionadas como valores de referencia habrían sido sostenibles para un operador en una economía de mercado.

7.5.3.2. Aplicación del principio del operador en una economía de mercado: análisis conjunto del contrato de servicios de comercialización y el contrato de servicios aeroportuarios

- (400) La Comisión considera que, al examinar el cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado, el contrato de servicios aeroportuarios entre Ryanair y KFBG, por un lado, y el contrato de servicios de comercialización entre DMG y AMS, por el otro, deben evaluarse conjuntamente como una medida única.
- (401) Al igual que en los acuerdos de 2002, aquí también existen efectivamente varios indicios que apuntan a que tales contratos de 2006 han de evaluarse como una única medida, ya que se celebraron en el marco de una transacción única.
- (402) En primer lugar, el contrato de comercialización se basa «en el compromiso de Ryanair de establecer una conexión entre STN y el KLU [...]». Esta afirmación es una referencia al contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre Ryanair y KFBG y pone de manifiesto una vez más que el contrato de servicios de comercialización y el contrato de servicios aeroportuarios son indisolubles.
- (403) En segundo lugar, esencialmente las mismas partes concluyeron los contratos. Respecto a la filial AMS de Ryanair y a la filial DMG de KFBG, la Comisión remite al considerando 326.

- (404) En tercer lugar, en ambos contratos se establece como finalización de la aplicación el 21 de abril de 2007, es decir, que estuvieron en vigor durante el mismo período. También la finalización simultánea de ambos contratos tras idéntico período de tiempo muestra que ambos son indisolubles y estaban interrelacionados.
- (405) En conclusión, el contrato de servicios de comercialización celebrado entre DMG y AMS está, pues, indisolublemente relacionado con el contrato de servicios aeroportuarios firmado por Ryanair y KFBG. Estas consideraciones demuestran que, sin el contrato de servicios aeroportuarios, el contrato de servicios de comercialización no se hubiera celebrado. De hecho, el contrato de servicios de comercialización establece expresamente que está asociado a un servicio aéreo que se ofrecerá tres veces por semana entre STN y el KLU y que prevé esencialmente servicios de comercialización que se prestarán mediante el uso del sitio web de viajes www.ryanair.com y que está destinado a publicitar la conexión aérea entre STN y el KLU.
- (406) Por tales motivos, la Comisión considera apropiado analizar el contrato de servicios aeroportuarios de 23 de agosto de 2006 y el contrato de servicios de comercialización de 21 de diciembre de 2006 conjuntamente, con vistas a determinar si constituyen o no una ayuda estatal.
- (407) En sus observaciones sobre la Decisión de ampliación, las autoridades austriacas se declararon de acuerdo con el enfoque elegido allí de analizar conjuntamente el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de comercialización suscrito en el mismo momento.
- (408) En cambio, algunos terceros interesados, como Ryanair y AMS, no estaban de acuerdo con este planteamiento, pues consideraban que el contrato de servicios de comercialización debía analizarse por separado. En sus observaciones sobre la Decisión de ampliación, Ryanair manifestó su desacuerdo con el análisis conjunto del contrato de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de comercialización [haciendo referencia a observaciones anteriores sobre este asunto ⁽⁶⁵⁾], dado que estos fueron suscritos por diferentes entidades y que no están vinculados entre sí. La celebración de un contrato de comercialización no es una condición para la explotación de las rutas de Ryanair con origen y destino en un aeropuerto.
- (409) Sin embargo, los hechos confirman que el planteamiento elegido en la Decisión de ampliación y aprobado por las autoridades austriacas es fundado como se demuestra en los considerandos 324-333. Por ello, deben analizarse el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de comercialización conjuntamente.

7.5.3.3. Plazo para la evaluación de los costes e ingresos adicionales

- (410) Un operador en una economía de mercado partirá, al evaluar los costes e ingresos adicionales, del período de aplicación de los acuerdos. Este marco temporal resulta realista a la luz de las observaciones expuestas en los considerandos 368 a 369.
- (411) Al fijar el marco temporal para la evaluación de los acuerdos en cuestión, un operador en una economía de mercado habría elegido como punto de partida la fecha de la firma del contrato de comercialización (21 de diciembre de 2006), que ampliaba el acuerdo de servicios aeroportuarios. Ambos contratos finalizaron el 21 de abril de 2007.
- (412) Un operador prudente en una economía de mercado no habría tenido en cuenta la posibilidad de prórroga que preveían dos de los contratos. En el momento de la firma, dicho operador no habría tenido ningún motivo válido para suponer que una línea aérea de bajo coste estaría confiando unos años más tarde efectivamente en una prórroga. Por ese motivo, la evaluación se refiere al período hasta el 21 de abril de 2007.

7.5.3.4. Evaluación

- (413) Respecto a la evaluación de los acuerdos en cuestión se remite a las constataciones de los considerandos 373 a 377.
- (414) En respuesta a la petición de la Comisión, las autoridades austriacas elaboraron una síntesis de los costes e ingresos adicionales que podían preverse en el momento de suscribir los acuerdos en cuestión. Austria presentó por cada uno de los acuerdos los datos correspondientes que se resumen en el cuadro 11.

Cuadro 11

Incremento adicional de la rentabilidad con los acuerdos suscritos con Ryanair y AMS en 2006, informe elaborado por Austria

4 meses	
Tipo de interés de capitalización:	8 %

⁽⁶⁵⁾ Véase, por ejemplo, la contestación a la pregunta 4 de las observaciones de Ryanair de 4 de julio de 2011.

Incentivo de pasajeros:	7,62
Conexión tres veces por semana	54
Aeronaves (B737-800):	189
MTOW (B737-800):	67

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos		
Rotaciones		54
Factor de carga		85 %
Pasajeros de salida		8 675
		Pass-Inc
Incentivos		7,62
4 meses		1
Tarifa de aterrizaje		[...]
Asistencia de operaciones en pista		[...]
Gestión de tráfico de aeronaves		[...]
Infra aire		[...]
Infra tierra		[...]
Tarifa por pasajero		[...]
Incentivo		[...]
Ingresos totales		[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero		[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos		[...]
Ingresos adicionales del proyecto		[...]
Contribución de comercialización de AMS		[...]
(Acuerdo de 21 de diciembre de 2006)		
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales		
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %		[...]
Tasa de seguridad 8 EUR		[...]

Valores previstos según acuerdos		
Costes del proyecto según BAB 2005		
Por vuelo	[...]	[...]
Por pasajero	[...]	[...]
Costes del proyecto/gastos		
Déficit		[...]
Tasas según acuerdo		
Tarifa de aterrizaje	[...]	por rotación
Asistencia de operaciones en pista	[...]	por rotación
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	por rotación
Infra aire	[...]	por rotación
Infra tierra	[...]	por pasajero de salida
Tarifa por pasajero	[...]	por pasajero de salida
Coordinación de intervalos	[...]	por rotación
Tasa de seguridad	[...]	por pasajero de salida
Incentivo de pasajeros	[...]	por pasajero de salida
Tasa ACG	[...]	por rotación

(415) Para elaborar el cuadro 11, Austria tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

- El tráfico adicional previsto, es decir, el tráfico de pasajeros adicional previsto, se determinó a partir del número previsto de vuelos semanales (54 rotaciones durante el período previsto con 189 asientos, una masa máxima de despegue inferior a 67 t y con un factor de carga del 85 %), y se hizo su extrapolación para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios con Ryanair. Como resultado de ello, Austria informó de 8 675 pasajeros para el período previsto.
- El incremento esperado de los ingresos aeronáuticos (tasas de manipulación y aterrizaje basados en las tasas aeroportuarias de ese momento) se calculó para el período de aplicación de cuatro meses del contrato de servicios aeroportuarios sobre la base de las condiciones financieras acordadas con Ryanair. Austria informó en concepto de ingresos adicionales de un importe total de [...] EUR por los cuatro meses.
- Respecto a los ingresos totales aeronáuticos de [...] EUR, las autoridades austriacas informaron de que esta cifra incluye una reducción en virtud del régimen de incentivos de KFBG para compañías aéreas, el que había entrado en vigor el 1 de septiembre de 2005. El régimen de incentivos tenía por objetivo reforzar y asegurar las conexiones aéreas existentes mediante incentivos por pasajero. La aplicación de este incentivo supuso una reducción de [...] EUR.
- Sobre los ingresos aeronáuticos adicionales previstos (tasas de estacionamiento, gastos en la terminal, etc.) se calcula la duración de cuatro meses en el contrato de servicios aeroportuarios. En su análisis, Austria fijó [...] EUR por pasajero de salida, lo que significa que partió de los ingresos no aeronáuticos medios por pasajero del período comprendido entre 2001 y 2005. Como resultado de ello, Austria declaró para los cuatro meses [...] EUR.
- En concepto de costes adicionales previstos, es decir, de costes que, en el caso de la hipótesis alternativa, se derivarían del incumplimiento de la transacción con Ryanair y AMS, LV, Austria informó de los siguientes pagos:
 - los pagos establecidos en el contrato de comercialización celebrado entre AMS y DMG ([...] EUR anuales),

- los pagos a un tercero (Tyrolean Airways), que actuó en calidad de subcontratista encargado de los servicios de asistencia en tierra, como se expone en el considerando 379, letra e). Las autoridades austriacas informaron de pagos por un total de [...] EUR anuales,
 - pagos en concepto de medidas de seguridad efectuados a las respectivas autoridades austriacas: se tuvo en cuenta la tasa de seguridad de [...] EUR anuales, puesto que el contrato celebrado entre KFBG y Ryanair establecía que KFBG debía abonar esta tasa;
 - los costes operativos adicionales debido al tráfico adicional previsto durante el período de aplicación del contrato: [...] EUR por rotación adicional y por tonelada de masa máxima de despegue, así como [...] EUR por pasajero de salida adicional. Según la información facilitada por las autoridades austriacas, estas son las mejores estimaciones que podrían haberse calculado de ambos valores para un análisis *ex ante* realizado por un operador en una economía de mercado en el momento de suscribir los acuerdos. Estos valores se tomaron del sistema de contabilidad de costes que se aplica desde 2005 (BAB 2005) y que comprende las partidas presupuestarias tarifa de aterrizaje, tarifa por pasajero y tasa por asistencia de operaciones en pista. El sistema de contabilidad de costes BAB 2005 reconoce en particular los diferentes costes primarios, costes secundarios y costes indirectos que se suman a los costes totales. Las autoridades austriacas explicaron detalladamente el procedimiento que utiliza KFBG para deducir los costes adicionales de determinadas partidas presupuestarias primarias.
- f) Las autoridades austriacas declararon que, en diciembre de 2006, KFBG no preveía costes de inversiones adicionales debidos al tráfico adicional. El KLU disponía en ese momento de importantes capacidades excedentarias que serían aprovechadas por el tráfico adicional. La terminal del KLU posee una capacidad total de 600 000 pasajeros al año, y a finales de 2006 unos 409 000 pasajeros transitaron en el KLU. Por consiguiente, el tráfico adicional previsto de 23 000 pasajeros no hacía necesario realizar inversiones, puesto que la terminal existente podía acoger este número de pasajeros.
- g) Como tipo de descuento, KFBG eligió el 8 % que es el tipo publicado y utilizado por el aeropuerto de Viena.
- (416) Tras estudiar la información presentada por las autoridades austriacas, la Comisión concluye que las autoridades austriacas aplicaron un enfoque sólido al estimar la cifra de pasajeros y los ingresos aeronáuticos adicionales previstos basados en este cálculo. Este también es el caso de los ingresos aeronáuticos adicionales previstos, la reducción en virtud del régimen de incentivos, los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos, los costes adicionales de la asistencia en tierra por un tercero y los costes de los pagos a Austro Control. También la estimación de los costes operativos adicionales por rotación y por pasajero, así como el tipo de descuento del 8 %, permiten identificar un enfoque fundamentado. Partiendo de los datos disponibles sobre el tráfico adicional previsto, las alegaciones de Austria respecto a los costes de inversión adicionales también parecen plausibles.

7.5.3.5. Conclusión sobre la existencia de una ventaja económica

- (417) Ya que el resultado descontado previsto fue negativo en el caso de los acuerdos celebrados con Ryanair y AMS en 2006, la Comisión considera que KFBG/DMG no actuó como un operador en una economía de mercado al firmar tales acuerdos. El aeropuerto no estuvo en condiciones de prever la cobertura de los costes adicionales ocasionados por tales acuerdos. Como KFBG/DMG no actuó como un operador en una economía de mercado, concedió a Ryanair y a AMS una ventaja económica con su decisión de celebrar los acuerdos en tales condiciones.
- (418) Este resultado de los contratos de 2006 no se contradice con el hecho de que el régimen de incentivos de 2005 (que se aplicó a los contratos de 2006) no está asociado en sí con una ventaja económica como se expone en los considerandos 261-288. Los acuerdos de 2006 consisten en combinar este régimen con un contrato de comercialización. Por consiguiente, los contratos de 2006 difieren de la aplicación normal del régimen de incentivos de 2005. El alcance de esta desviación representa la ventaja económica en los acuerdos de 2006.

7.5.4. Selectividad

- (419) Se concedió la ventaja económica selectivamente, dado que una sola compañía aérea, concretamente, Ryanair, se benefició de ella. En este sentido, la Comisión también señala que los acuerdos de 2006 suscritos con Ryanair divergieron tanto de la lista de tasas como de los acuerdos suscritos con otras compañías aéreas.

7.5.5. Falseamiento de la competencia y perjuicio del comercio

- (420) La Comisión concluye que la ventaja otorgada a Ryanair y a AMS puede falsear la competencia y afectar el comercio entre los Estados miembros como se expone en los considerandos 387-389.

7.5.6. Conclusión

- (421) Por los motivos expuestos, la Comisión considera que Ryanair y AMS han sido beneficiarias de una ayuda estatal equivalente a 141 326 EUR.

