



Prensa e Información

Tribunal General de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 59/20

Luxemburgo, 13 de mayo de 2020

Sentencias en los asuntos T-607/17, Volotea/Comisión,
T-716/17, Germanwings/Comisión, y T-8/18, easyJet/Comisión

El Tribunal General desestima los recursos contra la Decisión de la Comisión que declaró ilegal la ayuda de Italia en favor de varias compañías aéreas que operaban en Cerdeña

Las entidades gestoras de los aeropuertos de Cerdeña no eran las beneficiarias de la ayuda, sino únicamente las intermediarias entre la Región Autónoma de Cerdeña y las compañías aéreas, que deben por tanto reembolsar a esta las ayudas públicas

En las sentencias easyJet/Comisión (T-8/18), Volotea/Comisión (T-607/17) y Germanwings/Comisión (T-716/17), dictadas el 13 de mayo de 2020, **el Tribunal General ha desestimado los recursos interpuestos por las compañías aéreas easyJet, Volotea y Germanwings («compañías aéreas») por los que se solicitaba la anulación de la Decisión de la Comisión Europea, de 29 de julio de 2016, que declaró parcialmente incompatible con el mercado interior la ayuda concedida por Italia en favor de varias compañías aéreas europeas, entre las que se encontraban las tres compañías en cuestión, que operaban en Cerdeña.**¹

Conforme a esta Decisión, el régimen de apoyo establecido en Italia por la Región Autónoma de Cerdeña («Región») con vistas al desarrollo del transporte aéreo **constituía una ayuda de Estado concedida a las compañías aéreas de que se trata, y no a las entidades gestoras de los principales aeropuertos sardos (Alghero, Cagliari-Elmas y Olbia).**

En 2010, una ley regional,² notificada por Italia a la Comisión en aplicación del artículo 108 TFUE, apartado 3, autorizó la financiación de los aeropuertos de la isla con vistas al desarrollo del transporte aéreo, en particular por medio de la desestacionalización de las conexiones aéreas con Cerdeña. Esa Ley regional se aplicó a través de una serie de medidas adoptadas por el Ejecutivo de la Región (la Ley regional y las medidas adoptadas se denominan conjuntamente, en lo sucesivo, «medidas controvertidas»).

Las medidas controvertidas preveían, en particular, la celebración de acuerdos comerciales entre las entidades gestoras de aeropuertos y las compañías aéreas con el fin de mejorar los servicios aéreos de la isla y de garantizar su promoción como destino turístico. Asimismo, las referidas medidas determinaban con qué requisitos y modalidades reembolsaba la Región a las entidades gestoras de aeropuertos los importes abonados por estas últimas a las compañías aéreas en virtud de los antedichos acuerdos.

El 29 de julio de 2016, la Comisión adoptó una decisión por la que declaraba el régimen de ayudas establecido por las medidas controvertidas parcialmente incompatible con el mercado interior y ordenaba que las ayudas de que se trataba fueran recuperadas de las compañías aéreas consideradas beneficiarias. En apoyo de sus recursos de anulación, estas últimas invocaban varios motivos, basados, concretamente, en errores de Derecho respecto al concepto de ayuda de

¹ Decisión (UE) 2017/1861 de la Comisión, de 29 de julio, de 2016, relativa a la ayuda estatal SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) ejecutada por Italia — Compensación a los aeropuertos de Cerdeña por obligaciones de servicio público (SIEG) (DO 2017, L 268, p. 1).

² Legge regionale n.º 10/2010 — Misure per lo sviluppo del trasporto aéreo (Ley regional n.º 10 sobre medidas para el desarrollo del transporte aéreo) (Bollettino ufficiale della Regione autónoma della Sardegna n.º 12, de 16 de abril de 2010).

Estado, a la posibilidad de justificar la ayuda controvertida y a la orden de recuperación de dicha ayuda.