7.6. El acuerdo con HLX de 2003

7.6.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (422) Al prestar servicios de transporte aéreo, HLX ejerce una actividad económica y representa, por tanto, una empresa a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.6.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (423) Para constituir ayuda estatal, las medidas deben ser financiadas con cargo a recursos estatales y la decisión de concederlas debe ser imputable al Estado. Respecto a los criterios aplicables para evaluar la existencia de recursos públicos y la imputabilidad al Estado se remite a los considerandos 224 a 232.
- (424) La Comisión señala que KFBG/DMG es propiedad del Estado en un 100 %. Hasta 2003, el capital social pertenecía a la República de Austria (60 %), al Estado federado de Carintia (20 %) y a la ciudad de Klagenfurt (20 %). En abril de 2003, el Estado federado de Carintia adquirió las participaciones de la República de Austria. Por tanto, el Estado federado de Carintia (80 %) y la ciudad de Klagenfurt (20 %) mantuvieron las participaciones desde 2003. En consecuencia, KFBG/DMG deben considerarse empresas públicas a tenor del artículo 2, letra b), de la Directiva 2006/111/CE, cuyos recursos son recursos estatales.
- (425) Además, el acuerdo suscrito con HLX en 2003 debe imputarse al Estado por los motivos expuestos en el considerando 314. Asimismo, las autoridades austriacas confirmaron expresamente la implicación activa del Estado de Carintia y de la ciudad de Klagenfurt en los acuerdos suscritos con HLX en 2003.
- (426) Por otra parte, el Estado de Carintia y la ciudad de Klagenfurt sufragaron los costes de los contratos de 2003 (véase la sección 7.1), lo cual la Comisión considera otro indicio contundente más de la imputabilidad, como se expone en el considerando 314.
- (427) Por consiguiente, la Comisión concluye que el acuerdo celebrado entre KFBG/DMG y HLX en 2003 es imputable al Estado.

7.6.3. Ventaja económica

7.6.3.1. Principio del operador en una economía de mercado

- (428) Respecto a la falta de aeropuertos y acuerdos comparables y al análisis *ex ante* del aumento adicional de la rentabilidad de los contratos de 2006 se remite a la evaluación realizada en los considerandos 261 a 278.

7.6.3.2. Plazo para la evaluación de los costes e ingresos adicionales

- (429) Un operador en una economía de mercado partirá, al evaluar los costes e ingresos adicionales, del período de aplicación de los acuerdos. Este marco temporal resulta realista a la luz de las explicaciones expuestas en los considerandos 368 a 369.
- (430) Al fijar el marco temporal para la evaluación del acuerdo en cuestión, un operador en una economía de mercado habría elegido como fecha inicial la fecha del comienzo de la cooperación y del establecimiento de las conexiones aéreas por parte de HLX, es decir, el 30 de agosto de 2003. Aun cuando el contrato solo se firmó formalmente más tarde, la información disponible apunta a que las partes efectivamente habían acordado el acuerdo ya antes de la fecha en la que se inició el funcionamiento de los servicios aéreos acordados por contrato. El acuerdo finalizó el 31 de marzo de 2008.
- (431) Un operador prudente en una economía de mercado no habría tenido en cuenta la posibilidad de prórroga que preveía el acuerdo. En el momento de la firma, dicho operador de este tipo no habría tenido ningún motivo válido para suponer que una línea aérea de bajo coste estaría confiando efectivamente en una prórroga. Por ese motivo, la evaluación se refiere al período de hasta el 31 de marzo de 2008.

7.6.3.3. Evaluación

- (432) Respecto a la evaluación de los acuerdos en cuestión se remite a las constataciones de los considerandos 373 a 377.
- (433) En respuesta a la petición de la Comisión, las autoridades austriacas elaboraron una síntesis de los costes e ingresos adicionales que podían preverse en el momento de suscribir el acuerdo en cuestión. El cuadro 12 ofrece un resumen.

Cuadro 12

Incremento adicional de la rentabilidad con el acuerdo suscrito con HLX en 2003, informe elaborado por Austria

4 años y 7 meses		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	
Aeronaves (B737-700):	148	Asientos
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos						
Rotaciones	770	996	996	996	655	
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Pasajeros de salida	79 772	103 186	103 186	103 186	67 858	
	Pass-Inc	Pass-Inc	Pass-Inc	Pass-Inc	Pass-Inc	
Incentivos	0	0	0	0	0	
Duración 4 años y 7 meses	1	2	3	4	5	Proyecto total
Tarifa de aterrizaje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Asistencia de operaciones en pista	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra aire	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra tierra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tarifa por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Incentivo	0	0	0	0	0	
Ingresos aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contribución de la com- pañía aérea	[...]	Sin cálculo, porque se aplicó el método bruto				
Contribución a los costes por el total de los costes del proyecto no cubiertos						
Contribución a los costes del Estado federado de Carintia						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valores previstos según acuerdos						
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ingresos no aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Volumen de comercialización según contrato de cooperación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Corrección, porque están representados en la partida costes del proyecto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Corrección, porque están representados en la partida costes del proyecto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales						
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control: control de tráfico aéreo)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Tasa de seguridad)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cálculo de los costes del proyecto según BAB 2002						
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma de los costes del proyecto						[...]
Costes totales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Excedente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado positivo descontado por un total de (en EUR)					[...]	

(434) Para elaborar el cuadro 12, Austria tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

- El tráfico adicional previsto, es decir, el tráfico de pasajeros adicional previsto, se determinó a partir del número previsto de vuelos anuales (996 rotaciones durante el período anual previsto, con excepción de 770 rotaciones en el primer año y 655 rotaciones en el último año, 148 asientos, una masa máxima de despegue de 68 t y con un factor de carga del 70 %) y se hizo su extrapolación para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios con HLX.
- El incremento esperado de los ingresos aeronáuticos (tasas de manipulación y aterrizaje basados en las tasas aeroportuarias de ese momento) se calculó para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios sobre la base de las condiciones financieras acordadas con HLX. En concepto de ingresos adicionales, Austria informó de un total de [...] EUR.
- Los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos (tasas de estacionamiento, gastos en las terminales, etc.) se calcularon para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. En su análisis, Austria calculó [...] EUR por pasajero de salida. Como resultado de ello, Austria informó de [...] EUR anuales.
- En concepto de ingresos adicionales, las autoridades austriacas también consideraron en su análisis los pagos del Estado federado de Carintia efectuados a KFBG ([...] EUR).

- e) En concepto de costes adicionales previstos, es decir, de costes que, en el caso de la hipótesis alternativa, se derivarían del incumplimiento de la transacción con HLX, Austria informó de los siguientes pagos:
- Los pagos establecidos en el contrato de comercialización celebrado entre KFBG y HLX destinados a los servicios de comercialización: [...] EUR en el primer año, [...] EUR en los años siguientes y [...] EUR en el último año,
 - los pagos a un tercero (Tyrolean Airways), que actuó en calidad de subcontratista encargado de los servicios de asistencia en tierra, como se expone en el considerando 379, letra e). Las autoridades austriacas informaron de pagos por un total de [...] EUR anuales,
 - pagos en concepto de medidas de seguridad efectuados a las respectivas autoridades austriacas: se tuvo en cuenta la tasa de seguridad de [...] EUR anuales, puesto que el contrato celebrado entre KFBG y HLX establecía que KFBG debía pagar esa tasa. Asimismo, se contempló la tasa que se aplicaba a Austro Control de [...] EUR anuales porque, según el contrato, KFBG debía pagarla,
 - los costes operativos adicionales esperados del tráfico adicional durante el período de aplicación del contrato: [...] EUR por rotación adicional y por tonelada de masa máxima de despegue, así como [...] EUR por pasajero de salida adicional. Según la información facilitada por las autoridades austriacas, estas son las mejores estimaciones que podrían haberse calculado de ambos valores para un análisis *ex ante* realizado por un operador en una economía de mercado en el momento de suscribir los acuerdos. Estos valores se tomaron del sistema de contabilidad de costes que se aplica desde 2002 (BAB 2002) y que comprende las partidas presupuestarias tarifa de aterrizaje, tarifa por pasajero y tasa por asistencia de operaciones en pista. El sistema de contabilidad de costes BAB 2002 reconoce en particular los diferentes costes primarios, costes secundarios y costes indirectos que se suman a los costes totales. Las autoridades austriacas explicaron detalladamente el procedimiento que utiliza KFBG para deducir los costes adicionales de determinadas partidas presupuestarias primarias.
- f) Las autoridades austriacas declararon que, en agosto de 2003, KFBG no preveía costes de inversiones adicionales a consecuencia del tráfico adicional. El KLU disponía en ese momento de importantes capacidades excedentarias que serían aprovechadas por el tráfico adicional. La terminal del KLU posee una capacidad total de 600 000 pasajeros al año, y a finales de 2002 transitaron unos 220 000 pasajeros en el KLU. Por consiguiente, el tráfico adicional previsto de 103 000 pasajeros no hacía necesario realizar inversiones, puesto que la terminal existente podía manejar este número de pasajeros.
- g) Como tipo de descuento, KFBG eligió el 8 % que es el tipo publicado y utilizado por el aeropuerto de Viena y que era usual en los cálculos financieros de KFBG.
- (435) La Comisión concluye que las autoridades austriacas aplicaron un enfoque sólido al estimar la cifra de pasajeros y los ingresos aeronáuticos adicionales previstos basados en este cálculo. Lo mismo se aplica a los costes adicionales de la asistencia en tierra por parte de un tercero y a los costes de los pagos efectuados a Austro Control. También la estimación de los costes operativos adicionales por rotación y por pasajero, así como el tipo de descuento del 8 %, permiten identificar un enfoque fundamentado. Partiendo de los datos disponibles sobre el tráfico adicional previsto, las alegaciones de Austria respecto a los costes de inversión adicionales también parecen plausibles.
- (436) Sin embargo, tras examinar la información de las autoridades austriacas, la Comisión no puede suscribir algunos puntos del análisis y, por tanto, realizará los siguientes cambios:
- a) Para los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos, las autoridades austriacas informaron en su análisis de un valor estimado de [...] EUR por pasajero de salida, tomado de los ingresos no aeronáuticos medios por pasajero del período comprendido entre 2000 y 2004. En efecto, en su lugar, un operador prudente en una economía de mercado que en agosto de 2003 hubiera hecho un análisis del acuerdo de 2003, habría basado su análisis en los ingresos no aeronáuticos medios del período inmediatamente previo a la entrada en vigor del contrato, es decir, en el período entre 1999 y 2002. De la información facilitada por las autoridades austriacas se desprende que la media del período 1999-2002 fue de [...] EUR. Por consiguiente, la Comisión calcula, en este análisis, un valor de [...] EUR por pasajero de salida. Esto arroja un nuevo resultado corregido de [...] EUR anuales.
 - b) La Comisión estima, por los motivos expuestos (véase el considerando 381), a diferencia de las autoridades austriacas que los pagos de [...] EUR anuales que KFBG percibió del Estado de Carintia en concepto de ayuda de funcionamiento del contrato con HLX de 2003 (véase la sección 7.1), no debían incluirse como ingresos adicionales.
- (437) La Comisión también corrigió los importes de los pagos en concepto de comercialización, puesto que los valores indicados no correspondían a las disposiciones acordadas en el contrato de 24 de mayo de 2004. En consecuencia, la Comisión utilizó para los pagos en concepto de comercialización exactamente los importes mencionados en el acuerdo.

(438) Habida cuenta de los cambios necesarios, la Comisión corrigió el análisis, en tanto fuera necesario, como se resume en el cuadro 13.

Cuadro 13

Incremento adicional de la rentabilidad con el acuerdo suscrito con HLX en 2003, informe elaborado por Austria y corregido por la Comisión

Duración del contrato: 4 años y 7 meses		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	
Aeronaves (B737-700):	148	Asientos
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos						
Rotaciones	770	996	996	996	581	
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Pasajeros de salida	79 772	103 186	103 186	103 186	60 192	
Incentivos ya contemplados en las tasas aeroportuarias	0	0	0	0	0	
Duración: 4 años y 7 meses	Agosto 2003 - agosto 2004	Agosto 2004 - agosto 2005	Agosto 2005 - agosto 2006	Agosto 2006 - agosto 2007	Agosto 2007 - marzo 2008	Proyecto total
Tarifa de aterrizaje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Asistencia de operaciones en pista	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra aire	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra tierra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tarifa por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Incentivo	0	0	0	0	0	
Ingresos aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ingresos adicionales no aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos por comercialización según contrato de cooperación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valores previstos según acuerdos						
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales						
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control: control de tráfico aéreo)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Tasa de seguridad)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cálculo de los costes del proyecto según BAB 2002						
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma de los costes del proyecto						[...]
Costes totales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Excedente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado negativo descontado por un total de (en EUR)					[...]	

7.6.3.4. Conclusión sobre la existencia de una ventaja económica

- (439) Ya que el resultado descontado previsto fue negativo en el caso del acuerdo celebrado con HLX en 2003, la Comisión considera que KFBG no actuó como un operador en una economía de mercado al firmar tales contratos. El aeropuerto no estuvo en condiciones de prever la cobertura de los costes adicionales originados por el acuerdo. Como KFBG/DMG no actuó como un operador en una economía de mercado, concedió a HLX una ventaja económica con su decisión de celebrar el acuerdo en tales condiciones.

7.6.4. Selectividad

- (440) Se concedió la ventaja económica selectivamente, dado que una sola compañía aérea, concretamente, HLX, se benefició de ella. En este sentido, la Comisión también señala que el acuerdo suscrito con HLX en 2003 divergió tanto de la lista de tasas como de los acuerdos suscritos con otras compañías aéreas.

7.6.5. Falseamiento de la competencia y perjuicio del comercio

- (441) La Comisión concluye que la ventaja otorgada a HLX puede falsear la competencia y afectar el comercio entre los Estados miembros como se expone en los considerandos 387-389.

7.6.6. Conclusión

- (442) Por las razones expuestas, la Comisión considera que HLX obtuvo una ayuda estatal por un importe de [...] EUR (valor actual neto).