Por lo que se refiere, para empezar, a los elementos constitutivos de una ayuda de Estado, el Tribunal General ha declarado, en primer lugar, que **la Comisión consideró acertadamente que las compañías aéreas eran beneficiarias del régimen de ayudas controvertido debido a la concesión de una ventaja mediante fondos estatales a través de pagos imputables a la Región.**

A este respecto, en primer término, el Tribunal General ha confirmado que **los pagos efectuados por las entidades gestoras de aeropuertos a las compañías aéreas, en virtud de los acuerdos celebrados, representaban una movilización de fondos estatales**, ya que los fondos abonados por la Región a las entidades gestoras de aeropuertos habían sido utilizados para realizar los pagos en cuestión. Para sostener esta conclusión, el Tribunal General ha analizado las **modalidades previstas para que la Región reembolsase los pagos realizados por las entidades gestoras de aeropuertos a las compañías aéreas en virtud de los acuerdos celebrados.** Así, el Tribunal General ha señalado que había un mecanismo de control que supeditaba el reembolso, por lo demás escalonado, de los fondos comprometidos a que se presentasen informes contables y justificantes que demostrasen la conformidad de los acuerdos, en virtud de los cuales se habían efectuado los pagos, con los objetivos perseguidos por la Ley Regional, así como su correcta ejecución. El Tribunal General ha deducido de ello que la prohibición de ayudas de Estado podía aplicarse a los pagos efectuados por las entidades gestoras de aeropuertos a las compañías aéreas en aplicación de las medidas controvertidas.

En segundo término, el Tribunal General ha subrayado, por lo que respecta a la imputabilidad a la Región de los pagos efectuados por las entidades gestoras de aeropuertos en beneficio de las compañías aéreas, que el nivel de control ejercido por el Estado sobre la concesión de una ventaja debe también tenerse en cuenta para determinar la implicación de las autoridades públicas en su adopción, sin lo cual no cabe imputarles la ventaja concedida. Al examinar la Decisión impugnada a la luz de estos criterios, el Tribunal General ha considerado entonces que, en los casos examinados, **el nivel de control ejercido por la Región sobre la concesión de los fondos a las compañías aéreas demostraba su implicación en la puesta a disposición de los fondos.** En efecto, las medidas controvertidas habían permitido a la Región ejercer un estrecho control sobre las entidades gestoras de aeropuertos que decidieron solicitar las medidas de financiación previstas en el marco del régimen de ayudas controvertido. Este control se manifestaba mediante la aprobación previa de sus planes de actividades o mediante las condiciones exigidas para el reembolso de los importes abonados a las compañías aéreas. Según el Tribunal General, el ejercicio de ese control por la Región demostraba que le eran imputables las medidas de financiación de que se trata. Por consiguiente, el Tribunal General ha aprobado la decisión de la Comisión de concluir que **las entidades gestoras de aeropuertos podían ser consideradas intermediarias entre la Región y las compañías aéreas**, dado que habían transferido íntegramente a estas últimas los fondos recibidos de la Región y actuado, de ese modo, conforme a las instrucciones recibidas de dicha Región a través de los planes de actividades aprobados por esta.

En tercer término, el Tribunal General ha aprobado la conclusión de la Comisión según la cual **las entidades gestoras de aeropuertos no eran beneficiarias del régimen de ayudas controvertido.** En consecuencia, también ha declarado que la Comisión actuó correctamente al no examinar las transacciones efectuadas entre las compañías aéreas y las entidades gestoras de aeropuertos a la luz del criterio del operador privado en una economía de mercado. En efecto, esas entidades gestoras, que no eran propiedad de la Región, se habían limitado esencialmente a aplicar el régimen de ayudas controvertido establecido por la Región. En cambio, por lo que atañe a la aplicación de ese criterio a las decisiones de la Región, el Tribunal General ha considerado que esta no había actuado como inversor, ya que había establecido el régimen de ayudas de que se trata únicamente para impulsar el desarrollo económico de la isla. Aunque la Región haya actuado como adquirente de servicios de aumento del tráfico aéreo y de comercialización, el Tribunal General ha subrayado que habría sido posible descartar que hubiese habido una ventaja constitutiva de una ayuda, pero no debido a la existencia de prestaciones recíprocas, sino en caso

de que los servicios de que se trate se hubiesen adquirido de conformidad con las normas de adjudicación de contratos públicos establecidas por el Derecho de la Unión, o al menos, mediante la organización de un procedimiento abierto y transparente, que garantizase el respeto del principio de igualdad de trato entre proveedores y la adquisición de los servicios a precios de mercado. Pues bien, en los casos examinados, **las convocatorias de manifestaciones de interés publicadas con anterioridad a la celebración de los acuerdos con las compañías aéreas no fueron consideradas por el Tribunal General equivalentes a procedimientos de licitación, en particular, por no haber existido ninguna selección conforme a criterios precisos** entre las compañías aéreas que respondieron a las convocatorias.