7.7. El acuerdo con TUIfly de 2008

7.7.1. Actividad económica y concepto de empresa

- (443) Al prestar servicios de transporte aéreo, TUIfly ejerce una actividad económica y representa, por tanto, una empresa a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.7.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (444) Para constituir una ayuda estatal, las medidas deben ser financiadas con cargo a recursos estatales y la decisión de concederlas debe ser imputable al Estado. Respecto a los criterios aplicables para evaluar la existencia de recursos públicos y la imputabilidad al Estado se remite a los considerandos 224 a 232.
- (445) La Comisión señala que KFBG/DMG es propiedad del Estado en un 100 %, concretamente, un 20 % pertenece a la ciudad de Klagenfurt y un 80 % a KLH. Como se expone en los considerandos 24-26, KLH era una persona jurídica de Derecho público *sui generis*. En consecuencia, ha de considerarse, pues, que KFBG/DMG constituyen empresas públicas a los efectos del artículo 2, letra b), de la Directiva 2006/111/CE. La Comisión estima, por tanto, que toda ventaja concedida con recursos de KFBG/DMG suponen una pérdida de recursos públicos y, por consiguiente, representan una transferencia de recursos públicos, como se expone en el considerando 313.
- (446) El acuerdo con TUIfly de 2008 también es imputable al Estado. Como ya se ha mencionado en los considerandos 228 a 232, las decisiones de KLH y de la ciudad de Klagenfurt eran imputables al Estado. Los dos socios de KFBG designaron a los miembros de la junta de supervisión de KFBG/DMG (que, a su vez, nombra a los miembros de la administración), lo que tuvo como consecuencia que la junta de supervisión (y la administración) de KFBG también reflejara la proporción de participación de los partidos representados en el Parlamento de Carintia. Por otra parte, para adoptar una decisión de inversión que, en cada caso, supere los 50 000 EUR, la junta directiva debe solicitar la aprobación de la junta de supervisión. A tenor del artículo 5 de su estatuto, KLH está sometida a la supervisión permanente del Estado federado de Carintia. El Gobierno del Estado federado de Carintia debía garantizar que todas las decisiones de KLH fueran en interés del Estado federado de Carintia.
- (447) Al suscribir el acuerdo con TUIfly, KFBG/DMG también representaban activamente los intereses del Estado de Carintia en la existencia y el mantenimiento de un aeropuerto en Klagenfurt potente y sostenible para el Estado de Carintia.
- (448) Las autoridades austriacas declararon que el Estado federado de Carintia estuvo implicado en la decisión relativa a la conclusión del contrato con TUIfly en 2008, puesto que la dirección y los consejos de vigilancia de KLH, KFBG y DMG lo mantuvieron bien informado del contrato. Desde la perspectiva del Estado de Carintia, la conclusión del acuerdo era de interés para el Estado federado. Las autoridades austriacas confirmaron que los acuerdos celebrados entre KFBG/DMG y TUIfly deben imputarse al Estado federado de Carintia a tenor de lo dispuesto en la sentencia en el asunto *Stardust Marine* ⁽⁶⁶⁾.
- (449) En vista de tales consideraciones, la Comisión opina que hay indicios suficientes para llegar a la conclusión de que el contrato entre KFBG/DMG y TUIfly de 2008 son imputables al Estado.

7.7.3. Ventaja económica

7.7.3.1. Principio del operador en una economía de mercado

- (450) Respecto al análisis *ex ante* del aumento adicional de la rentabilidad del acuerdo suscrito con TUIfly se hace referencia a la evaluación realizada en los considerandos 263 a 279.

7.7.3.2. Plazo para la evaluación de los costes e ingresos adicionales

- (451) Un operador en una economía de mercado partirá, al evaluar los costes e ingresos adicionales, del período de aplicación de los acuerdos. Este horizonte temporal resulta realista a la luz de las explicaciones expuestas en los considerandos 368 y 369.
- (452) Al fijar el marco temporal para la evaluación del acuerdo en cuestión, un operador en una economía de mercado habría elegido como fecha inicial la fecha del comienzo de la cooperación y del establecimiento de los servicios aeroportuarios, es decir, el 1 de abril de 2008. El contrato finalizó el 31 de marzo de 2013.

7.7.3.3. Evaluación

- (453) Respecto a la evaluación de los acuerdos en cuestión se remite a las constataciones de los considerandos 373 a 377.
- (454) En respuesta a la petición de la Comisión, las autoridades austriacas elaboraron una síntesis de los costes e ingresos adicionales que podían preverse en el momento de suscribir el acuerdo en cuestión. El cuadro 14 ofrece un resumen.

⁽⁶⁶⁾ Sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

Cuadro 14

Incremento adicional de la rentabilidad con el acuerdo suscrito con TUIfly en 2008, informe elaborado por Austria

5 años		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	
Aeronaves (B737-700):	148	Asientos
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Presentación en términos brutos

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos						
Rotaciones	836	836	836	836	836	
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Pasajeros de salida	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
	Pass-Inc	Pass-Inc	Pass-Inc	Pass-Inc	Pass-Inc	
Incentivos	0	0	0	0	0	
Duración 5 años	1	2	3	4	5	Proyecto total
Tarifa de aterrizaje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Asistencia de operaciones en pista	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra aire	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra tierra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tarifa por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de seguridad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de seguridad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de coordinación de intervalos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Transferencia a SCA Wien	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa por asiento, por pasajero de salida	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Transferencia a contratistas para asistencia de pasajeros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ingresos según reglamento de tasas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valores previstos según acuerdos						
Contribución de la compañía aérea: sin un cálculo del método bruto						
Contribución a los costes por el total de los costes del proyecto no cubiertos						
Contribución a los costes del Estado federado de Carintia y de Kärntner Landesholding						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]		
Ingresos adicionales no aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Volumen de comercialización según contrato de cooperación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Corrección, porque están representados en la partida costes del proyecto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Corrección, porque están representados en la partida costes del proyecto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales						
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
(Austro Control: control de tráfico aéreo)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de seguridad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costes del proyecto según BAB 2007						
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costes totales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma de los costes del proyecto/costes marginales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Excedente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado positivo descontado por un total de (en EUR)					[...]	

(455) Para elaborar el cuadro 14, Austria tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) El tráfico adicional previsto, es decir, el tráfico de pasajeros adicional previsto, se determinó a partir del número previsto de vuelos anuales (801 rotaciones anuales durante el período previsto, con 148 asientos, una masa máxima de despegue inferior a 68 t y con un factor de carga del 70 %), y se hizo su extrapolación para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios con TUIfly.

- b) El incremento esperado de los ingresos aeronáuticos (tasas de manipulación y aterrizaje basados en las tasas aeroportuarias de ese momento se calculó para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios sobre la base de las condiciones financieras acordadas con TUIfly. En concepto de ingresos adicionales, Austria informó de un total de [...] EUR.
 - c) Los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos (tasas de estacionamiento, gastos en las terminales, etc.) se calcularon para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. En su análisis, Austria calculó [...] EUR por pasajero de salida. Como resultado de ello, Austria informó de [...] EUR anuales.
 - d) En concepto de ingresos adicionales, las autoridades austriacas también consideraron en su análisis los pagos del Estado federado de Carintia efectuados a KFBG ([...] EUR).
 - e) En concepto de costes adicionales previstos, es decir, de costes que en el caso de la hipótesis alternativa se derivarían del incumplimiento de la transacción con TUIfly, Austria informó de los siguientes pagos:
 - los pagos establecidos en el contrato de comercialización celebrado entre KFBG y TUIfly destinados a los servicios de comercialización, es decir, [...] EUR anuales,
 - los pagos a un tercero (Tyrolean Airways), que actuó en calidad de subcontratista encargado de los servicios de asistencia en tierra, como se expone en el considerando 379, letra e). Las autoridades austriacas informaron de pagos por un total de [...] EUR anuales,
 - pagos en concepto de medidas de seguridad efectuados a las respectivas autoridades austriacas: se tuvo en cuenta la tasa de seguridad de [...] EUR, puesto que el contrato celebrado entre KFBG y TUIfly establecía que KFBG debía pagar esa tasa. Asimismo, se contempló la tasa que se aplicaba a Austro Control de [...] EUR anuales porque, según el contrato, KFBG debía pagarla,
 - los costes operativos adicionales debido al tráfico adicional previsto durante el período de aplicación del contrato: [...] EUR por rotación adicional y por tonelada de masa máxima de despegue, así como [...] EUR por pasajero de salida adicional. Según la información facilitada por las autoridades austriacas, estas son las mejores estimaciones que podrían haberse calculado de ambos valores para un análisis *ex ante* realizado por un operador en una economía de mercado en el momento de suscribir los acuerdos. Estos valores se tomaron del sistema de contabilidad de costes que se aplica desde 2007 (BAB 2007) y que comprende las partidas presupuestarias tarifa de aterrizaje, tarifa por pasajero y tasa por asistencia de operaciones en pista. El sistema de contabilidad de costes BAB 2008 reconoce en particular los diferentes costes primarios, costes secundarios y costes indirectos que se suman a los costes totales. Las autoridades austriacas explicaron detalladamente el procedimiento que utiliza KFBG para deducir los costes adicionales de determinadas partidas presupuestarias primarias.
 - f) Las autoridades austriacas declararon que, en abril de 2008, KFBG no preveía costes de inversiones adicionales debidos al tráfico adicional. El KLU disponía en ese momento de importantes capacidades excedentarias que serían aprovechadas por el tráfico adicional. La terminal del KLU posee una capacidad total de 600 000 pasajeros al año, y a finales de 2007 unos 210 000 pasajeros transitaron en el KLU. Por consiguiente, el tráfico adicional previsto de 83 000 pasajeros no hacía necesario realizar inversiones, puesto que la terminal existente podía manejar este número de pasajeros.
 - g) Como tipo de descuento, KFBG eligió el 8 % que es el tipo publicado y utilizado por el aeropuerto de Viena y que era usual en los cálculos financieros de KFBG.
- (456) La Comisión concluye que las autoridades austriacas aplicaron un enfoque sólido al estimar la cifra de pasajeros y los ingresos aeronáuticos adicionales previstos basados en este cálculo. Lo mismo se aplica a los costes adicionales de la asistencia en tierra por parte de un tercero y a los costes de los pagos efectuados a Austro Control. También la estimación de los costes operativos adicionales por rotación y por pasajero, así como el tipo de descuento del 8 %, permiten identificar un enfoque fundamentado. Partiendo de los datos disponibles sobre el tráfico adicional previsto, las alegaciones de Austria respecto a los costes de inversión adicionales también parecen verosímiles.
- (457) Sin embargo, tras examinar la información de las autoridades austriacas, la Comisión no puede suscribir algunos puntos del análisis y, por tanto, realizará los siguientes cambios:
- a) Para los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos, las autoridades austriacas informaron en su análisis de un valor estimado de [...] EUR por pasajero de salida, tomado de los ingresos no aeronáuticos medios por pasajero del período comprendido entre 2000-2004. En efecto, en su lugar, un operador prudente en una economía de mercado que en abril de 2008 hubiera hecho un análisis del acuerdo de 2008, habría basado su

análisis en los ingresos no aeronáuticos medios del período inmediatamente previo a la entrada en vigor del acuerdo, es decir, en el período entre 2003 y 2007. De la información facilitada por las autoridades austriacas surge que la media del período 2003-2007 fue de [...] EUR. Por consiguiente, la Comisión calcula, en este análisis, un valor de [...] EUR por pasajero de salida. Esto arroja un nuevo resultado corregido de [...] EUR anuales.

- b) Por los motivos expuestos en el considerando 381, la Comisión no está de acuerdo con que, en su análisis, Austria trate los pagos que percibía KFBG del Estado de Carintia ([...] EUR anuales), como ingresos adicionales.

(458) La Comisión también corrigió los importes de los pagos en concepto de comercialización, puesto que los valores indicados no correspondían a las disposiciones acordadas en el acuerdo de 1 de abril de 2008. En consecuencia, la Comisión utilizó para los pagos en concepto de comercialización exactamente los importes mencionados en el acuerdo.

(459) Habida cuenta de los cambios precisos, la Comisión corrigió el análisis, en la medida de lo necesario, como se resume en el cuadro 15.

Cuadro 15

Incremento adicional de la rentabilidad con el acuerdo suscrito con TUIfly en 2008, informe elaborado por Austria y corregido por la Comisión

Duración del contrato: 5 años		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	
Aeronaves (B737-700):	148	Asientos
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Presentación en términos brutos

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos						
Rotaciones	836	836	836	836	836	
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Pasajeros de salida	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
Incentivos	0	0	0	0	0	
Duración: 5 años	1	2	3	4	5	Proyecto total
	Abril 2008 - marzo 2009	Abril 2009 - marzo 2010	Abril 2010 - marzo 2011	Abril 2011 - marzo 2012	Abril 2012 - marzo 2013	
Tarifa de aterrizaje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Asistencia de operaciones en pista	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra aire	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infra tierra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tarifa por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Valores previstos según acuerdos							
Tasa de seguridad		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de seguridad (Autoridad Tributaria de Viena)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de coordinación de intervalos		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Transferencia a SCA Wien		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa por asiento, por pasajero de salida	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Transferencia a contratistas para asistencia de pasajeros		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ingresos según reglamento de tasas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ingresos adicionales no aeronáuticos		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos del proyecto		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagos por comercialización según contrato de cooperación		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales							
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control: control de tráfico aéreo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tasa de seguridad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Cálculo de los costes del proyecto según BAB 2002							
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Suma de los costes del proyecto/costes marginales		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes totales		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Excedente		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado positivo descontado por un total de (en EUR)						[...]	

7.7.3.4. Conclusión sobre la existencia de una ventaja económica

(460) Ya que el resultado descontado previsto fue negativo en el caso del acuerdo celebrado con TUIfly en 2008, la Comisión considera que KFBG no actuó como un operador en una economía de mercado al firmar tales contratos. El aeropuerto no estuvo en condiciones de prever la cobertura de los costes adicionales originados por el acuerdo. Como KFBG no actuó como un operador en una economía de mercado, concedió a TUIfly una ventaja económica con su decisión de celebrar el acuerdo en tales condiciones.