En cuarto término, el Tribunal General ha considerado que la Comisión estaba autorizada a calificar las medidas controvertidas como «régimen de ayudas de Estado», lo que le permitía, también con el fin de reducir su carga administrativa, limitarse a realizar un examen de las características generales de dichas medidas, sin tener que llevar a cabo un examen individualizado de cada uno de los pagos efectuados en virtud de ese régimen. A este respecto, el hecho de que las compañías aéreas no se hubiesen identificado formalmente como beneficiarias finales y reales de la ayuda controvertida en la Ley n.º 10/2010 —que designaba como beneficiarias, por el contrario, a las entidades gestoras de aeropuertos— no impedía calificar el mecanismo de «régimen de ayudas», dado que la Comisión podía basarse en todos los elementos del mecanismo establecido para fundamentar su conclusión.

En segundo lugar, el Tribunal General ha rechazado las alegaciones de las compañías aéreas de que no hubo falseamiento de la competencia ni efectos sobre los intercambios comerciales entre los Estados miembros. En particular, en el asunto T-716/17, ha excluido que la compañía aérea pueda invocar útilmente a este respecto el importe limitado del pago del que se benefició a través de la entidad gestora del aeropuerto de Cagliari-Elmas. En efecto, el argumento de que la existencia de una ayuda debería haberse examinado en relación con dicha entidad gestora ya había sido rechazado por infundado. Asimismo, en respuesta a la alegación de que la Comisión debería haber examinado si el pago controvertido constituía una ayuda *de minimis*, el Tribunal General ha recordado que, en el marco del examen de un régimen de ayudas, la Comisión puede limitarse a examinar las características del régimen de que se trate, y que no está obligada a efectuar un análisis de la ayuda concedida en cada caso individual sobre la base de ese régimen, de modo que **corresponde a las autoridades nacionales comprobar la situación individual de cada empresa afectada por una operación de recuperación**. Basándose en ello, el Tribunal General ha concluido que **no incumbía a la Comisión examinar el eventual carácter de *de minimis* del pago controvertido**. Además, en el asunto T-607/17, el Tribunal General ha aprobado que la Comisión decidiera no aplicar en la Decisión impugnada el Reglamento n.º 360/2012.³ En este asunto, la compañía aérea no demostró la existencia de obligaciones de servicio público claramente definidas en el marco de cada una de las rutas aéreas respecto de las que había obtenido financiación en virtud de las medidas controvertidas.

Finalmente, el Tribunal General ha declarado, en los asuntos T-8/18 y T-607/17, que la Comisión no violó el principio de confianza legítima al ordenar la recuperación de los importes percibidos por las compañías aéreas en cumplimiento de los acuerdos celebrados con las entidades gestoras de aeropuertos en virtud de las medidas controvertidas. A este respecto, ha señalado que **las compañías aéreas no podían tener ninguna confianza legítima en la legalidad de la ayuda**, ya que esta era ilegal al haber sido ejecutada sin esperar a que la Comisión se pronunciase sobre las medidas que se le habían notificado. Las compañías aéreas tampoco podían tener ninguna confianza legítima en la naturaleza comercial de sus relaciones contractuales con las entidades gestoras de aeropuertos, dado que no podían ignorar los mecanismos de financiación previstos en la Ley regional, que había sido objeto de una publicación oficial a nivel nacional, ni, por tanto, el origen estatal de los fondos de que se trataba.

³ Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general (DO 2012, L 114. p. 8).

NOTA: Contra las resoluciones del Tribunal General puede interponerse recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, limitado a las cuestiones de Derecho, en un plazo de dos meses y diez días a partir de la notificación de la resolución.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal General.

El texto íntegro de las sentencias ([T-607/17](#), [T-716/17](#) y [T-8/18](#)) se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.