7.7.4. *Selectividad*

- (461) Se concedió la ventaja económica selectivamente, dado que una sola compañía aérea, concretamente, TUIfly, se benefició de ella. En este sentido, la Comisión también señala que el acuerdo suscrito con TUIfly en 2008 divergió tanto de la lista de tasas como de los acuerdos suscritos con otras compañías aéreas.

7.7.5. *Falseamiento de la competencia y perjuicio del comercio*

- (462) La Comisión concluye que la ventaja otorgada a TUIfly puede falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros como se expone en los considerandos 387-389.

7.7.6. *Conclusión*

- (463) En vista de lo anterior, la Comisión señala que TUIfly obtuvo una ayuda estatal por un importe de [...] (valor actual neto).

7.8. **El acuerdo con Air Berlin de 2009**7.8.1. *Ventaja económica*

7.8.1.1. Principio del operador en una economía de mercado

- (464) Respecto al análisis *ex ante* del aumento adicional de la rentabilidad del contrato suscrito con Air Berlin se hace referencia a la evaluación realizada en los considerandos 263 a 279.

7.8.1.2. Plazo para la evaluación de los costes e ingresos adicionales

- (465) Un operador en una economía de mercado partirá, al evaluar los costes e ingresos adicionales, del período de aplicación de los acuerdos. Este marco temporal resulta realista a la luz de las explicaciones expuestas en los considerandos 368 a 369.
- (466) Al fijar el marco temporal para la evaluación del acuerdo en cuestión, un operador en una economía de mercado habría elegido como fecha inicial la fecha del comienzo de la cooperación y del establecimiento de los servicios aeroportuarios, es decir, el 25 de octubre de 2009. El contrato finalizó el 31 de marzo de 2013.
- (467) Respecto a una posible prórroga cabe destacar que un operador prudente en una economía de mercado no hubiese considerado esta posibilidad prevista en el contrato. En el momento de la firma, dicho operador de este tipo no habría tenido ningún motivo válido para suponer que una línea aérea de bajo coste estaría confiando efectivamente en una prórroga. Por ese motivo, la evaluación se refiere al período de hasta el 31 de marzo de 2013.

7.8.1.3. Evaluación

- (468) Respecto a la evaluación de los acuerdos en cuestión se remite a las constataciones de los considerandos 373 a 377.
- (469) En respuesta a la petición de la Comisión, las autoridades austriacas elaboraron una síntesis de los costes e ingresos adicionales que podían preverse en el momento de suscribir el acuerdo en cuestión. El cuadro 16 ofrece un resumen.

Cuadro 16

Incremento adicional de la rentabilidad con el acuerdo suscrito con Air Berlin en 2009, informe elaborado por Austria

3 años 4 meses		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	
Aeronaves (B737-700):	148	Asientos
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Presentación en términos brutos**Modelo de cálculo**

Valores previstos según acuerdos						
Rotaciones	801	801	801	333	0	
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Pasajeros de salida	82 984	82 984	82 984	34 499	0	
	1	2	3	4	5	Proyecto total
Tarifa de aterrizaje	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Asistencia de operaciones en pista	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Infra aire	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Infra tierra	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Tarifa por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Tasa de seguridad	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Tasa de seguridad (Autoridad Tributaria de Viena)	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Tasa de coordinación de intervalos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
Transferencia a SCA Wien	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
Ingresos según reglamento de tasas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
Limpieza por rotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contribución de la compañía aérea: sin un cálculo del método bruto						
Contribución a los costes por el total de los costes del proyecto no cubiertos						
Contribución a los costes del Estado federado de Carintia y de Kärntner Landesholding						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ingresos adicionales no aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Volumen de comercialización según contrato de cooperación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valores previstos según acuerdos							
Corrección, porque están representados en la partida costes del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Corrección, porque están representados en la partida costes del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales							
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasa de seguridad (pagada en su totalidad por la compañía aérea)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Cálculo de los costes del proyecto según BAB 2002							
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Suma de los costes del proyecto/costes marginales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes totales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Excedente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado positivo descontado por un total de (en EUR)						[...]	

(470) Para elaborar el cuadro 16, Austria tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

- El tráfico adicional previsto, es decir, el tráfico de pasajeros adicional previsto, se determinó a partir del número previsto de vuelos anuales (en el período previsto, 801 rotaciones anuales con 148 plazas, una masa máxima de despegue inferior a 64 t y con un factor de carga del 70 %), y se hizo su extrapolación para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios con Air Berlin. Como resultado de ello, Austria informó de 82 984 pasajeros para el período previsto.
- El incremento esperado de los ingresos aeronáuticos (tasas de manipulación y aterrizaje basadas en las tasas aeroportuarias de ese momento) se calculó para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios sobre la base de las condiciones financieras acordadas con Air Berlin. En concepto de ingresos adicionales, Austria informó de un total de [...] EUR.
- Los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos (tasas de estacionamiento, gastos en las terminales, etc.) se calcularon para el período de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. En su análisis, Austria calculó [...] EUR por pasajero de salida. Como resultado de ello, Austria informó de [...] EUR anuales.
- En concepto de ingresos adicionales, las autoridades austriacas también consideraron en su análisis los pagos del Estado federado de Carintia efectuados a KFBG ([...] EUR).
- En concepto de costes adicionales previstos, es decir, de costes que, en el caso de la hipótesis alternativa, se derivarían del incumplimiento de la transacción con Air Berlin, Austria informó de los siguientes pagos:
 - los pagos establecidos en el contrato de comercialización celebrado entre KFBG y Air Berlin destinados a los servicios de comercialización, es decir, [...] EUR anuales;
 - los pagos a un tercero (Tyrolean Airways), que actuó en calidad de subcontratista encargado de los servicios de asistencia en tierra, como se expone en el considerando 379, letra e). Las autoridades austriacas informaron de pagos por un total de [...] EUR anuales,
 - los pagos en concepto de medidas de seguridad efectuados a las respectivas autoridades austriacas fueron abonados directamente por Air Berlin y, por tanto, no aparecen en los libros del operador aeroportuario como costes adicionales;

- los costes operativos adicionales debido al tráfico adicional previsto durante el período de aplicación del contrato: [...] EUR por rotación adicional y por tonelada de masa máxima de despegue, así como [...] EUR por pasajero de salida adicional. Según la información facilitada por las autoridades austriacas, estas son las mejores estimaciones que podrían haberse calculado de ambos valores para un análisis *ex ante* realizado por un operador en una economía de mercado en el momento de suscribir los acuerdos. Estos valores se tomaron del sistema de contabilidad de costes que se aplica desde 2008 (BAB 2008) y que comprende las partidas presupuestarias tarifa de aterrizaje, tarifa por pasajero y tasa por asistencia de operaciones en pista. El sistema de contabilidad de costes BAB 2008 reconoce en particular los diferentes costes primarios, costes secundarios y costes indirectos que se suman a los costes totales. Las autoridades austriacas explicaron detalladamente el procedimiento que utiliza KFBG para deducir los costes adicionales de determinadas partidas presupuestarias primarias.
- f) Las autoridades austriacas declararon que, en octubre de 2009, KFBG no preveía costes de inversiones adicionales debidos al tráfico adicional. El KLU disponía en ese momento de importantes capacidades excedentarias que serían aprovechadas por el tráfico adicional. La terminal del KLU posee una capacidad total de 600 000 pasajeros al año, y a finales de 2008 unos 180 000 pasajeros transitaron en el KLU. Por consiguiente, el tráfico adicional previsto de 83 000 pasajeros no hacía necesario realizar inversiones, puesto que la terminal existente podía acoger este número de pasajeros.
- g) Como tipo de descuento, KFBG/DMG eligió el 8 % que es el tipo publicado y utilizado por el aeropuerto de Viena y que era usual en los cálculos financieros de KFBG.
- (471) La Comisión concluye que las autoridades austriacas aplicaron un enfoque sólido al estimar la cifra de pasajeros y los ingresos aeronáuticos adicionales previstos basados en este cálculo. Lo mismo se aplica a los costes adicionales de la asistencia en tierra por parte de un tercero y a los costes de los pagos efectuados a Austro Control. También la estimación de los costes operativos adicionales por rotación y por pasajero, así como el tipo de descuento del 8 %, permiten identificar un enfoque fundamentado. Partiendo de los datos disponibles sobre el tráfico adicional previsto, las alegaciones de Austria respecto a los costes de inversión adicionales también parecen plausibles.
- (472) Sin embargo, tras examinar la información de las autoridades austriacas, la Comisión no puede suscribir algunos puntos del análisis y, por tanto, realizará los siguientes cambios:
- a) Para los ingresos no aeronáuticos adicionales previstos, las autoridades austriacas informaron en su análisis de un valor estimado de [...] EUR por pasajero de salida, tomado de los ingresos no aeronáuticos medios por pasajero del período comprendido entre 2000-2004. En efecto, en su lugar, un operador prudente en una economía de mercado que en octubre de 2009 hubiera hecho un análisis del acuerdo de 2009, habría basado su análisis en los ingresos no aeronáuticos medios del período comprendido entre 2004 y 2008. A partir de la información facilitada por las autoridades austriacas, se observa que la media de esos años ascendía a [...] EUR. Por consiguiente, la Comisión calcula, en este análisis, un valor de [...] EUR por pasajero de salida. Esto arroja un nuevo resultado corregido de [...] EUR anuales.
- b) Por los motivos expuestos en el considerando 381, la Comisión disiente del hecho de que, en su análisis, Austria trate los pagos que percibía KFBG del Estado de Carintia ([...] EUR anuales), como ingresos adicionales.
- c) La Comisión también corrigió los importes de los pagos en concepto de comercialización, puesto que los valores indicados no correspondían a las disposiciones acordadas en el acuerdo de 25 de octubre de 2010. En consecuencia, la Comisión utilizó para los pagos en concepto de comercialización exactamente los importes mencionados en el acuerdo.
- (473) Habida cuenta de los cambios precisos, la Comisión corrigió el análisis, en la medida de lo necesario, como se resume en el cuadro 17.

Cuadro 17

Incremento adicional de la rentabilidad con el acuerdo suscrito con Air Berlin en 2009, informe elaborado por Austria y corregido por la Comisión

Duración del contrato: 3 años y 5 meses		
Tipo de interés de capitalización:	8 %	
Incentivo de pasajeros:	0,00	

Aeronaves (B737):	148	Asientos
MTOW (B737):	68	MTOW

Presentación en términos brutos

Modelo de cálculo

Valores previstos según acuerdos							
Rotaciones	801	801	801	333	0		
Factor de carga	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %		
Pasajeros de salida	82 984	82 984	82 984	34 499	0		
	1	2	3	4	5	Proyecto total	
Tarifa de aterrizaje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Asistencia de operaciones en pista	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Gestión de tráfico de aeronaves	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Infra aire	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Infra tierra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tarifa por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tasa de seguridad	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tasa de seguridad (Autoridad Tributaria de Viena)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tasa de coordinación de intervalos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Transferencia a SCA Wien	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Ingresos según reglamento de tasas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Limpieza por rotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Ingresos adicionales no aeronáuticos por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Ingresos adicionales no aeronáuticos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Ingresos del proyecto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Volumen de comercialización según contrato de cooperación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Costes del proyecto sobre la base de costes marginales							
Gestión de tráfico de aeronaves, servicio externo 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Tasa de seguridad (pagada en su totalidad por la compañía aérea)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		

Valores previstos según acuerdos							
Cálculo de los costes del proyecto según BAB 2002							
Por vuelo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Por pasajero	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Suma de los costes del proyecto/costes marginales		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes totales		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Excedente		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
El análisis de costes y beneficios arroja un resultado positivo descontado por un total de (en EUR)						[...]	

7.8.1.4. Conclusión sobre la existencia de una ventaja económica

- (474) Ya que el resultado descontado previsto fue positivo en el caso del acuerdo celebrado con Air Berlin en 2009, la Comisión considera que KFBG/DMG actuó como un operador en una economía de mercado al firmar tal contrato. El aeropuerto estuvo en condiciones de prever la cobertura de los costes adicionales ocasionados por tales acuerdos. Como KFBG/DMG actuó como un operador en una economía de mercado, no concedió a Air Berlin una ventaja económica con su decisión de celebrar el acuerdo en tales condiciones. Además, hay indicios que apuntan a que KFBG 2009 aplicó una estrategia y una iniciativa a largo plazo de la rentabilidad general del KLU.

7.8.2. Conclusión

- (475) Por los motivos expuestos, la Comisión concluye que Air Berlin no recibió una ayuda estatal.

7.9. Conclusión sobre la existencia de ayudas

- (476) Por los motivos expuestos, la financiación de KFBG, así como los acuerdos con Ryanair y sus filiales, y los contratos con HLX y TUIfly representan una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

8. LEGALIDAD DE LA AYUDA

- (477) Con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE, los Estados miembros deben notificar a la Comisión todos los proyectos destinados a conceder o modificar ayudas y no podrán ejecutar las medidas proyectadas antes de que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva.

8.1. La financiación de KFBG

- (478) Dado que ya se habían puesto a disposición de KFBG/DMG los recursos destinados a financiar el KLU, la Comisión opina que Austria ha infringido la prohibición de ejecución a tenor del artículo 108, apartado 3, del TFUE ⁽⁶⁷⁾.
- (479) La información obtenida de los considerandos 480 a 483 permite concluir que las ayudas en cuestión concedidas a favor de KFBG/DMG no pueden considerarse exentas de la obligación de notificación de conformidad con la Decisión SIEG de 2005 ⁽⁶⁸⁾ relativa a las ayudas concedidas antes del 31 de enero de 2012.
- (480) Según la Decisión SIEG de 2005, las ayudas estatales concedidas a empresas en forma de pagos compensatorios por la prestación de SIEG quedaban exceptuadas de la obligación de notificación si se cumplían las condiciones mencionadas en dicha Decisión. En especial, con la Decisión SIEG de 2005 se declararon compatibles con el mercado interior las ayudas estatales concedidas en forma de pagos compensatorios por la prestación de SIEG si estas fueron concedidas a aeropuertos i) en los que el tráfico de pasajeros anual no supera el 1 000 000 de viajeros, o ii) cuya facturación anual antes de impuestos fue de menos de 100 millones EUR en los dos ejercicios precedentes al inicio de la prestación de los SIEG y han percibido anualmente un pago compensatorio de menos de 30 millones EUR.

⁽⁶⁷⁾ Sentencia de 14 de enero de 2004, Fleuren Compost/Comisión, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

- (481) Para la exención solo se tenían en cuenta prestaciones compensatorias por servicios de interés económico general si se cumplían las condiciones previstas en los artículos 4, 5 y 6 de la Decisión SIEG. El artículo 4 de la Decisión SIEG de 2005 establece que la prestación de los SIEG debe haber sido atribuida a la respectiva empresa por vía de uno o varios actos oficiales en los que conste, entre otras cosas, lo siguiente: clase y duración de la misión de servicio público, los parámetros de cálculo, la supervisión y posibles cambios en los pagos compensatorios y las medidas necesarias para evitar y, dado el caso, recuperar compensaciones excesivas. Según el artículo 5 de la Decisión SIEG de 2005, la cuantía de la compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir los gastos ocasionados por la ejecución de la obligación de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable. Por último, el artículo 6 de la Decisión SIEG de 2005 obliga a los Estados miembros a proceder a un control periódico que garantice que las empresas no reciban una compensación excesiva con respecto al importe determinado con arreglo al artículo 5.
- (482) Austria estima que el funcionamiento del KLU podría considerarse un SIEG. Sin embargo, la Comisión opina que la información presentada por Austria no permite concluir que la gestión del KLU pueda encuadrarse como SIEG. Las autoridades austriacas no han ni definido el SIEG en cuestión que se delegó en KFBG/DMG ni establecido las disposiciones aplicables a los pagos compensatorios que se otorgarían a KFBG/DMG. Además, KFBG/DMG no entregó ningún otro documento que ilustre el alcance del supuesto SIEG que prestaba. Por ello, la Comisión estima que no existe ningún acto de atribución con el que se haya delegado un auténtico SIEG en la sociedad gestora del KLU. Asimismo, el Estado de Carintia no presentó ni los parámetros de cálculo, la supervisión y posibles cambios en los pagos compensatorios, ni las medidas necesarias para evitar y, dado el caso, recuperar compensaciones excesivas. En consecuencia, no se cumplen las condiciones establecidas en los artículos 4, 5 y 6 de la Decisión SIEG de 2005 respecto al contenido del acto de atribución.
- (483) La Comisión considera que sobre esta base no puede concluirse que KFBG/DMG haya estado exenta de la obligación de notificación en virtud de la Decisión SIEG de 2005.
- (484) Por este motivo, la Comisión llega a la conclusión de que las autoridades austriacas infringieron la prohibición de ejecución a tenor del artículo 108, apartado 3, del TFUE, de modo que las medidas en cuestión constituyen ayudas estatales ilegales.

8.2. Los acuerdos celebrados en los años 2002 y 2006 con Ryanair, LV y AMS

- (485) No se notificaron previamente las ayudas estatales concedidas a Ryanair y a sus filiales en virtud de los acuerdos de 2002 y 2006. Por ese motivo, estas ayudas estatales en favor de Ryanair y sus filiales constituyen ayudas ilegales.

8.3. El acuerdo con HLX de 2003 y el acuerdo con TUIfly de 2008

- (486) No se notificaron previamente las ayudas estatales concedidas a HLX y TUIfly en virtud de los acuerdos de 2003 y 2008. Por ello deben considerarse como ayudas ilegales.

9. EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA CON EL MERCADO INTERIOR

9.1. La financiación de KFBG

- (487) El artículo 107, apartado 3, del TFUE prevé determinadas excepciones de la regla general establecida en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, respecto a la incompatibilidad de una ayuda estatal con el mercado interior. La ayuda en cuestión puede evaluarse sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, que estipula que: «*las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común*», pueden considerarse compatibles con el mercado interior.

9.1.1. Compatibilidad con arreglo a las Directrices de aviación de 2014

- (488) Dado que Austria (al igual que los beneficiarios de las ayudas) no alegaron que la evaluación de la ayuda deba basarse directamente en el artículo 107, apartado 3, del TFUE, las Directrices de aviación de 2014 constituyen un fundamento para comprobar si las ayudas para aeropuertos pueden ser declaradas compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

- (489) Con arreglo al apartado 172 de las Directrices de aviación de 2014, la Comisión considera que las disposiciones de la comunicación relativas a la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales⁽⁶⁹⁾ no se deben aplicar a los casos pendientes de ayudas de funcionamiento ilegales otorgadas a aeropuertos antes del 4 de abril de 2014. En lugar de ello, la Comisión aplicará los principios establecidos en las Directrices de aviación de 2014 a todos los casos de ayudas de funcionamiento (notificaciones pendientes y ayudas no notificadas ilegales) otorgadas a los aeropuertos, aunque las ayudas se hubieran otorgado antes del 4 de abril de 2014 y el comienzo del período de transición.
- (490) La Comisión ya ha concluido en el considerando 478 que las contribuciones financieras destinadas a KFBG/ DMG constituyen una ayuda estatal ilegal otorgada antes del 4 de abril de 2014.
- (491) A la luz de las disposiciones de las Directivas de aviación de 2014 mencionadas en el considerando 492, la Comisión deberá determinar si la medida en cuestión constituye una ayuda de inversión o de funcionamiento ilegal.
- (492) Con arreglo al apartado 25, punto 18, de las Directrices de aviación de 2014, la ayuda de inversión se define como la «ayuda para financiar activos fijos, en concreto para cubrir el déficit de financiación de los costes de capital». Además, según el apartado 107 de las Directrices, la ayuda a la inversión puede referirse tanto al importe de la ayuda inicial (la cobertura de los costes de inversión iniciales) como a la ayuda en forma de pagos periódicos (para cubrir los costes de capital, en términos de amortización anual y costes de financiación).
- (493) En cambio, las ayudas de funcionamiento son ayudas que cubren los costes totales o parciales de funcionamiento de un aeropuerto y se definen de la siguiente forma: «Costes subyacentes de un aeropuerto con respecto a la prestación de los servicios aeroportuarios, incluyendo categorías de costes tales como los de personal, servicios contratados, comunicaciones, residuos, energía, mantenimiento, alquileres y administración, pero excluyendo los costes de capital, las ayudas a la comercialización o cualquier otro incentivo otorgado a las compañías aéreas por el aeropuerto, y los costes que correspondan a los poderes públicos»⁽⁷⁰⁾.
- (494) Puede opinarse que las contribuciones financieras utilizadas para cubrir las pérdidas anuales de funcionamiento de KFBG/DMG –debidas a los costes relacionados con los contratos comerciales suscritos por KFBG con diferentes compañías aéreas– representan una ayuda de funcionamiento en favor de KFBG/DMG.
- (495) En la sección 5.1.2 de las Directrices de aviación de 2014 se establecen los criterios que aplicará la Comisión al evaluar la compatibilidad de la ayuda de funcionamiento con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. De conformidad con lo establecido en el apartado 172 de las Directrices de aviación de 2014, la Comisión aplicará estos criterios a todos los asuntos relativos a ayudas de funcionamiento otorgadas, incluidos los asuntos con notificaciones pendientes y de ayudas ilegales no notificadas.
- (496) Las ayudas de funcionamiento ilegales otorgadas antes de la fecha de aplicación de las Directrices de aviación de 2014 podrán ser declaradas compatibles en la totalidad de los costes operativos no cubiertos siempre que se cumplan las siguientes condiciones⁽⁷¹⁾:
- *Contribución a un objetivo bien definido de interés común*: esta condición se cumple si, entre otras circunstancias, la ayuda fomenta la movilidad de los ciudadanos de la Unión y las conexiones de las regiones o facilita el desarrollo regional⁽⁷²⁾.
 - *Necesidad de la intervención estatal*: la ayuda debe ir dirigida a situaciones en las que pueda aportar una mejora importante que el mercado no sea capaz de lograr por sí mismo⁽⁷³⁾.
 - *Idoneidad del instrumento de ayuda*: esta condición está dada cuando el Estado miembro puede demostrar que la ayuda es adecuada para lograr el objetivo previsto⁽⁷⁴⁾.

⁽⁶⁹⁾ Comunicación de la Comisión sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales (DO C 119 de 22.5.2002, p. 22).

⁽⁷⁰⁾ Apartado 25, punto 22, de las Directrices de aviación de 2014.

⁽⁷¹⁾ Según el apartado 137 de las Directrices de aviación de 2014, no todas las condiciones establecidas en la sección 5.1 de las Directrices se aplican a las ayudas de funcionamiento otorgadas en el pasado.

⁽⁷²⁾ Apartados 113, 114 y 137 de las Directrices de aviación de 2014.

⁽⁷³⁾ Apartados 137 y 116 de las Directrices de aviación de 2014.

⁽⁷⁴⁾ Apartados 137 y 120, de las Directrices de aviación de 2014.

- *Existencia de un efecto incentivador*: esta condición se considera cumplida si es probable que, sin la ayuda de funcionamiento y teniendo en cuenta la posible presencia de ayuda a la inversión y el nivel de tráfico, el nivel de actividad económica del aeropuerto se vería significativamente reducido ⁽⁷⁵⁾.
- *Proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)*: con el fin de que sea proporcional, la ayuda de funcionamiento a los aeropuertos deberá limitarse al mínimo necesario para el desarrollo de la actividad que percibe la ayuda ⁽⁷⁶⁾.
- *Prevención de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros*. ⁽⁷⁷⁾

9.1.1.1. Contribución a un objetivo bien definido de interés común

- (497) Con la ayuda de funcionamiento examinada que comprende las pérdidas de KFBG/DMG desde el año 2000 y las correspondientes contribuciones financieras de la ciudad de Klagenfurt, del Estado federado de Carintia y de KLU (véase el cuadro 2), la intención era mantener un nivel operativo adecuado del KLU.
- (498) Según el apartado 113 de las Directrices de aviación de 2014, se considerará que las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos contribuyen a la consecución de un objetivo de interés común si incrementan la movilidad de los ciudadanos de la Unión y las conexiones de las regiones, combaten la congestión del espacio aéreo en los mayores centros de distribución de tráfico aéreo de la Unión o facilitan el desarrollo regional.
- (499) El KLU tiene un papel decisivo en el desarrollo económico del Estado federado de Carintia, para el cual es indispensable contar con una buena conexión con Viena, la capital austriaca, y con los principales centros comerciales alemanes. Por otra parte, el KLU satisface las necesidades de conexión del Estado federado de Carintia, sobre todo en lo que concierne al turismo en el ámbito de los deportes alpinos de invierno y verano. El perfil comercial del KLU satisface las necesidades del Estado federado de Carintia, puesto que ofrece una buena infraestructura para una serie de vuelos regulares a los principales centros comerciales de Alemania (Berlín, Hamburgo, Colonia-Bonn y, en el pasado, también Múnich), así como a Viena.
- (500) La ayuda de funcionamiento en favor del KLU contribuyó, por tanto, a la conexión y al desarrollo del Estado federado de Carintia. Según la información presentada por las autoridades austriacas en las cuentas anuales de KFBG, el desarrollo del KLU también se basaba en una previsión sólida del tráfico de pasajeros.
- (501) Por otra parte, deberá analizarse si una posible duplicación de la infraestructura aeroportuaria podría rebatir la aseveración de que el funcionamiento del KLU contribuye a un objetivo claramente definido de interés común.
- (502) En este sentido, las Directrices de aviación de 2014 definen la zona de influencia como las fronteras de un mercado geográfico que se establece, normalmente, en torno a los 100 kilómetros o a los 60 minutos de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad. Al mismo tiempo, las Directrices de aviación de 2014 permiten apartarse de la definición de zona de influencia de un aeropuerto determinado con el fin de tener en cuenta la especificidad de cada aeropuerto. A este respecto, el tamaño y la forma de la zona de influencia varían de un aeropuerto a otro, por ejemplo, en función de su modelo de negocio, de su ubicación y los aeropuertos de destino con los que opera.
- (503) Sobre este concepto se puede inferir que el aeropuerto de Graz (a 128 km de Klagenfurt), el aeropuerto de Maribor (a 137 km de Klagenfurt), el aeropuerto de Trieste (a 203 km de Klagenfurt) y el aeropuerto de Salzburgo (a 223 km de Klagenfurt) no se encuentran en la misma zona de influencia que el KLU.
- (504) No obstante, el aeropuerto de Liubliana en Eslovenia no queda demasiado alejado. La conexión más corta por carretera de Klagenfurt a Liubliana es de 80 km y atraviesa el puerto de Loibl en las montañas Karavanke a una altura de 1 068 m sobre el nivel del mar. Austria no considera realista el tiempo de desplazamiento de menos de 60 minutos en automóvil o en autobús, dado que la carretera del puerto de montaña, que es angosta, empinada y tiene muchas curvas, ya es difícil de transitar en condiciones normales, pero más aún en invierno y, además, su acceso se cierra varias veces al año por desprendimientos de rocas o corrimientos de tierra. La ruta alternativa más corta lleva por la autopista en dirección a Villach por el túnel de las montañas Karavanke, pero este trayecto sería de unos 130 kilómetros. No hay una conexión con un tren de alta velocidad y el tiempo de desplazamiento en tren es de entre 2 horas y 10 minutos y 2 horas y 48 minutos. Por tanto y habida cuenta de estas características geográficas, puede afirmarse que el aeropuerto de Liubliana no se encuentra en la zona de influencia del KLU, puesto que el desplazamiento entre ambos aeropuertos lleva con frecuencia más tiempo que en condiciones de viaje óptimas.

⁽⁷⁵⁾ Apartados 137 y 124 de las Directrices de aviación de 2014.

⁽⁷⁶⁾ Apartados 137 y 125 de las Directrices de aviación de 2014.

⁽⁷⁷⁾ Apartados 137 y 131 de las Directrices de aviación de 2014.

- (505) Por otra parte, los modelos de negocio del KLU y del aeropuerto de Liubliana son muy diferentes unos de otros: Klagenfurt ofrece principalmente vuelos regulares a los principales centros comerciales como, por ejemplo, Viena, Berlín, Hamburgo o Colonia-Bonn, así como algunos vuelos chárter a una serie de destinos turísticos. Los destinos que se operan desde el KLU se limitan, por tanto, al consumo de la población de Carintia, es decir, a un acceso rápido y sencillo a los principales centros comerciales de habla alemana y, a la vez, a un acceso sencillo de turistas a los destinos turísticos de Carintia.
- (506) Como principal aeropuerto esloveno de la capital eslovena, el aeropuerto de Liubliana tiene más de un millón de pasajeros anuales y ofrece un amplio espectro de destinos internacionales para vuelos regulares y vuelos chárter en toda Europa, pero principalmente a países de Europa Oriental.
- (507) Por tanto, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento otorgada al KLU contribuyó al logro de los objetivos de interés común de mejorar las conexiones y el desarrollo regional del Estado federado de Carintia por medio de la explotación de una infraestructura de transporte para satisfacer las necesidades de transporte del Estado federado de Carintia.

9.1.1.2. Necesidad de la intervención estatal

- (508) De conformidad con el apartado 116 y ss. de las Directrices de aviación de 2014, las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos se considerarán necesarias si aportan una mejora importante que el mercado no sea capaz de lograr por sí mismo. Las Directrices reconocen, asimismo, que la necesidad de financiación pública para sufragar los costes operativos suele resultar proporcionalmente mayor en el caso de los aeropuertos más pequeños, debido a los altos costes fijos, y que los aeropuertos con un tráfico anual de entre 200 000 y 700 000 pasajeros pueden no ser capaces de cubrir por sí mismos una parte sustancial de sus costes operativos.
- (509) Tras haber atendido en el pasado hasta unos 520 000 pasajeros anuales, el número de los pasajeros anuales del KLU se ha estabilizado en unos 230 000, lo que está muy por debajo de los 700 000 pasajeros. El aeropuerto no fue capaz de generar ingresos que alcanzaran para sufragar por sí mismo una parte considerable de sus costes operativos, lo que en las Directrices de aviación de 2014 se menciona como típico para aeropuertos de esta magnitud. Sin la ayuda en cuestión, KFBG/DMG probablemente se habría visto obligada a abandonar el mercado, por lo que Carintia habría perdido una infraestructura de transporte que es de importancia habida cuenta de su accesibilidad y desarrollo (turismo).
- (510) Por este motivo, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento al KLU es necesaria.

9.1.1.3. Idoneidad del instrumento de ayuda

- (511) Según el apartado 120 de las Directrices de aviación de 2014, la ayuda de funcionamiento debe constituir un instrumento idóneo para lograr el objetivo previsto o resolver los problemas que la ayuda debería abordar. Debido a que el KLU registró pérdidas operativas, el único instrumento apropiado fue una ayuda de funcionamiento que permitió al aeropuerto continuar con su actividad y garantizar las conexiones del Estado federado de Carintia. Otros instrumentos, como por ejemplo ayudas de inversión o medidas reglamentarias no parecen adecuados para abordar los problemas financieros del KLU en cuanto a su funcionamiento. Por este motivo, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento al KLU es un instrumento adecuado.

9.1.1.4. Existencia de efecto incentivador

- (512) De conformidad con el apartado 124 de las Directrices de aviación de 2014, una ayuda de funcionamiento tiene un efecto incentivador si, a falta de dicha ayuda y teniendo en cuenta la posible presencia de ayuda a la inversión y el nivel de tráfico, el nivel de actividad económica del aeropuerto correspondiente pudiera verse significativamente reducido.
- (513) La necesidad de transporte del Estado federado de Carintia se estabilizó, expresado en cifras de pasajeros, en 400 000 pasajeros anuales en los años 2004-2010 (y solo desde 2012 esta cifra ha retrocedido a 230 000 pasajeros anuales). Aun con cifras de pasajeros bastante estables, el aeropuerto no fue capaz de cubrir sus costes operativos en el pasado. Las cifras presentadas por Austria muestran que el aeropuerto habría registrado pérdidas considerables en la mayoría de los años en cuestión si no hubiera tenido la ayuda de funcionamiento ⁽⁷⁸⁾. Sin la

⁽⁷⁸⁾ Según las cifras presentadas por Austria, el resultado neto sin la ayuda de funcionamiento habría sido el siguiente: 2002: -1 401 180 EUR; 2003: 145 056 EUR; 2004: -1 597 060 EUR; 2005: -758 979 EUR; 2006: -778 887 EUR; 2007: 230 145 EUR; 2008: -703 000 EUR; 2009: -1 324 969 EUR.

ayuda de funcionamiento, KFBG habría tenido que restringir el volumen de tráfico para reducir los costes y las pérdidas o, de lo contrario, probablemente se habría encontrado en situación de insolvencia, lo que quizá habría supuesto la suspensión de las actividades del aeropuerto. Sin la ayuda de funcionamiento, el aeropuerto no habría podido mantener el volumen de tráfico, sino que habría tenido que reducir su actividad comercial.

9.1.1.5. Proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)

- (514) En cuanto a la necesidad, las medidas en cuestión se redujeron al mínimo necesario para compensar las pérdidas y permitir que KFBG/DMG cumpla los requisitos de la dotación de recursos y pueda seguir operando de manera rentable. La ayuda fue necesaria para la continuidad de la empresa y no superó el importe necesario para cubrir las pérdidas operativas. Por consiguiente, la ayuda se limitó al mínimo necesario.
- (515) Por este motivo, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento al KLU es proporcionada.

9.1.1.6. Prevención de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros

- (516) Según el apartado 131 de las Directrices de aviación de 2014, al evaluar la compatibilidad de las ayudas de funcionamiento al aeropuerto, la Comisión tendrá en cuenta los falseamientos de la competencia y los efectos en el comercio. Un indicio de posible falseamiento de la competencia o efectos en el comercio podría ser el hecho de que el aeropuerto esté situado en la misma zona de influencia que otro aeropuerto con capacidad ociosa.
- (517) Tal como se expone en los apartados (503) y ss., tomando como referencia una zona de influencia de unos 100 km y un tiempo de viaje de 60 minutos, puede considerarse que el aeropuerto de Liubliana no se encuentra en la zona de influencia de Klagenfurt.
- (518) Por otra parte, las autoridades austriacas confirman que la infraestructura aeroportuaria del KLU está a disposición de todas las compañías aéreas de forma no discriminatoria. El KLU está abierto sin restricciones particulares a todas las compañías aéreas que quieran usarlo. El acceso a dicha infraestructura se ofrece en condiciones de igualdad y sin discriminación en el sentido de las Directrices de 2014.

9.1.2. Conclusión

- (519) A la luz de lo expuesto, la Comisión concluye que la ayuda de funcionamiento concedida al KLU de conformidad con las condiciones expuestas en la sección 5.1.2 de las Directrices de aviación de 2014 relativos a la compatibilidad de las ayudas se ajusta al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (520) Asimismo, la Comisión señala que no considera necesario analizar los motivos de una posible compatibilidad de la ayuda que alegan las autoridades austriacas, puesto que considera que la ayuda de funcionamiento en favor de KFBG/DMG de conformidad con las Directrices de aviación de 2014 es compatible con el mercado interior.

9.2. Acuerdos con compañías aéreas: marco jurídico aplicable

- (521) La Comisión observa que Austria no ha expuesto argumento alguno que demuestre que la ayuda otorgada a Ryanair y a sus filiales es compatible con el mercado interior.
- (522) También recuerda que, según jurisprudencia reiterada ⁽⁷⁹⁾ del Tribunal de Justicia, es obligación de Austria precisar el fundamento jurídico sobre el que una ayuda estatal podría declararse compatible con el mercado interior y demostrar el cumplimiento de todas las condiciones pertinentes. En la Decisión de incoación, la Comisión pidió a las autoridades austriacas que informe sobre si podría comprobarse la compatibilidad de la ayuda de conformidad con las Directrices de aviación de 2005 o directamente de conformidad con el TFUE. No obstante, las autoridades austriacas no demostraron el cumplimiento de las condiciones pertinentes de la compatibilidad de ayudas de puesta en marcha bien de conformidad con las Directrices de aviación de 2005 bien directamente de conformidad con el TFUE. Las partes interesadas que presentaron observaciones tampoco expusieron argumentos que demostraran la compatibilidad de la medida de ayuda estatal con el mercado interior.

⁽⁷⁹⁾ Sentencia de 28 de abril de 1993, República Italiana/Comisión de las Comunidades Europeas, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, apartado 20.

9.2.1. Los acuerdos con Ryanair de 2002

- (523) Los acuerdos de 2002 se firmaron previamente a la publicación de las Directrices de aviación de 2005 de 9 de diciembre de 2005. Respecto a la compatibilidad de las ayudas concedidas previamente a esta fecha, se hace referencia en el apartado 85 de las Directrices de aviación de 2005 y en el apartado 174 de las Directrices de aviación de 2014 a las normas aplicables en el momento de la concesión de la ayuda.
- (524) Antes de las Directrices de aviación de 2005, la Comisión había adoptado las Directrices de aviación de 1994 ⁽⁸⁰⁾. Sin embargo, en estas últimas, la Comisión no ahondaba en particular en el tratamiento de ayudas de funcionamiento para fomentar el tráfico aéreo de aeropuertos regionales. Este aspecto solo aparece gradualmente y, en concreto, debido a la congestión en algunos de los grandes aeropuertos europeos y al surgimiento de compañías aéreas de bajo coste que en 1994 aún no existían. En consecuencia, las Directrices de aviación de 1994 no constituyen, en este caso, un fundamento relevante para analizar la compatibilidad de la ayuda otorgada a compañías aéreas. Por tanto, la Comisión deberá analizar la compatibilidad de la medida en cuestión basándose directamente en el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (525) Al respecto, cabe observar que la evaluación jurídica de esta clase de ayuda estatal por la Comisión se fue perfeccionando con el tiempo, mientras que otros aspectos no han tenido cambios. Estos aspectos se desprenden de los principios generales de la compatibilidad de ayudas a tenor de la mencionada disposición del TFUE.
- (526) Por consiguiente, en su decisión relativa al aeropuerto Manchester, de junio de 1999 ⁽⁸¹⁾, la Comisión consideró compatibles con las normas sobre ayudas estatales unas reducciones de las tasas aeroportuarias concedidas de manera no discriminatoria y limitadas en el tiempo como medidas para fomentar nuevas rutas.
- (527) En su Decisión de febrero de 2004 en el asunto del aeropuerto de Charleroi ⁽⁸²⁾, la Comisión explica lo siguiente: *«Las ayudas operativas al lanzamiento de nuevas rutas aéreas o al aumento de determinadas frecuencias pueden ser un instrumento necesario para el desarrollo de los aeropuertos regionales pequeños. Estos pueden así convencer a las empresas interesadas de que asuman los riesgos de invertir en nuevas rutas. No obstante, para poder declarar esas ayudas compatibles de acuerdo con la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del TFUE, hay que determinar si son necesarias y proporcionadas en relación con el objetivo buscado y si no afectan al comercio de forma contraria al interés común»*. Por consiguiente, la Comisión detalla determinadas condiciones que deben cumplirse para que estas ayudas de funcionamiento puedan declararse compatibles con el mercado interior. En particular, estas condiciones son las siguientes:
- la ayuda debe contribuir al objetivo de interés comunitario de desarrollar un aeropuerto regional mediante un aumento neto del tráfico de pasajeros en nuevas rutas,
 - la ayuda debe ser necesaria en el sentido de que no debe referirse a una ruta ya explotada por la misma compañía o por otra compañía, o a una ruta similar,
 - la ayuda debe tener un efecto incentivador, en el sentido de que debe contribuir al desarrollo de una actividad que, después de un período determinado, pueda llegar a ser rentable, lo que implica que la duración de la ayuda debe ser limitada,
 - la ayuda debe ser proporcionada, es decir, el importe debe vincularse al incremento neto del tráfico,
 - la ayuda debe haberse concedido de manera transparente y no discriminatoria, y no debe combinarse con otros tipos de ayudas.
- (528) En las Directrices de aviación de 2005 y en las de 2014, estas condiciones de compatibilidad con el mercado interior se definieron con mayor precisión, pero no es menos cierto que las ayudas de funcionamiento otorgadas a las compañías aéreas pueden ser declaradas compatibles por la Comisión siempre que contribuyan al desarrollo de aeropuertos de pequeño tamaño mediante un aumento neto del tráfico de pasajeros en nuevas rutas, que la

⁽⁸⁰⁾ Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas estatales en el sector de la aviación (94/C 350/07) (DO C 350 de 10.12.1994, p. 5).

⁽⁸¹⁾ Véase la Decisión NN 109/98 de 14 de junio de 1999, «Reino Unido, Aeropuerto de Manchester».

⁽⁸²⁾ Decisión 2004/393/CE de la Comisión, de 12 de febrero de 2004, relativa a las ventajas otorgadas por la Región Valona y Brussels South Charleroi Airport a la compañía aérea Ryanair con ocasión de su instalación en Charleroi (DO L 137 de 30.4.2004, p. 1). Si bien esta Decisión fue declarada nula mediante sentencia de 17 de diciembre de 2008, en el asunto Ryanair Ltd/Comisión de las Comunidades Europeas, T-196/04., ECLI:EU:T:2008:585, es testimonio de cómo evolucionó la evaluación de estas ayudas por la Comisión.

ayuda sea necesaria, en el sentido de que no se refiera a una ruta ya explotada por la misma compañía o por otra compañía o a una ruta similar, que sea limitada en el tiempo y que la ruta para la que se concede la ayuda pueda llegar a ser rentable, que el importe esté vinculado al desarrollo neto del tráfico de pasajeros y que la ayuda se conceda de manera transparente y no discriminatoria, y que no se combine con otros tipos de ayudas.

- (529) A este respecto, la Comisión expone en el considerando 212 de la Decisión de incoación que evaluará la compatibilidad de los acuerdos suscritos con Ryanair, AMS y LV en 2002 sobre la base de estos criterios. Ni Austria ni los interesados formularon objeciones contra la aplicación de estos criterios.
- (530) Por último, la Comisión señala que la compatibilidad de los contratos de 2002 debe evaluarse en el caso de autos con arreglo a los principios mencionados directamente sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

9.2.2. Los acuerdos con Ryanair de 2006

- (531) Respecto a las ayudas a la puesta en marcha, las Directrices de aviación de 2014 establecen lo siguiente: «Por lo que se refiere a la ayuda a la puesta en marcha para compañías aéreas, la Comisión aplicará los principios establecidos en las presentes Directrices a todas las medidas de ayuda notificadas sobre las que tenga que pronunciarse a partir del 4 de abril de 2014, incluso cuando los proyectos de ayuda se hayan notificado con anterioridad a esa fecha. De conformidad con la Comunicación de la Comisión sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales, la Comisión aplicará a la ayuda ilegal a la puesta en marcha de compañías aéreas las normas en vigor en el momento de concesión de la ayuda. Por consiguiente, los principios establecidos en las presentes Directrices no se aplicarán en el caso de ayudas ilegales a la puesta en marcha de compañías aéreas otorgadas antes del 4 de abril de 2014».
- (532) Por su parte, las Directrices de aviación de 2005 establecen que:

«La Comisión examinará la compatibilidad de toda [...] ayuda de puesta en marcha concedida sin su autorización y, por lo tanto, infringiendo el artículo 88, apartado 3, del Tratado [actualmente, artículo 108, apartado 3, del TFUE], sobre la base de las presentes Directrices si la ayuda comenzó a concederse después de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea».

- (533) Como los acuerdos con Ryanair de 2006 se celebraron después de la publicación de las Directrices de aviación de 2005 en el Diario Oficial de 9 de diciembre de 2005, dichas Directrices constituyen la base jurídica aplicable para la evaluación de su compatibilidad con el mercado interior.

9.2.3. El acuerdo con HLX de 2003

- (534) El acuerdo con HLX de 2003 se firmó previamente a la publicación de las Directrices de aviación de 2005 de 9 de diciembre de 2005. Respecto a la compatibilidad de las ayudas concedidas antes de esta fecha, la Comisión hace referencia a los apartados (523) a (530).
- (535) Por último, la Comisión señala que la compatibilidad del acuerdo celebrado con HLX en 2003 debe evaluarse en el caso de autos con arreglo a los principios mencionados directamente sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

9.2.4. El acuerdo con TUIfly de 2008

- (536) Respecto al marco jurídico aplicable se hace referencia a los considerandos 531 a (533). Dado que el acuerdo con TUIfly de 2008 se celebró después de la publicación de las Directrices de aviación de 2005 en el Diario Oficial de 9 de diciembre de 2005, dichas Directrices constituyen la base jurídica aplicable para la evaluación de su compatibilidad con el mercado interior.

9.3. Los acuerdos con Ryanair, IV y AMS de 2002

9.3.1. *Evaluación de la compatibilidad con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE: la ayuda debe limitarse en el tiempo y referirse a una ruta que probablemente se vuelva rentable.*

- (537) La Comisión señala que las autoridades austriacas no proporcionaron ningún estudio de rentabilidad relativo a la ruta Klagenfurt-Londres, objeto de los contratos de 2002, pese a haberseles solicitado, a efectos de verificar que la

ayuda concedida por los acuerdos en cuestión estaba justificada. Por consiguiente, de los documentos obrantes se desprende que, desde el punto de vista de las autoridades que concedieron la ayuda, parecería no haber perspectivas de que la ruta Klagenfurt-Londres pudiera ser rentable a corto plazo incluso sin ayudas. La Comisión subraya, asimismo, que si bien las explicaciones presentadas por las autoridades austriacas sobre el beneficio económico de la ruta operada por Ryanair se centran en el análisis del efecto que podría tener en el desarrollo del Estado de Carintia, no contienen una previsión de la rentabilidad futura de estas rutas o de otras rutas que Ryanair pudiera operar en el futuro.

- (538) Además, la Comisión señala que, aunque las medidas eran limitadas en el tiempo, la duración de cinco años de los distintos acuerdos no era necesaria o no era proporcionada en relación con los costes de la apertura de una nueva conexión aérea, ya que en el sector del transporte aéreo generalmente es suficiente un acuerdo de un plazo de menos de tres años.
- (539) Por consiguiente, la Comisión estima que los acuerdos de 2002 no cumplen la condición según la cual las medidas deben ser limitadas en el tiempo y deben concernir a rutas con probabilidad de ser rentables. Dado que esta condición no se cumple, no es necesario que la Comisión analice si se cumplen las demás condiciones mencionadas.

9.3.2. *La ayuda debe ser proporcionada, es decir, el importe debe vincularse al incremento neto del tráfico*

- (540) Las autoridades austriacas no han aportado datos que permitan inferir hasta qué punto la ayuda vinculada a los contratos en cuestión podría tener una influencia en el incremento neto del tráfico. En particular, no se presentó información sobre los costes de puesta en marcha de Ryanair para abrir la ruta Klagenfurt-Londres y los acuerdos de 2002 no contienen ninguna disposición que asegure que la ayuda concedida a Ryanair esté circunscrita a una parte proporcionada de estos costes. Por lo tanto, la Comisión considera que los acuerdos de 2002 no cumplen la condición según la cual la ayuda debe ser proporcionada, es decir, que el importe de la ayuda debe estar vinculado al incremento neto del tráfico.

9.3.3. *Conclusión*

- (541) La Comisión señala que los acuerdos celebrados en 2002 con Ryanair y sus filiales contienen ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior.

9.4. **Los acuerdos con Ryanair y AMS de 2006: evaluación de la compatibilidad con arreglo a las Directrices de aviación de 2005**

- (542) Dado que las condiciones de compatibilidad de ayudas de puesta en marcha con el mercado interior enunciadas en el apartado 79 de las Directrices de aviación de 2005 son acumulativas, basta con determinar que la ayuda a las compañías aéreas no es compatible con el mercado interior, sobre la base únicamente de la prueba de que una de estas condiciones no se cumple. La Comisión inicia su análisis con la condición establecida en el apartado 79, letra d), de las Directrices de aviación de 2005.
- (543) En el apartado 79, letra d), de las Directrices de aviación de 2005 se establece, entre otras cuestiones, que la cuantía de la ayuda no puede superar ningún año el 50 % de los costes anuales subvencionables, ni exceder del 30 % de la media global de los costes subvencionables. Los costes subvencionables se definen como «costes suplementarios de puesta en marcha vinculados a la inauguración de la nueva ruta o frecuencia que el transportista aéreo no habría podido soportar al ritmo normal de explotación».
- (544) En su Decisión de incoación, la Comisión observó que en los acuerdos con Ryanair de 2006 no se vinculaba la ayuda concedida a los costes subvencionables. Por ende, se pidió a Austria que aportara detalles sobre la relación entre la ayuda y los costes subvencionables. Ni Austria ni los terceros que formularon observaciones sobre la Decisión de incoación facilitaron tal información. En vista de ello y considerando que en los acuerdos con las compañías aéreas en cuestión no se hace referencia a los costes asumidos por aquellas ni a los costes subvencionables, la Comisión considera que no se cumple la condición de compatibilidad con el mercado interior recogida en el apartado 79, letra d), de las Directrices de aviación de 2005.
- (545) Puesto que, por lo tanto, una de las condiciones de compatibilidad con el mercado interior no se cumple, no puede considerarse la ayuda concedida a Ryanair como ayuda de puesta en marcha compatible con el mercado interior. La Comisión señala que los acuerdos celebrados en 2006 con Ryanair y sus filiales contienen ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior.

9.5. El acuerdo con HLX de 2003

9.5.1. Evaluación de la compatibilidad con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE

- (546) La compatibilidad del acuerdo con HLX de 2003 debe evaluarse en lo tocante a los principios mencionados directamente sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

9.5.2. La ayuda debe limitarse en el tiempo y referirse a una ruta que probablemente se vuelva rentable

- (547) La Comisión señala que las autoridades austriacas no proporcionaron ningún estudio de rentabilidad relativo a las nuevas rutas, objeto de los contratos de 2003, pese a haberseles solicitado, a efectos de verificar que la ayuda concedida por los acuerdos en cuestión estaba justificada. Por consiguiente, de los documentos obrantes surge que desde el punto de vista de las autoridades que concedieron la ayuda parecería no haber perspectivas de que las nuevas rutas pudieran ser rentables más o menos a corto plazo incluso sin ayudas. La Comisión subraya asimismo que si bien las explicaciones presentadas por las autoridades austriacas sobre el beneficio económico de la ruta operada por HLX se centran en el análisis del efecto que podría tener en el desarrollo del Estado de Carintia, no contienen una previsión de la rentabilidad futura de estas rutas que HLX pudiera operar en el futuro.
- (548) Además, la Comisión señala que, aunque las medidas eran limitadas en el tiempo, la duración de cuatro años del acuerdo no era necesaria o no era proporcionada en relación con los costes de la inauguración de una nueva conexión aérea, ya que en el sector del transporte aéreo generalmente es suficiente un contrato de un plazo de menos de tres años.
- (549) Por consiguiente, la Comisión estima que el acuerdo con HLX de 2003 no cumple la condición según la cual las medidas deben ser limitadas en el tiempo y deben concernir a rutas con probabilidad de ser rentables. Dado que esta condición no se cumple, no es necesario que la Comisión analice si se cumplen las demás condiciones mencionadas.

9.5.3. Conclusión

- (550) La Comisión estima que el acuerdo celebrado con HLX en 2003 contiene una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior.

9.6. Los acuerdos con TUIfly de 2008: evaluación de la compatibilidad con arreglo a las Directrices de aviación de 2005

- (551) Dado que las condiciones de compatibilidad de las ayudas de puesta en marcha mencionadas en el apartado 79 de las Directrices de aviación de 2005 son acumulativas, basta con determinar que la ayuda a las compañías aéreas no es compatible con el mercado interior, sobre la base únicamente de la prueba de que una de estas condiciones no se cumple. La Comisión inicia su análisis con la condición establecida en el apartado 79, letra d), de las Directrices de aviación de 2005.
- (552) En el apartado 79, letra d), de las Directrices de aviación de 2005 se establece, entre otras cuestiones, que la cuantía de la ayuda no puede superar ningún año el 50 % de los costes anuales subvencionables, ni exceder del 30 % de la media global de los costes subvencionables. Los costes subvencionables se definen como «costes suplementarios de puesta en marcha vinculados a la inauguración de la nueva ruta o frecuencia que el transportista aéreo no habría podido soportar al ritmo normal de explotación».
- (553) La Comisión observó que en el acuerdo con TUIfly de 2008 no se vinculaba la ayuda concedida a los costes subvencionables. Por ende, se pidió a Austria que aportara detalles sobre la relación entre la ayuda y los costes subvencionables. Ni Austria ni los terceros que formularon observaciones sobre la Decisión de incoación facilitaron tal información. En vista de ello y considerando que en los acuerdos con las compañías aéreas en cuestión no se hace referencia a los costes asumidos por aquellas ni a los costes subvencionables, la Comisión concluye que no se cumple la condición de compatibilidad con el mercado interior recogida en el apartado 79, letra d), de las Directrices de aviación de 2005.
- (554) Puesto que, por lo tanto, una de las condiciones de compatibilidad no se cumple, no puede considerarse la ayuda concedida a TUIfly como ayuda de puesta en marcha compatible con el mercado interior. La Comisión señala que el acuerdo celebrado con HLX en 2008 contiene una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior.

10. CONCLUSIÓN

- (555) La Comisión constata que Austria ha otorgado una ayuda estatal ilegal a KFBG infringiendo las disposiciones del artículo 108, apartado 3, del TFUE. Sin embargo, esta ayuda es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (556) Asimismo, la Comisión constata que los contratos de servicios aeroportuarios y de comercialización celebrados en 2002 y 2006 entre KFBG y Ryanair y sus filiales contienen ayudas estatales concedidas en infracción del artículo 108, apartado 3, del TFUE e incompatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (557) Además, la Comisión constata que el contrato de servicios aeroportuarios y de comercialización celebrado en 2003 entre KFBG y HLX contiene ayudas estatales concedidas en infracción del artículo 108, apartado 3, del TFUE e incompatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (558) Finalmente, la Comisión constata que el contrato de servicios aeroportuarios y de comercialización celebrado en 2008 entre KFBG/DMG y TUIfly contiene ayudas estatales concedidas en infracción del artículo 108, apartado 3, del TFUE e incompatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

11. RECUPERACIÓN

- (559) De conformidad con la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la Comisión es competente para decidir que el Estado miembro de que se trate ha de suprimir o modificar la ayuda cuando llegue a la conclusión de que es incompatible con el mercado interior ⁽⁸³⁾.
- (560) El artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo ⁽⁸⁴⁾ dispone lo siguiente: «Cuando se adopten decisiones negativas en casos de ayuda ilegal, la Comisión decidirá que el Estado miembro interesado tome todas las medidas necesarias para obtener del beneficiario la recuperación de la ayuda (denominada en lo sucesivo “decisión de recuperación”. La Comisión no exigirá la recuperación de la ayuda si ello fuera contrario a un principio general del Derecho comunitario». Cuando la Comisión constata que una ayuda no es compatible con el mercado interior, la obligación impuesta al respectivo Estado miembro de conformidad con la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia se orientará a restablecer la situación existente con anterioridad ⁽⁸⁵⁾. A este respecto, el Tribunal de Justicia considera que el objetivo se ha alcanzado cuando los beneficiarios han reembolsado los importes concedidos ilegalmente en forma de ayuda, anulando así la ventaja de que disfrutaban sobre sus competidores. De esta manera, la situación anterior al pago de la ayuda queda restablecida ⁽⁸⁶⁾.
- (561) En el presente asunto, parece que no hay un principio general del Derecho de la Unión que impida la recuperación de la ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior constatada en esta Decisión. Ni Austria ni los interesados han aportado argumentos en este sentido.
- (562) Por consiguiente, las autoridades austriacas deberán tomar todas las medidas necesarias para recuperar de Ryanair y sus filiales, así como de HLX y TUIfly las ayudas ilegales concedidas por los contratos en cuestión.

11.1. Determinación de la cuantía de la ayuda

- (563) Los importes que deberán recuperarse de cada uno de los contratos y sus modificaciones se determinarán de la siguiente manera. Se partirá del hecho de que cada transacción examinada (dado el caso, consistente en un contrato de servicios aeroportuarios y un contrato de servicios de comercialización) ha dado lugar a un importe

⁽⁸³⁾ Sentencia de 12 de julio de 1973, Comisión de las Comunidades Europeas/República Federal de Alemania, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, apartado 13.

⁽⁸⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

⁽⁸⁵⁾ Sentencia de 14 de septiembre de 1994, Reino de España/Comisión de las Comunidades Europeas, asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, apartado 75.

⁽⁸⁶⁾ Sentencia de 17 de junio de 1999, Reino de Bélgica/Comisión de las Comunidades Europeas, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, apartados 64-65.

de ayuda anual por cada año de aplicación de los acuerdos que originan la transacción. Cada uno de estos importes se obtendrá tomando para el cálculo la parte negativa del flujo de pagos adicional previsto en el momento de celebrarse la transacción (ingresos menos costes). En efecto, estos importes corresponden a los que se tenían que haber deducido cada año del importe de las prestaciones de mercadotecnia (o que se tenían que haber añadido a las tasas aeroportuarias y tasas de asistencia en tierra facturadas a las compañías aéreas) para que el valor actualizado neto del acuerdo fuese positivo, es decir, que este se ajustase al principio del operador una economía de mercado.

- (564) Para determinar la ventaja efectiva que se concedió a la compañía aérea y a sus filiales mediante los acuerdos, los importes mencionados en el considerando anterior podrán ajustarse de acuerdo con el material probatorio aportado por las autoridades austriacas en función de la diferencia resultante entre los pagos de comercialización efectivos constatados *ex post* que se desembolsaron a las compañías aéreas y sus filiales en aplicación del contrato de servicios de comercialización, por un lado, y los correspondientes costes de comercialización previstos (*ex ante*), por el otro.

11.2. Fechas de finalización efectiva del período de aplicación de determinados acuerdos

- (565) Por otra parte, la Comisión estima que la ventaja concedida a la compañía aérea está limitada a la duración efectiva del acuerdo en cuestión. Tras la expiración de cada uno de los acuerdos, Ryanair y sus filiales dejaron de recibir pagos en virtud de estos acuerdos y de tener acceso a la infraestructura aeroportuaria y a los servicios de asistencia en tierra. Por consiguiente, se reducen a cero los importes de ayuda determinados según el cálculo mencionado anteriormente en conexión con un determinado contrato por los años en los que el acuerdo haya dejado de tener aplicación (en especial debido a la finalización anticipada del contrato por parte de las compañías aéreas).
- (566) Por tanto, los importes de ayuda que deberá recuperarse de Ryanair y AMS se fijarán en cero en determinados acuerdos finalizados anticipadamente para el período comprendido desde la finalización efectiva del acuerdo hasta el vencimiento previsto en el momento de celebrarse el acuerdo. Ello se aplicará a todos los contratos de 22 de febrero de 2002 que no se mantuvieron en vigor hasta el 27 de junio de 2007 sino que finalizaron el 29 de octubre de 2005 cuando Ryanair suspendió sus servicios aeroportuarios con su último servicio de vuelo a Londres.
- (567) Igualmente, los importes de ayuda que deberán recuperarse de TUIfly por el acuerdo de 2008 finalizado anticipadamente se fijarán en cero para el período comprendido desde la finalización efectiva del contrato hasta el vencimiento previsto en el momento de celebrarse el acuerdo. Ello se aplicará a partir del 25 de octubre de 2009 cuando TUIfly ofreció su último servicio aéreo desde el KLU.

11.3. Pagos de servicios de mercadotecnia contemplados

- (568) Por lo que se refiere a los pagos ([...] EUR anuales) establecidos en el segundo contrato de comercialización celebrado entre DMG y AMS, la Comisión consideró este contrato en su análisis del principio de un operador en una economía de mercado. Los pagos indicados en el segundo contrato de comercialización también se consideran en este capítulo para el cálculo del importe de ayuda pendiente de recuperación.
- (569) Las autoridades austriacas alegaron que el segundo contrato fue reemplazado por el tercer contrato y que no había entrado en vigor. No obstante, las autoridades austriacas no aportaron elementos probatorios de esta tesis, sino que invocaron únicamente la falta de la documentación correspondiente de los pagos en la contabilidad de KFBG a efectos de demostrar que KFBG no había desembolsado ningún pago en virtud de este segundo contrato de comercialización.
- (570) Como la Comisión no ha recibido documentación escrita de Austria que confirme la exactitud de esta afirmación, también se contemplará el segundo contrato de comercialización para el cálculo del importe de ayuda pendiente de recuperación. Este importe podrá ajustarse posteriormente en función de la documentación presentada por las autoridades austriacas.
- (571) Los siguientes cuadros contienen información sobre los diferentes importes sobre los que se basarán los cálculos de los importes provisionales de la recuperación. Estos importes se componen de las partes negativas de los flujos de pago adicionales (ingresos adicionales menos costes adicionales) que se determinaron aplicando el principio del operador en una economía de mercado, con descuentos por los periodos en los que los pagos no se habían desembolsado aún después de la firma de los acuerdos o dejaron de desembolsarse cuando dichos acuerdos finalizaron anticipadamente.

Cuadro 18

Información sobre los importes provisionales de ayuda que se otorgaron a Ryanair y sus filiales y que deberán recuperarse de estas compañías

(EUR)

Beneficiario/acuerdo	Importe provisional de las ayudas concedidas en virtud de los diferentes acuerdos						Importe provisional de la ayuda pendiente de recuperación
	Julio 2002 – junio 2003	Julio 2003 – junio 2004	Julio 2004 – junio 2005	Julio 2005 – junio 2005	2006	2007	
Ryanair, LV y AMS: Acuerdos de 22.2.2002	1 248 180	248 180	248 180	82 727			1 827 267
Ryanair y AMS: Acuerdos de 21.12.2006						141 326	141 326

Cuadro 19

Información sobre los importes provisionales de ayuda que se otorgaron a HLX y que deberán recuperarse de HLX

(EUR)

Beneficiario/acuerdo	Importe provisional de las ayudas concedidas en virtud de los acuerdos						Importe provisional de la ayuda pendiente de recuperación
	Agosto 2003 - agosto 2004	Agosto 2004 - agosto 2005	Agosto 2005 - agosto 2006	Agosto 2006 - agosto 2007	Agosto 2007 - marzo 2008		
HLX Acuerdo de 2003	1 418 984	2 273 855	2 273 855	2 273 855	1 326 414		9 566 963

Cuadro 20

Información sobre los importes provisionales de ayuda que se otorgaron a TUIfly y que deberán recuperarse de TUIfly

(EUR)

Beneficiario/acuerdo	Importe provisional de las ayudas concedidas en virtud de los acuerdos						Importe provisional pendiente de recuperación
	Abril 2008 - marzo 2009	Abril 2009 – octubre 2009	Abril 2010 - marzo 2011	Abril 2011 - marzo 2012	Abril 2012 - marzo 2013		
TUIfly Contrato de 2008	789 955	344 136					1 134 091

(572) Como se menciona en el considerando 326, la Comisión estima que Ryanair, LV y AMS constituyen una sola entidad económica a los fines de la aplicación de las normas sobre ayudas y que los contratos de servicios de comercialización y los correspondientes contratos de servicios aeroportuarios deben considerarse una única transacción entre dicha unidad y KFBG/DMG. En consecuencia, la Comisión señala que Ryanair, LV y AMS responderán solidariamente de la recuperación completa del principal de las ayudas obtenidas en virtud de los acuerdos celebrados en los años 2002 y 2006 por un importe provisional de 1 827 267 EUR y 141 326 EUR.

- (573) La Comisión señala que HLX responderá de la recuperación completa del principal de las ayudas obtenidas en virtud del contrato celebrado en 2003 por un importe provisional de 9 566 963 EUR. HLX se constituyó en 2002 y pertenecía a la alianza TUI Airlines. El 15 de enero de 2007, HLX se fusionó con Hapagfly, anteriormente Hapag-Lloyd Flug, para formar la marca común TUIfly y en julio de 2010 adquirió capacidad jurídica como tal. Por este motivo, puede considerarse a TUIfly sucesora jurídica de HLX y, por consiguiente, responderá de la recuperación de todas las ayudas concedidas a HLX ⁽⁸⁷⁾.
- (574) La Comisión señala que TUIfly responderá de la recuperación completa del principal de las ayudas obtenidas en virtud del contrato celebrado en 2008 por un importe provisional de 1 134 091 EUR.
- (575) Austria deberá recuperar los mencionados importes en el plazo de cuatro meses a partir de la publicación de la presente Decisión.
- (576) Además, Austria está obligada a añadir al importe de las ayudas los intereses de recuperación que empezarán a devengar desde la fecha en que las ayudas en cuestión se pusieron efectivamente a disposición de la empresa y hasta su recuperación efectiva ⁽⁸⁸⁾, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión ⁽⁸⁹⁾. A este respecto, la fecha a partir de la cual deberán calcularse los intereses es la fecha en la que se concedieron los distintos importes de ayudas, es decir, los distintos tramos ⁽⁹⁰⁾.
- (577) De conformidad con jurisprudencia reiterada, cuando un Estado miembro encuentre dificultades imprevistas o circunstancias que no habían sido previstas por la Comisión, estos problemas pueden ser puestos en conocimiento de la Comisión, acompañados de propuestas sobre las enmiendas adecuadas, para que la Comisión los evalúe. En tal caso, la Comisión y el Estado miembro trabajan conjuntamente de buena fe con el fin de superar esas dificultades, cumpliendo en su totalidad las disposiciones del TFUE.
- (578) La Comisión invita a Austria a señalarle cualquier problema que se plantee en la ejecución de esta Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La financiación pública concedida a KFBG/DMG entre 2000 y 2010 en forma de contribuciones financieras constituye una ayuda estatal compatible con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

Artículo 2

El régimen de incentivos del KLU del año 2005 no constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 3

El acuerdo de transacción celebrado entre KFBG y AUA no constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 4

El contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre KFBG y Air Berlin el 8 de julio de 2010 no constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽⁸⁷⁾ La transferencia de la responsabilidad en asociaciones de empresas se confirmó, entre otros, con la sentencia de 12 de febrero de 2015, Comisión/República Francesa, C-37/14, ECLI:EU:C:2015:90, apartados 83-86, y con la sentencia de 16 de diciembre de 2010, AceaElettrabel Produzione SpA/Comisión Europea, C-480/09, ECLI:EU:C:2010:787, apartados 67 y 68.

⁽⁸⁸⁾ Véase el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 659/1999.

⁽⁸⁹⁾ Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

⁽⁹⁰⁾ Como se indica en la carta de las autoridades austriacas de 8 y 10 de junio de 2016 (correo electrónico).

Artículo 5

La ayuda estatal de 1 827 267 EUR que Austria concedió ilegalmente a Ryanair, LV y a AMS infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE es incompatible con el mercado interior.

Artículo 6

La ayuda estatal de 141 326 EUR que Austria concedió ilegalmente a Ryanair y a AMS infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE es incompatible con el mercado interior.

Artículo 7

La ayuda estatal de 9 566 963 EUR que Austria concedió ilegalmente a HLX infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE es incompatible con el mercado interior.

Artículo 8

La ayuda estatal de 1 134 091 EUR que Austria concedió ilegalmente a TUIfly infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE es incompatible con el mercado interior.

Artículo 9

1. Austria tiene la obligación de reclamar de los beneficiarios la devolución de las ayudas mencionadas en los artículos 5 a 8.
2. Los importes de las ayudas cuya devolución se exige devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación.
3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n.º 794/2004, modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n.º 271/2008 de la Comisión ⁽⁹¹⁾
4. Austria cancelará todos los pagos pendientes de las ayudas mencionadas en los artículos 1 a 4, a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión.

Artículo 10

1. La devolución de las ayudas mencionadas en los artículos 5 a 8 se reclamará de forma inmediata y efectiva.
2. Austria garantizará que la presente Decisión se aplique en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

Artículo 11

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Austria remitirá la siguiente información a la Comisión:
 - a) el importe total (principal más intereses de recuperación) que deba recuperarse de los beneficiarios;
 - b) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas o previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;
 - c) documentos que demuestren que se ha ordenado a los beneficiarios que reembolsen la ayuda.

⁽⁹¹⁾ Reglamento (CE) n.º 271/2008 de la Comisión, de 30 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 794/2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 82 de 25.3.2008, p. 1).

2. Austria mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que la recuperación de las ayudas mencionadas en los artículos 5 a 8 haya concluido. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, información sobre las medidas ya adoptadas o previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados de los beneficiarios.

Artículo 12

El destinatario de la presente Decisión será la República de Austria.

Hecho en Bruselas, el 11 de noviembre de 2016.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión
