

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 20 de octubre de 2004****relativa al régimen de ayudas ejecutado por el Reino de España en favor de la compañía aérea Intermediación Aérea SL***[notificada con el número C(2004) 3938]***(El texto en lengua española es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2005/351/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, 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 presentasen sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾ y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta S(2002)4231 de 11 de abril de 2002, registrada con el número NN/110/02, se notificó a la Comisión de la ejecución por parte del Reino de España de una ayuda en favor de la compañía Intermediación Aérea SL (en los sucesivos, «Intermed») destinada a la prestación de servicios de transporte aéreo en la ruta Girona-Madrid-Girona. Por carta de 23 de mayo de 2002, la Comisión solicitó toda la información pertinente a las autoridades españolas. Éstas respondieron por carta de 1 de julio de 2002, registrada el 5 de julio de 2002.
- (2) Por carta de 13 de diciembre de 2002, la Comisión informó al Reino de España de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado con respecto a dicha ayuda.
- (3) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión solicitó a los interesados que presentaran sus observaciones sobre la ayuda.
- (4) Por carta de 9 de enero de 2003 de la Representación Permanente de España ante la Unión Europea, las autoridades españolas solicitaron un plazo suplementario para responder a la carta de 13 de diciembre de 2002. Por carta TREN/A4(2002)838 de 20 de enero de 2003, la Comisión concedió un plazo suplementario de 15 días hábiles.
- (5) Las autoridades españolas enviaron sus observaciones en carta de 18 de marzo de 2003, referencia A24-3996, registrada en la Secretaría General de la Comisión el 19 de marzo de 2003.
- (6) La Comisión recibió observaciones de las partes interesadas al respecto, que remitió al Reino de España en cartas de 13 de marzo y 2 de abril de 2003, ofreciéndole la posibilidad de formular sus comentarios, que recibió en carta de 7 de mayo de 2003.

⁽¹⁾ DO C 32 de 11.2.2003, p. 2.

⁽²⁾ Véase la nota 1.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

Fundamento jurídico de la ayuda

- (7) Según los datos de que dispone la Comisión, las medidas previstas por las autoridades españolas figuran en el Convenio relativo a los enlaces aéreos entre las ciudades de Girona y Madrid, celebrado el 26 de marzo de 2002 entre la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona, la Cámara de Comercio e Industria de Girona y el representante de Intermed, (en lo sucesivo denominado «el Convenio»).

Objetivo de la ayuda

- (8) El objetivo de la ayuda consiste en favorecer el desarrollo de un transporte aéreo competitivo y de calidad en la ruta Girona-Madrid-Girona mediante la utilización de aviones que reúnan condiciones de comodidad y fiabilidad adecuadas y, al mismo tiempo, conseguir una rentabilidad correcta en esta ruta.

Procedimiento de selección de la compañía proveedora del servicio

- (9) Ante la inexistencia de un servicio aéreo regular entre las ciudades de Girona y Madrid por no proponer ninguna compañía aérea este servicio, durante el período comprendido entre julio y noviembre de 2001 la Generalitat de Catalunya remitió cartas a varias compañías aéreas nacionales y de otros Estados miembros de la Comunidad, tales como: Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair SA (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya SA (Air Catalunya), Ibertrans Aérea SA (Ibertrans) y Navegación y Servicios Canarios SA (Naysa) para darles a conocer su iniciativa de impulsar el establecimiento de este enlace aéreo e invitarlas a presentar sus ofertas o a declararse dispuestas a organizar ese vuelo.
- (10) Una vez finalizado este proceso, las autoridades de la Generalitat de Catalunya observaron que la única compañía aérea que había demostrado su disponibilidad y su capacidad para prestar estos servicios aéreos regulares y asumir las obligaciones de servicio público inherentes era Intermed y, por ello, fue con esta compañía con la que se celebró el Convenio.

Enlace aéreo Girona-Madrid-Girona

- (11) El enlace aéreo Girona-Madrid-Girona lo cubrían, por una parte, un servicio regular prestado por la compañía Intermed desde el 15 de abril de 2002 con un avión ATR 42-300 de 48 asientos y, por otra parte, según la información remitida por las autoridades españolas, un servicio chárter prestado por el denunciante en este asunto desde el 3 de abril de 2002 con un avión SA-227.
- (12) El de Girona es un aeropuerto pequeño cuyo tráfico de pasajeros ha experimentado la siguiente evolución ⁽³⁾:

Evolución del tráfico de pasajeros

Año	Nº pasajeros	Año	Nº pasajeros
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Página web: www.aena.es, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), septiembre de 2004.

Contenido del Convenio

- (13) Con arreglo al Convenio, para la prestación del servicio en cuestión INTERMED utilizará un avión turbohélice ATR 42-300 cuyas principales características son las siguientes:
- 48 asientos dispuestos en 12 hileras con una inclinación de 30 °,
 - capacidad máxima de carga de 4 687 kg,
 - volumen de las bodegas para equipajes de 8,94 m³,
 - altura máxima de 5 485 m (18 000 pies),
 - velocidad de vuelo de 300 kt (556 km/h).
- (14) Con carácter inicial, se establecen dos vuelos diarios de lunes a viernes con los siguientes horarios:
- mañana: salida de Girona a las 7.00 horas/salida de Madrid a las 9.00 horas,
 - tarde: salida de Girona a las 17.00 horas/salida de Madrid a las 19.30 horas.
- (15) En general, los horarios de los vuelos siempre deberán ofrecer al pasajero procedente de Girona la posibilidad de efectuar una estancia mínima de cinco horas en Madrid desde su llegada a destino.

Financiación del servicio

- (16) El importe global máximo de la ayuda para el período cubierto por el Convenio asciende a 4 337 086,18 EUR. La Generalitat de Catalunya y la Diputación de Girona se comprometen a hacer frente a la financiación del servicio aéreo entre Girona y Madrid dentro de los siguientes límites máximos anuales:
- Ejercicio 2002: respecto al ejercicio 2002, durante los seis primeros meses de funcionamiento del enlace aéreo, la Generalitat de Catalunya y la Diputación de Girona asumen la financiación de forma equitativa hasta un importe máximo de 410 582,34 EUR cada una. En lo que se refiere al resto del ejercicio 2002, la Generalitat de Catalunya y la Diputación de Girona asumen la financiación de este período hasta un importe máximo de 34 166,62 EUR por parte de la Generalitat de Catalunya y de 135 227,75 EUR por parte de la Diputación de Girona.
 - Ejercicio 2003: durante este período, en el que se incluye, en su caso, la regularización del ejercicio 2002, el importe máximo será de 1 182 883,13 EUR, de los cuales 641 972,13 corresponden a la Generalitat de Catalunya y 540 911 a la Diputación de Girona.
 - Ejercicios 2004 y 2005: en este período, el importe máximo será de 1 081 822 EUR, de los cuales corresponden 540 911 a la Diputación de Girona en concepto de financiación del primer semestre de cada ejercicio anual, y 540 911 a la Generalitat de Catalunya en concepto de financiación del segundo semestre de cada ejercicio anual.
- (17) La ayuda pagada a Intermed se calculará en función de la tasa media anual de ocupación de asientos en los aviones que cubren la ruta Girona-Madrid-Girona aplicando la fórmula definida en el anexo V del Convenio.

- (18) Según la información facilitada por las autoridades españolas, el coste por vuelo, calculado sobre la base de una tasa media de ocupación de 32 personas, asciende a 3 980,55 EUR, desglosados de la siguiente manera:

Partida	Euros
Amortización de la aeronave	353,16
Seguros	480,00
Gastos de línea (incluida la comprobación del sistema eléctrico, del equipo electrónico de la aeronave y del tren de aterrizaje, así como la inspección del sistema de inyección de combustible)	250,00
Combustible	623,37
Gastos de personal (personal de cabina y de tierra, incluida seguridad social)	1 067,93
Tasas aeroportuarias y tarifas de aproximación	447,81
Asistencia ⁽¹⁾	364,09
Eurocontrol (tarifa de ruta)	52,89
Servicios a los pasajeros (restauración, prensa, etc.)	372,00
Total	3 980,55

⁽¹⁾ La compañía era titular de una licencia de autoasistencia, por lo que se puede considerar que ésta forma parte de los gastos asimilados consignados en la partida de gastos generales.

Publicidad

- (19) La Diputación de Girona se compromete, además, a diseñar y financiar todas las campañas publicitarias de promoción y comercialización del enlace aéreo durante el período de vigencia del Convenio por un importe máximo de 120 202 EUR.
- (20) Asimismo, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Girona se compromete a llevar a cabo, en su ámbito de actuación, las actividades que resulten necesarias para apoyar y garantizar el correcto desarrollo del vuelo objeto del Convenio.

Resolución del Convenio

- (21) Se prevé que el Convenio se resuelva automáticamente, en el caso, por ejemplo de que otra compañía aérea establezca, sin ayuda ni otro tipo de financiación, un vuelo entre Girona y Madrid de características análogas a las del vuelo objeto del Convenio por lo que respecta, en particular, al tipo de avión, a las frecuencias, a las tarifas y al período de servicio.

Duración de la ayuda

- (22) El Convenio se celebró para el período comprendido entre el 26 de marzo de 2002 y el 31 de diciembre de 2005, si bien el servicio quedó suspendido en diciembre de 2002 tras la incoación del procedimiento de investigación formal por parte de la Comisión.

Otras disposiciones

- (23) El Convenio prevé también disposiciones sobre la tasa de ocupación, la regularidad, la puntualidad, los servicios de asistencia en tierra y las tarifas aplicables.

Motivos por los que se adoptó la decisión de incoar el procedimiento

- (24) En su Decisión de incoación del procedimiento de investigación formal, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la compatibilidad de la ayuda en cuestión con el artículo 86, apartado 2, del Tratado debidas ante todo a la inobservancia del procedimiento establecido en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 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 ⁽⁴⁾.
- (25) En particular, la Comisión pidió a España que le transmitiera, por una parte, datos que demostraran la necesidad de la compensación, así como los costes netos del servicio público en cuestión y los elementos en que se había basado el cálculo de la cuantía de la compensación, y, por otra parte, las razones que justificaban el incumplimiento del procedimiento establecido en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92.

III. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

- (26) La compañía Air Catalunya señala que el enlace aéreo entre Girona y Madrid lo cubren, por una parte, la empresa beneficiaria de la ayuda y, por otra, la propia Air Catalunya desde el 3 de abril de 2002 sin recibir financiación pública. Dicha compañía hace hincapié en los perjuicios que ha sufrido a causa de esta situación, que califica de distorsión de la competencia evidente. Añade que en el enlace Girona-Madrid-Girona no se impusieron obligaciones de servicio público de acuerdo con los procedimientos establecidos en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. La ayuda en cuestión no se puede considerar compatible con el Tratado por cuanto no cumple los requisitos en materia de necesidad y proporcionalidad inherentes a la función de servicio público. Air Catalunya también suspendió su servicio en diciembre de 2002.
- (27) Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines) subraya además que en el caso que nos ocupa no se han cumplido las normas establecidas en las orientaciones sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas estatales en el sector de la aviación.

IV. OBSERVACIONES DEL REINO DE ESPAÑA

- (28) Las autoridades españolas señalan que, tras la incoación del procedimiento de investigación formal en diciembre de 2002, el pago de la ayuda a Intermed quedó suspendido y, por consiguiente, la compañía se vio obligada a suspender el vuelo Girona-Madrid en diciembre de 2002 debido a la imposibilidad de hacer frente a los costes que acarrea, lo cual demuestra que dicho vuelo no es rentable para ninguna compañía.
- (29) La financiación parcial del enlace Girona-Madrid tiene carácter temporal hasta que la línea en cuestión se consolide y logre ser rentable con sus propios medios.
- (30) Las autoridades españolas consideran que el procedimiento que se siguió para seleccionar a la compañía Intermed no se atiene al procedimiento previsto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 2408/92 para imponer obligaciones de servicio público en un enlace determinado.
- (31) La Generalitat de Catalunya presentó una solicitud oficial ante el Ministerio de Fomento español a fin de imponer una obligación de servicio público (OSP) en el enlace Girona-Madrid de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2408/92. No obstante, el Ministerio desestimó dicha solicitud al considerar que no existían motivos suficientes para acogerse al artículo 4 del citado Reglamento.

⁽⁴⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

Consideración de servicio público

- (32) Las autoridades españolas consideran que se cumplen todas las condiciones materiales exigidas por el Reglamento (CEE) n° 2408/92 para que el servicio en cuestión pueda calificarse de público o de interés general.
- (33) La inexistencia de compañías aéreas que puedan cubrir el enlace pone de manifiesto el escaso interés económico que suscita esta línea. Por tanto, únicamente merced a la intervención de las autoridades públicas se podía lograr un enlace Girona-Madrid con determinadas garantías de estabilidad y regularidad del servicio. A este respecto, es importante recordar que Air Catalunya empezó a explotar la línea Girona-Madrid al mismo tiempo que Intermed, es decir, en abril de 2002. Antes de esa fecha y desde el 28 de octubre de 2001, fecha en que la anterior compañía había dejado de prestar el servicio, ninguna compañía realizaba el trayecto Girona-Madrid. Esta línea, considerada esencial, permaneció sin explotar durante cinco meses, lo cual hizo necesaria la intervención de las autoridades públicas, dada la importancia que presentaba este enlace para los ciudadanos.
- (34) Las autoridades españolas destacan la importancia de un enlace aéreo entre Girona y Madrid para el desarrollo económico de la región.

Consecuencias que se derivan del incumplimiento de las disposiciones del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92

- (35) Con todo, al no haberse cumplido las condiciones formales para imponer la obligación, es decir la adjudicación mediante licitación abierta a todas las compañías y debidamente comunicada a la Comisión y a los demás Estados miembros, la subvención no puede acogerse a la presunción de ausencia de ayuda estatal a tenor del artículo 87 del Tratado y debe someterse por tanto a las normas generales del Tratado que regulan esta materia. Este análisis queda confirmado por las Orientaciones para la evaluación de las ayudas estatales en favor del transporte aéreo en la Comunicación de la Comisión sobre la 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⁽⁵⁾, que en su apartado 23 señalan que «la compensación por los gastos que soporta una compañía aérea que no haya sido seleccionada con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 seguirá evaluándose en virtud de las reglas generales que rigen las ayudas estatales. La misma regla se aplica a las compensaciones que no se calculan en base a los criterios de la letra h) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento».
- (36) Según las autoridades españolas, la ausencia de declaración formal de obligaciones de servicio público no afecta en modo alguno al carácter de servicio público de la ruta en cuestión.

La compensación es compatible con el artículo 86, apartado 2, del Tratado

- (37) Según las autoridades españolas, la compensación concedida a Intermed puede considerarse una ayuda estatal a tenor del artículo 87 del Tratado, ilegal por no haber sido notificada previamente a la Comisión e incumplir las disposiciones del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, si bien compatible con el mercado común en virtud del artículo 86, apartado 2, del Tratado. Aunque éste no sea el marco adecuado para la financiación de los servicios públicos impuestos en el sector del transporte aéreo, las circunstancias que concurren en el presente caso y, más concretamente, los escasos efectos en la competencia y el comercio comunitario, la suspensión de la ayuda inmediatamente después de la incoación del procedimiento de investigación formal, la subsiguiente suspensión del vuelo por Intermed, la escasa intensidad de la ayuda y la breve vigencia del acuerdo, limitada a ocho meses, podrían justificar una aplicación excepcional de la disposición en cuestión.
- (38) Para que pueda ser aplicable el artículo 86, apartado 2, la compensación ha de ser necesaria y proporcional.

⁽⁵⁾ DO C 350 de 10.12.1994, p. 5.

Necesidad de la compensación

- (39) Las condiciones que impone el Convenio a Intermed en materia de regularidad, continuidad, capacidad y tarificación del servicio hacen que el vuelo no sea rentable para ninguna compañía. Las cargas impuestas por la administración generan costes adicionales que una compañía que opere sobre una base comercial no puede asumir.
- (40) Prueba de ello es que no hay ninguna compañía importante que cubra el enlace Girona-Madrid en las condiciones de frecuencia, capacidad y continuidad impuestas a Intermed. La compañía ya había explotado este trayecto y se vio obligada a interrumpir sus actividades por falta de rentabilidad. De hecho, varias compañías aéreas a las que la Generalitat había propuesto prestar este servicio no manifestaron interés alguno y expresaron claramente sus dudas en cuanto a su viabilidad económica.
- (41) No puede calificarse a Air Catalunya de empresa competidora significativa. Efectivamente, se invitó a dicha compañía a participar en el procedimiento de selección, pero no fue posible aceptar su oferta por cuanto Air Catalunya no dispone de certificado de operador aéreo (AOC) ni de licencia de explotación para operar en España ⁽⁶⁾. Aun cuando se hubiese seguido el procedimiento previsto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 para imponer la OSP, Air Catalunya no habría podido participar en la licitación por cuanto ésta estaba limitada a las compañías titulares de una licencia de explotación de rutas regulares. De todos modos, las condiciones en que ofrecía sus vuelos, que no eran regulares, son muy distintas de las frecuencias y capacidades impuestas a Intermed. Así, por ejemplo, cuando la tasa de ocupación de la aeronave fletada por Air Catalunya era mínima, se suprimía el vuelo y los pasajeros quedaban sin medio de transporte rápido y eficaz para dirigirse a Madrid.
- (42) Por último, la nula rentabilidad del enlace en cuestión queda demostrada por el hecho de que, aunque se haya suprimido el vuelo de Intermed, ninguna compañía, ni siquiera Air Catalunya, presta ahora el servicio.

Proporcionalidad de la subvención

- (43) La ayuda concedida a Intermed no supera la compensación mínima necesaria para equilibrar los costes adicionales derivados del cumplimiento de los requisitos impuestos por la administración. La compensación concedida a Intermed asciende a 919 879,98 EUR. Tal y como se desprende del anexo III del Convenio, el coste por vuelo, calculado sobre la base de una tasa media de ocupación de 32 personas, asciende a 3 980,55 EUR. Durante el período de vigencia del Convenio, Intermed realizó 640 vuelos, que generaron ingresos por valor de 876 934,30 EUR. Por tanto, la prestación del servicio dio lugar a un déficit de aproximadamente 1 670 608,70 EUR. Esta cifra es el resultado del coste del vuelo (3 980,55 EUR), multiplicado por el número de vuelos realizados (2 547 552,00 EUR), menos los ingresos percibidos (876 943,30 EUR). Por consiguiente, la ayuda concedida por las autoridades públicas (919 879,98 EUR) fue inferior al déficit que le ocasionó a la compañía la prestación del servicio Girona-Madrid entre los meses de abril y diciembre de 2002.
- (44) Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, «el pago de una ayuda estatal puede, en virtud del apartado 2 del artículo 86 del Tratado, eludir la prohibición del artículo 87 de dicho Tratado, siempre que la ayuda de que se trate tenga como único fin compensar los costes adicionales generados por el cumplimiento de la misión específica que incumbe a una empresa encargada de la gestión de un servicio de interés económico general y que la concesión de la ayuda resulte necesaria para que dicha empresa pueda cumplir sus obligaciones de servicio público en condiciones de equilibrio económico» ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Air Catalunya operó al principio (durante dos meses) con la autorización de vuelo chárter expedida a la compañía danesa North Flying por la Dirección General de Aviación Civil y, posteriormente, con la licencia de la compañía Oestavi.

⁽⁷⁾ Asunto C-174/97, La Poste, Rec. 1998, p. I-1303.

Efectos limitados en la competencia y en el comercio intracomunitario

- (45) La cuantía de la ayuda concedida a Intermed es escasa, pues es inferior a un millón de euros. A ello cabe añadir la relativa brevedad del Convenio (solamente ocho meses: de abril a diciembre de 2002).
- (46) La posición de Air Catalunya o de otros posibles competidores en la ruta en cuestión no sufrirá perjuicio alguno en el futuro por cuanto el pago de la ayuda quedó suspendido al incoarse el procedimiento, y tanto la Generalitat como la Diputación de Girona se comprometieron a resolver formalmente el Convenio suscrito en su momento con Intermed.
- (47) Debido a todas estas circunstancias, los efectos negativos que pudiera tener la concesión de la ayuda a Intermed en la competencia y el comercio entre los Estados miembros quedan reducidos al mínimo.

Aplicación de la jurisprudencia Altmark

- (48) Las autoridades españolas consideran que la jurisprudencia sentada por el asunto Altmark (todavía pendiente ante el Tribunal de Justicia en la fecha de envío de las observaciones de las autoridades españolas) no es aplicable en el caso que nos ocupa por cuanto el expediente tramitado en este asunto se centra en la aplicación del artículo 73 del Tratado para imponer obligaciones de servicio público fuera del marco previsto por los reglamentos aplicables en materia de transporte terrestre.

No recuperación de la ayuda

- (49) Las autoridades españolas consideran que el procedimiento incoado a raíz de la concesión de subvenciones a la compañía Intermed puede concluirse con la adopción de una decisión de la Comisión por la que, aunque se declare que la ayuda es ilegal y ha de ser suspendida, no se ordene la recuperación de la ayuda abonada y ésta sea considerada compatible con el mercado común en virtud del artículo 86, apartado 2.

V. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

Evaluación de la presente ayuda con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado

- (50) En virtud del artículo 87, apartado 1, del Tratado, son incompatibles con el mercado común, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o que amenacen falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones, en la medida en que afecten a los intercambios entre los Estados miembros.

Ventaja financiera

- (51) La Comunicación de la Comisión sobre la 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 establece en su apartado 18 una presunción de ausencia de ayuda en caso de que la imposición de una obligación de servicio público y el cálculo de la compensación correspondiente se hayan realizado de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. Los criterios que permiten determinar la existencia de ayudas en las compensaciones por servicio público quedaron posteriormente aclarados por la sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto Altmark ⁽⁸⁾.
- (52) Tal y como se expone en los considerandos 9 a 23 de la presente Decisión, la Generalitat de Catalunya seleccionó a la compañía sin atenerse a las obligaciones establecidas en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, que son esenciales para garantizar el principio de igualdad de trato y la buena marcha del procedimiento.

⁽⁸⁾ Asunto C-280/00, Altmark, Rec. 2003, p. I-7747.

- (53) En particular:
- no se notificó a la Comisión la imposición de la obligación de servicio público en la ruta Girona–Madrid–Girona,
 - estas obligaciones no se publicaron en el *Diario Oficial de la Unión Europea*,
 - no se consultó a los demás Estados miembros,
 - la licitación no se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*,
 - las ofertas presentadas por las compañías aéreas no se comunicaron a los demás Estados miembros interesados ni a la Comisión.
- (54) Las autoridades españolas consideran que la medida en cuestión es, empero, una compensación por las obligaciones de servicio público impuestas a la compañía Intermed.
- (55) La Comisión considera que la única manera de establecer obligaciones de servicio público en el sector del transporte aéreo es aplicando lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. En este Reglamento, el Consejo establece normas uniformes y no discriminatorias para la concesión de derechos de tráfico aéreo en las rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público. Los criterios de cálculo de la compensación están claramente establecidos. Un reembolso calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra h), de dicho Reglamento hubiese permitido presumir, salvo indicación en contrario, que la compañía aérea no obtuvo ventajas financieras ⁽⁹⁾.
- (56) En virtud del artículo 4, apartado 1, letra h), del Reglamento (CEE) n° 2408/92, «los Estados miembros podrán abonar a las compañías aéreas, seleccionadas en virtud de la letra f), los gastos que les ocasione el dar cumplimiento a una obligación de servicio público impuesta con arreglo al presente apartado; dicho abono tendrá en cuenta los gastos y los ingresos generados por el servicio». La Comisión considera que la medida prevista por las autoridades españolas en favor de la compañía Intermed no corresponde a las disposiciones del artículo 4 de dicho Reglamento.
- (57) Por consiguiente, la presunción de ausencia de ayuda no es aplicable en el caso que nos ocupa.
- (58) El apartado 23 de las orientaciones sobre las ayudas estatales al sector de la aviación señala que «la compensación por los gastos que soporta una compañía aérea que no haya sido seleccionada con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 seguirá evaluándose en virtud de las reglas generales que rigen las ayudas estatales. La misma regla se aplica a las compensaciones que no se calculan en base a los criterios del artículo 4, apartado 1, letra h), del Reglamento». Asimismo, el apartado 17 establece que «la aceptabilidad de esas compensaciones se valorará con arreglo a los principios de las ayudas estatales según se interpretan en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia».

⁽⁹⁾ El Tribunal de Primera Instancia en su sentencia del Tribunal de 5 de agosto de 2003, Asuntos acumulados T-116/01 y T-118/01, P&O European Ferries, Rec. 2003, p. 118) señala que «según la práctica reiterada de la Comisión, el hecho de que haya existido un procedimiento de licitación previo a una compra realizada por un Estado miembro se considera normalmente suficiente para excluir que dicho Estado miembro pretendiese otorgar una ventaja a una empresa determinada [véase, en particular, la Comunicación de la Comisión relativa al encuadramiento comunitario sobre ayudas de Estado de investigación y desarrollo (DO 1996, C 45, p. 5), punto 2.5, y, en este sentido, las directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DO 1997, C 205, p. 5), capítulo 9]».

- (59) La Comisión considera que cuando en un sector determinado la normativa comunitaria impone la atribución de obligaciones de servicio público en el marco de una convocatoria de licitación, la inobservancia de dicha normativa significa que la compensación concedida constituye normalmente una ayuda con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado. Con todo, la Comisión ha examinado si la medida en cuestión confiere una ventaja financiera a la compañía Intermed y, en particular, si la compensación cumple los criterios establecidos por la jurisprudencia del Tribunal y, en particular, la sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto Altmark.
- (60) Dicha sentencia confirma que los importes concedidos para compensar las obligaciones de servicio público no son ayudas estatales si se cumplen determinados requisitos. Según el Tribunal, se desprende de su jurisprudencia ⁽¹⁰⁾ «que si una intervención estatal debe considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público, de forma que estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y que, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto situar a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras, tal intervención no está sujeta al artículo 92, apartado 1, del Tratado. No obstante, para que a tal compensación no se le aplique, en un caso concreto, la calificación de ayuda de Estado, debe cumplirse una serie de requisitos» ⁽¹¹⁾.
- (61) El Tribunal establece cuatro requisitos. Los tres primeros se aplican en todos los casos. El cuarto requisito prevé dos alternativas afin de eliminar la presencia de la menor ventaja económica concedida como compensación.
- (62) A fin de cumplir el primer requisito establecido por el Tribunal, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y éstas deben estar claramente definidas. Para dar cumplimiento al segundo requisito, los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente.
- (63) En el presente caso, se encomendó a la empresa beneficiaria la ejecución de determinadas obligaciones establecidas en el Convenio. Dichas obligaciones y los parámetros para el cálculo de la compensación, recogidos en los anexos III, IV y V del Convenio, son fruto de las negociaciones mantenidas entre las autoridades regionales competentes y la empresa que ya había sido seleccionada para prestar el servicio de transporte aéreo. Así, durante el período comprendido entre julio y noviembre de 2001, la Generalitat de Catalunya remitió cartas a varias compañías para darles a conocer su iniciativa de impulsar la creación de esta ruta aérea e invitarlas a presentar sus ofertas o a declararse dispuestas a cubrir ese trayecto. En dichas cartas, las autoridades regionales se limitaban a pedir a las compañías aéreas destinatarias que presentaran una oferta, sin ofrecer pormenor alguno sobre las obligaciones a cargo de las compañías ni sobre los parámetros para el cálculo de la compensación. No puede descartarse que las compañías aéreas que desestimaron la petición de las autoridades regionales hubieran podido estar interesadas en la celebración del Convenio si, al remitirles su carta, dichas autoridades les hubiesen proporcionado datos más concretos sobre dichas obligaciones y los parámetros para el cálculo de la compensación.

La Comisión considera que en este caso las obligaciones de servicio público no se establecieron de forma clara y transparente. Por tanto, no se cumple el primer requisito establecido en la sentencia Altmark.

- (64) Por lo demás, el Convenio, celebrado el 26 de marzo de 2002 entre la Generalitat de Cataluña, la Diputación de Girona, la Cámara de Comercio e Industria de Girona y el representante de la empresa Intermed, solamente fue objeto de un comunicado de prensa y no de publicación oficial y, según la información de que dispone la Comisión, los terceros interesados no podían acceder al mismo. Por otra parte, en el sector del transporte aéreo los parámetros para calcular la compensación de forma previa, objetiva y transparente se establecen del modo previsto por el legislador comunitario en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n^o 2408/92, que no se respetó en este caso.

⁽¹⁰⁾ Véanse la sentencia de 7 de febrero de 1985, ADBHU, en el asunto 240/83, Rec. 1985, p. 531, última frase del apartado 3 y apartado 18, y la sentencia de 22 de noviembre de 2001, Ferring, C-53/2000, Rec. 2001, p. I-9067, p. 27.

⁽¹¹⁾ Apartados 87 y 88 de la sentencia Altmark.

- (65) Además, la Comisión considera que los parámetros para el cálculo de la compensación no se establecieron previamente de forma objetiva y transparente. Por tanto, no se cumple el segundo requisito establecido en la sentencia *Altmark*.
- (66) Con arreglo al tercer requisito establecido por el Tribunal, 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 estas obligaciones. El cumplimiento de este requisito es indispensable para garantizar que no se otorga a la empresa beneficiaria ninguna ventaja que falsee o amenace falsear las condiciones de competencia al reforzar su posición de competencia. Con este requisito se pretende evitar la concesión de compensaciones excesivas a las empresas e impedir que la forma o el importe de la compensación lleven a la empresa a disponer de un exceso de liquidez que podría dedicar a actividades que dieran lugar a un falseamiento de las condiciones de competencia. En el sector de la aviación, el método empleado por el legislador para evitar dichas compensaciones excesivas y restringir al mínimo los efectos nocivos de la limitación del acceso al mercado es la estricta observancia del procedimiento de licitación establecido en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92.
- (67) La Comisión considera que tal convocatoria de licitación previa a la compra por un Estado miembro se considera generalmente suficiente para excluir la posibilidad de que dicho Estado miembro pretenda favorecer a una empresa. El Tribunal de Primera Instancia le ha dado la razón ⁽¹²⁾. La Comisión estima que al no haberse convocado una licitación, es difícil determinar con exactitud si el importe recibido por la empresa *Intermed* corresponde a los costes derivados de la prestación de obligaciones de servicio público o si constituye una compensación excesiva y una ventaja a favor de dicha empresa.
- (68) Las autoridades españolas consideran que la cuantía de la subvención concedida es inferior al déficit alcanzado durante los meses en que se prestó el servicio y que, por ende, la compensación no fue excesiva. La Comisión estima que, en defecto de medios objetivos para determinar el nivel de la compensación en aplicación de las normas obligatorias establecidas por el Consejo, no puede excluirse que otras compañías hubieran podido ofrecer el servicio en cuestión con una subvención de cuantía inferior.
- (69) La Comisión considera que en este caso no parece cumplirse el tercer requisito de la sentencia *Altmark*.
- (70) El cuarto requisito comporta dos modalidades alternativas:
- a) bien «la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, se ha realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad»;
- b) bien «el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones».

⁽¹²⁾ Sentencia del Tribunal de 5 de agosto de 2003, *P&O European Ferries*, Asuntos acumulados T-116/01 y T-11/1, Rec. 2003, p. 118. Véase la nota 9.

- (71) La primera modalidad del cuarto requisito no se cumple en el presente caso. El procedimiento de selección seguido por las autoridades españolas no cumple los criterios de transparencia y objetividad indispensables en todo procedimiento de contratación pública, tal como se indican en los considerandos 51 y 52 de la presente Decisión y, por tanto, no puede considerarse lo suficientemente transparente para garantizar «el menor coste para la colectividad».
- (72) La segunda modalidad del cuarto requisito mencionada en la letra b) del considerando 70 sólo parece aplicable, en principio, cuando no existe obligación alguna de convocar una licitación, y no cuando dicha obligación existe pero no se ha cumplido. No obstante, en el supuesto de que la segunda modalidad del cuarto requisito fuera aplicable al caso que nos ocupa, la Comisión debe constatar su incumplimiento. Así, la compensación no se calculó sobre la base de «un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones». Como ya se ha explicado al examinar el segundo requisito, las autoridades no efectuaron ningún análisis previo de los costes ni de su compatibilidad con esta norma, sino que se limitaron a compensar los costes reales de la compañía en cuestión. Las autoridades españolas no han proporcionado datos que permitan a la Comisión efectuar la comprobación correspondiente.

Por consiguiente, es obvio que tampoco se cumple el cuarto requisito establecido en la sentencia *Altmark*.

- (73) La Comisión constata por tanto que en el presente caso se incumplen todos los requisitos de la sentencia *Altmark*. A la luz de las anteriores consideraciones, la medida entraña una ventaja para el beneficiario.

Transferencia de fondos estatales

- (74) El concepto de ayuda estatal con arreglo al Tratado y a su interpretación por parte del Tribunal de Justicia se refiere a cualquier ventaja concedida directa o indirectamente mediante fondos estatales o que constituyan una carga suplementaria para el Estado o para los organismos designados o instituidos a tal efecto.
- (75) En el caso que nos ocupa, el Convenio estipula que la compañía beneficiaria cobrará un máximo de 4 337 086,18 EUR durante todo el período de vigencia del Convenio, financiado por la Generalitat de Catalunya y la Diputación de Girona. Las autoridades españolas han confirmado que el importe de la ayuda realmente abonada asciende a 919 879,98 EUR. Las autoridades españolas concedieron directamente dicho importe, lo cual confirma claramente la presencia de recursos estatales.

Carácter selectivo de la medida

- (76) Las medidas consideradas sólo se destinan a un sector de transporte, el transporte aéreo, y se conceden por la oferta de un único enlace aéreo entre Girona-Madrid-Girona.
- (77) El Convenio se celebró con una única compañía aérea. De la información remitida por las autoridades españolas no es posible deducir que fueran de aplicación las mismas medidas a otras compañías que pudieran decidir prestar servicios de transporte regular aéreo entre Madrid y Girona.
- (78) La medida en cuestión ha de considerarse por tanto selectiva.

Efectos en la competencia y en el comercio intracomunitario

- (79) Para poder reconocer una distorsión de la competencia, basta que la intervención del Estado modifique de manera artificial algunos elementos del coste de producción de una empresa y refuerce la posición de esa empresa frente a otras empresas competidoras en los intercambios intracomunitarios⁽¹³⁾. El Tribunal considera⁽¹⁴⁾ que en modo alguno cabe excluir que una subvención pública concedida a una empresa que presta únicamente servicios de transporte local o regional y que no presta servicios de transporte fuera de su Estado de origen pueda, a pesar de ello, tener efectos en los intercambios entre los Estados miembros. Por otra parte, el Tribunal también ha señalado que una ayuda puede llegar a afectar a los intercambios entre los Estados miembros y a falsear las condiciones de la competencia aunque la propia empresa beneficiaria, al competir con las empresas de otros Estados miembros, no se dedique ella misma a actividades transfronterizas. En efecto, cuando un Estado miembro concede una ayuda a una empresa, la oferta interior puede verse mantenida o aumentada con la consecuencia de que disminuyen las oportunidades de las empresas establecidas en otros Estados miembros de ofrecer sus servicios en el mercado de dicho Estado miembro⁽¹⁵⁾.
- (80) El Reglamento (CE) n° 69/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas *de minimis*⁽¹⁶⁾, no es aplicable al sector de los transportes, de conformidad con lo dispuesto en su tercer considerando y en su artículo 1, letra a). Según la jurisprudencia del Tribunal, no existe un umbral o porcentaje por debajo del cual pueda considerarse que los intercambios entre Estados miembros no se ven afectados. Así, la cuantía relativamente reducida de una ayuda o el tamaño relativamente modesto de la empresa beneficiaria no excluyen *a priori* la posibilidad de que la competencia y los intercambios entre Estados miembros se vean afectados⁽¹⁷⁾.
- (81) En el caso que nos ocupa, hay dos compañías que prestan servicios aéreos entre Girona y Madrid. Una de ellas recibe financiación pública y la otra, no.
- (82) Es cierto que el Convenio prevé una cláusula de resolución aplicable cuando otra compañía aérea establezca, sin ayudas ni fondos públicos, un vuelo entre Girona y Madrid de características análogas a las del vuelo objeto del Convenio por lo que respecta al tipo de avión, a las frecuencias, a las tarifas y al período de servicio.
- (83) No obstante, si la posible compañía competidora presta servicios que no responden a las características antes indicadas (por ejemplo, utilización de un avión más pequeño), se confirmaría incluso el carácter selectivo, ya que dos compañías explotarían la misma ruta, una acogiendo a la ayuda y la otra no. En efecto, el denunciante en este asunto presta servicios de transporte en la ruta Girona-Madrid-Girona sin recibir ayudas públicas. Según datos remitidos por las autoridades españolas, el denunciante organiza vuelos chárter Girona-Madrid-Girona con aviones de una capacidad inferior a 20 asientos, lo cual no responde a los requisitos establecidos por el Convenio.
- (84) Además, las ayudas en cuestión repercuten en el comercio entre los Estados miembros por destinarse a una compañía cuyas actividades de transporte, que por su naturaleza afectan directamente a los intercambios, cubren una parte del mercado común. Además, falsean las condiciones de la competencia dentro de este mercado al otorgarse a una única empresa que compite con otra compañía aérea comunitaria, especialmente desde la entrada en vigor del tercer conjunto de medidas de liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993. Por consiguiente, la concesión por las autoridades españolas de ventajas en beneficio de la compañía Intermed constituye una ayuda con arreglo a las disposiciones del artículo 87 del Tratado CE.

⁽¹³⁾ Sentencias del Tribunal de 2 de julio de 1974, Italia/Comisión, 173/73, Rec. 1974, p. 709, y de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris, 730/79, Rec. 1980, p. 2671.

⁽¹⁴⁾ Apartados 77 a 82 de la sentencia Altmark.

⁽¹⁵⁾ Sentencia del Tribunal de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-303/88, Rec. 1991, p. I-1433, apartado 27; sentencia de 13 de julio de 1988, Francia/Comisión, 102/87, Rec. 1988, p. 4067, apartado 19; sentencia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603, apartado 26.

⁽¹⁶⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 30.

⁽¹⁷⁾ Sentencia Altmark, apartado 81; sentencia de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, denominada «Tubemeuse», C-142/87, Rec. 1990, p. I-959, apartado 43; y sentencia de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, C-278/92 a C-280/92, Rec. 1994, p. I-4103, apartado 42.

Campañas publicitarias de promoción y comercialización

- (85) Las medidas adoptadas por la Diputación de Girona para diseñar y financiar todas las campañas publicitarias de promoción y comercialización de este enlace aéreo durante el período de vigencia del Convenio por un importe máximo de 120 202 EUR también se han de considerar ayudas estatales, pues la finalidad de estas medidas financiadas con fondos públicos es dar a conocer al gran público la creación del nuevo servicio aéreo.

Conclusión

- (86) Al cumplirse los requisitos establecidos en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, la Comisión concluye que se trata de una ayuda estatal que se ha de examinar a fin de comprobar su compatibilidad con las disposiciones del Tratado.

Legalidad de la ayuda

- (87) La Comisión lamenta que España haya ejecutado la ayuda infringiendo las disposiciones previstas en el artículo 88, apartado 2, del Tratado.

Compatibilidad de la ayuda

Aplicación del artículo 87, apartados 2 y 3

- (88) Tras haber determinado que las medidas en cuestión constituyen ayudas estatales de acuerdo con el artículo 87, apartado 1, del Tratado, apreciación confirmada por las autoridades españolas, la Comisión debe estudiar si se pueden considerar compatibles con el mercado común con arreglo al artículo 87, apartados 2 y 3, y al artículo 86, apartado 2, del Tratado.
- (89) La Comisión debe evaluar la compatibilidad de la ayuda con arreglo al artículo 87, apartado 2, letra a), del Tratado, en virtud del cual son compatibles con el mercado común las ayudas de carácter social concedidas a los consumidores individuales, siempre que se otorguen sin discriminaciones basadas en el origen de los productos. Según la Comunicación de la Comisión sobre las ayudas estatales en el sector de la aviación, la ayuda ha de tener un carácter social, es decir, que sólo debe cubrir en principio determinadas categorías de pasajeros que utilicen el enlace (niños, minusválidos o personas de escasos recursos). No obstante, si se trata de un enlace con una región desfavorecida, especialmente con islas, la ayuda podría cubrir la totalidad de la población de la región. Según la misma Comunicación, la ayuda debe concederse sin discriminación por el origen de los servicios, esto es, a cualquier compañía aérea del Espacio Económico Europeo que preste los servicios, lo que implica también la eliminación de cualquier obstáculo al acceso al enlace de que se trate por parte de todas las compañías aéreas de la Comunidad.
- (90) En este caso, las ayudas se abonan exclusivamente a una compañía aérea que explota el enlace en cuestión, con exclusión de la compañía competidora. El fundamento jurídico de esta ayuda no parece contemplar que otras compañías aéreas puedan acogerse al régimen de ayudas. Por consiguiente, esta ayuda no cumple la primera de las condiciones requeridas, es decir, la no discriminación entre compañías.
- (91) La excepción prevista en el artículo 87, apartado 2, letra b), no se aplica por no tratarse en este caso de ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional.
- (92) En el artículo 87, apartado 3, figura la lista de las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común.

- (93) Con el fin de preservar el correcto funcionamiento del mercado común y habida cuenta de los principios establecidos en el artículo 3, apartado 1, letra g), del Tratado, las excepciones a las disposiciones del artículo 87, apartado 1, tal como se definen en el artículo 87, apartado 3, deben ser objeto de una interpretación estricta cuando se examine un régimen de ayuda o cualquier ayuda individual. Además, habida cuenta de la mayor competencia derivada de la liberalización de los transportes aéreos, la Comisión debe atenerse a una política rigurosa de control de las ayudas estatales para evitar que éstas tengan efectos secundarios contrarios al interés común.
- Las letras a) y c) contemplan excepciones en favor de las ayudas destinadas a promover o facilitar el desarrollo de determinadas regiones ⁽¹⁸⁾. La Comisión observa que Girona no es una región que pueda acogerse a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra a), y esta excepción no es por tanto aplicable. La Comisión observa también que la provincia de Girona no puede acogerse a la excepción contemplada en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado salvo en el caso de las comarcas situadas en los Pirineos, que no tienen relación con el asunto que nos ocupa.
 - Las letras b) y d) no son aplicables por no tratarse de ayudas para fomentar la realización de un proyecto importante de interés común o a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro, o de ayudas destinadas a promover la cultura y la conservación del patrimonio y, en cualquier caso, las autoridades españolas no han reclamado esta excepción.
 - En cuanto a la excepción contemplada en la letra c) sobre las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, la Comisión cree que las ayudas de carácter operativo no destinadas a facilitar una inversión sólo pueden autorizarse en casos excepcionales. A este respecto, observa que las ayudas no persiguen objetivos medioambientales ni de formación. Además, la Comisión puede conceder esta excepción en favor de la reestructuración de una empresa, pero éste no es el caso de Intermed.
- (94) No obstante, estas ayudas se podrían asimilar a las ayudas de puesta en marcha, que se analizan en el considerando 101.

Aplicación del artículo 86, apartado 2, del Tratado

- (95) La única justificación alegada por las autoridades españolas se relaciona con la aplicación del artículo 86, apartado 2, del Tratado. A este respecto, la Comisión estima que, a fin de considerar compatible una ayuda sobre la base de esta disposición del Tratado, han de cumplirse dos requisitos: la necesidad y la proporcionalidad de la ayuda.
- (96) La Comisión debe recordar que las autoridades españolas no niegan que se hayan incumplido las disposiciones relativas al artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, lo cual pone de manifiesto que dichas autoridades no consideraban necesaria la imposición de obligaciones de servicio público en el enlace en cuestión. Este extremo se vio confirmado cuando la Comisión ya había iniciado el procedimiento administrativo por cuanto, en respuesta a la petición de las autoridades regionales de Cataluña de 13 de junio de 2002, las autoridades españolas competentes se negaron a incoar el procedimiento conducente a la imposición de obligaciones de servicio público por no existir razones suficientes para acogerse al artículo 4 del citado Reglamento ⁽¹⁹⁾. En estas circunstancias, parecería contradictorio mantener, por una parte, que el servicio es necesario en el marco del artículo 86, apartado 2, del Tratado y, por otra, considerar que dicho servicio no es necesario con el fin de acogerse al marco jurídico normal aplicable a las obligaciones de servicio público en el sector aéreo.

⁽¹⁸⁾ Comunicación de la Comisión sobre las Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional, (DO C 74 de 10.3.1998). También se alude a estas ayudas regionales en el apartado 36 de las orientaciones sobre las ayudas estatales al sector aéreo. Véase asimismo la nota 5.

⁽¹⁹⁾ Observaciones de las autoridades españolas remitidas por carta de 18 de marzo de 2003, registrada en la Secretaría General de la Comisión el 19 de marzo de 2003.

- (97) Al no haberse respetado el procedimiento establecido en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, resulta difícil confirmar la proporcionalidad de la ayuda. Las autoridades españolas consideran que la cuantía de la subvención concedida es inferior al déficit alcanzado durante los meses en que se prestó el servicio y que, por ende, la compensación no fue excesiva. La Comisión no impugna el hecho de que la cuantía de la ayuda pueda ser inferior al déficit del servicio, si bien estima que a falta de medios objetivos para establecer el nivel de la compensación en aplicación de las reglas obligatorias establecidas por el Consejo, no puede excluirse la posibilidad de que otras compañías hubieran podido prestar el servicio con una subvención menor.
- (98) Según la jurisprudencia del Tribunal ⁽²⁰⁾, es preciso proceder a una evaluación conjunta de la compatibilidad en caso de que ciertas modalidades de una ayuda infrinjan determinadas disposiciones del Tratado distintas de las de los artículos 87 y 88 CE y estén indisolublemente vinculadas al objeto de la ayuda de modo que no sea posible evaluarlas por separado. En tal caso, los requisitos establecidos por esas otras disposiciones se añaden a los requisitos en materia de compatibilidad derivados del artículo 86, apartado 2, del Tratado. Además, es obvio que un procedimiento en materia de ayudas estatales no ha de conducir nunca a un resultado contrario a las disposiciones específicas del Tratado ⁽²¹⁾ ni a la normativa comunitaria adoptada sobre la base de tales disposiciones.
- (99) En el presente caso, el procedimiento previsto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 está indisolublemente unido a la ayuda. De conformidad con la jurisprudencia antes mencionada, no se puede considerar compatible una ayuda cuyas modalidades de concesión no se ajustan a lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. Por otra parte, la última frase del apartado 2 del artículo 86 del Tratado incluye asimismo un requisito suplementario: «El desarrollo de los intercambios no deberá quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad». La Comisión considera que, en un caso como el que nos ocupa, sería contrario al interés de la Comunidad autorizar ayudas que se han concedido infringiendo las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2408/92.
- (100) Por consiguiente, las ayudas en cuestión no pueden considerarse compatibles con el artículo 86, apartado 2, del Tratado.

Ayudas de puesta en marcha

- (101) En su 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 Ryanair con ocasión de su instalación en Charleroi (Ryanair) ⁽²²⁾, considerando 278, la Comisión considera que las ayudas que permiten desarrollar y garantizar una explotación más adecuada de las infraestructuras aeroportuarias regionales actualmente infrautilizadas, que suponen un coste para la sociedad, pueden tener un interés comunitario cierto y formar parte de los objetivos de la política común de transportes.
- (102) En dicha Decisión, la Comisión estima que algunas ayudas operativas al lanzamiento de nuevas rutas aéreas o a la mejora de determinadas frecuencias pueden ser un instrumento necesario para el desarrollo de los aeropuertos regionales pequeños. Tales ayudas pueden incitar a las empresas interesadas a asumir el riesgo de invertir en nuevas rutas. No obstante, para poder declarar esas ayudas compatibles de acuerdo con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, 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.
- (103) Las ayudas de funcionamiento no suelen considerarse compatibles con el mercado común en la medida en que generalmente falsean las condiciones de competencia en los sectores en que se conceden sin por ello alcanzar, debido a su propia naturaleza, alguno de los objetivos establecidos en las excepciones previstas en el Tratado. Así, al no entrañar ninguna modificación técnica o estructural de la empresa y favorecer tan sólo su expansión comercial, únicamente le permiten ofrecer a sus clientes condiciones artificialmente favorables y aumentar su margen de beneficios sin justificación alguna.

⁽²⁰⁾ Sentencia de 22 de marzo de 1977 en el asunto 74/76, Iannelli, Rec. 1977, p. 557.

⁽²¹⁾ Sentencia de 15 de junio de 1993 en el asunto C-225/91, Matra/Comisión, Rec. 1993, p. I-3203.

⁽²²⁾ DO L 137 de 30.4.2004, p. 1.

- (104) Existen, sin embargo, algunas excepciones a este principio y la Comisión ha reconocido en algunas ocasiones la compatibilidad de este tipo de ayudas, siempre y cuando cumplan una serie de requisitos ⁽²³⁾.
- (105) Para que tales ayudas puedan ser consideradas compatibles con arreglo al artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, conviene determinar por tanto si las ayudas abonadas en cada caso son necesarias y proporcionadas en relación con el objetivo buscado y no alteran las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

Objetivo de la medida y presencia de un interés comunitario

- (106) La primera condición para que pueda concederse una ayuda de puesta en marcha es que ésta forme parte de un proyecto de desarrollo aeroportuario coherente y refleje la voluntad de aumentar la rentabilidad de infraestructuras que no siempre son rentables.
- (107) El fomento del desarrollo regional, del turismo, de la economía local o de la imagen de la región será solamente una consecuencia de esta política coherente, destinada en primer lugar a ampliar de forma sostenible la actividad aeroportuaria.
- (108) Los aeropuertos regionales también pueden constituir una solución a uno de los problemas de la política de transportes: la congestión de las principales capacidades aeroportuarias ⁽²⁴⁾.
- (109) En el presente caso, no hay datos que indiquen que otras compañías interesadas en crear enlaces entre Girona y otros destinos hayan tenido acceso a ayudas similares. No se ha informado a la Comisión de la existencia de un proyecto de desarrollo de las actividades aeroportuarias. Las autoridades españolas se han limitado a señalar que en el aeropuerto de Girona no había vuelos regulares hasta la creación del servicio entre Girona y Madrid.

Necesidad de la ayuda

- (110) La Comisión define el criterio de necesidad de la ayuda en la Decisión Ryanair ⁽²⁵⁾. A este respecto, las ayudas de puesta en marcha tienen que resultar indispensables para el desarrollo del aeropuerto. Han de cumplirse determinadas condiciones.
- (111) En primer lugar, las ayudas abonadas a las compañías aéreas sólo deben aplicarse a la apertura de nuevas rutas o a la introducción de nuevas frecuencias que dan lugar a un incremento del volumen neto de pasajeros que sale del aeropuerto regional, con el fin de correr con una parte del riesgo que asume la compañía.
- (112) En segundo lugar, no deben concederse ayudas cuando la ruta ya está explotada, ya que la compañía asume menos riesgos o ninguno y la necesidad de la ayuda no está justificada. Así pues, cuando una compañía ya preste servicios en una ruta desde un aeropuerto, no podrá optar a ayudas públicas.
- (113) En tercer lugar, tampoco deben concederse ayudas a una compañía aérea por una nueva ruta que decida explotar para sustituir a una antigua ruta que ya haya recibido ayudas de puesta en marcha. En igualdad de circunstancias, ello no reportaría al aeropuerto efectos netos positivos en cuanto al número de pasajeros que acoge en sus instalaciones. Por otra parte, no pueden concederse ayudas por una ruta que una compañía explote para sustituir a otra ruta de esa misma compañía a partir de otro aeropuerto situado en la misma zona de influencia económica o de población. La Comisión considera imprescindible que las ayudas de puesta en marcha no den lugar a una escalada de subvenciones, que lleven por ejemplo al traslado de las rutas una vez conseguida la ayuda máxima. Ese proceder sería contrario al objetivo de las ayudas de puesta en marcha, que es el desarrollo del aeropuerto en cuestión de acuerdo con el interés común.

⁽²³⁾ Decisión Ryanair, apartado 281.

⁽²⁴⁾ Decisión Ryanair, apartados 287 a 296.

⁽²⁵⁾ Decisión Ryanair, apartados 298 a 307.

- (114) En cuarto lugar, tampoco deben concederse ayudas a una nueva compañía que pretenda prestar servicios en un enlace ya explotado, entrando en competencia directa con un transportista existente que ya explota la ruta desde el aeropuerto. La nueva compañía deberá afrontar al transportista existente con sus propios medios y no gracias a ayudas públicas.
- (115) En lo que respecta a las condiciones primera, segunda y cuarta, cabe recordar que otra compañía cubría la ruta Girona–Madrid–Girona hasta el 28 de octubre de 2001, fecha en que la abandonó debido a la nula rentabilidad del servicio. Ninguna otra compañía cubría la ruta en el momento de la celebración del Convenio entre las autoridades públicas competentes e Intermed el 26 de marzo de 2002. No obstante, otra compañía, Air Catalunya, empezó a cubrir la misma ruta algunos días después, el 3 de abril de 2002. Finalmente, Intermed comenzó sus operaciones el 15 de abril de 2002. El hecho de que ambas compañías comenzaran a cubrir el enlace Girona–Madrid–Girona con 12 días de diferencia no permite determinar de forma clara y definitiva si el servicio prestado por Intermed puede considerarse una nueva ruta.
- (116) La tercera condición se cumple en este caso por cuanto la ruta Madrid–Girona–Madrid fue la primera cubierta por Intermed.
- (117) Los gastos de comercialización y publicidad que se deben efectuar al principio para dar a conocer el enlace pueden considerarse necesarios, dado su objetivo de dar a conocer al gran público la existencia de este servicio aéreo.

Efecto incentivador de la ayuda

- (118) Una ayuda ha de tener un efecto incentivador, haciendo posible que una empresa desarrolle una actividad que no hubiera emprendido sin apoyo público. Ahora bien, dicha actividad ha de llegar a ser rentable sin ayuda alguna, motivo por el cual las ayudas destinadas a la creación de nuevos enlaces o al aumento de frecuencias han de tener carácter temporal. La ayuda sirve para crear una nueva ruta, pero no para mantenerla artificialmente: las rutas han de ser económicamente viables.
- (119) La Comisión considera razonable, en el marco de las ayudas de puesta en marcha en el sector del transporte aéreo ⁽²⁶⁾, un período máximo de cinco años tras la inauguración de cada ruta, especialmente en el caso de los enlaces intraeuropeos de punto a punto.
- (120) En el caso que nos ocupa, la financiación parcial del enlace Girona–Madrid y las campañas publicitarias tenían carácter temporal (el período de validez del Convenio era de tres años) hasta que la línea en cuestión se consolidara y llegara a ser rentable u otra compañía aérea estableciera, sin ayudas públicas ni otros fondos estatales, un vuelo entre Girona y Madrid de características análogas a las del vuelo objeto del Convenio en lo tocante al tipo de avión, la frecuencia, las tarifas y el período de servicio.

Proporcionalidad de la ayuda

- (121) Debe establecerse una relación proporcional doble entre la ayuda y su contexto. En primer lugar, ha de existir una relación estricta entre el objetivo de desarrollar el aeropuerto, que exige el aumento neto del tráfico de pasajeros, y el importe de la ayuda concedida a la compañía aérea. Deberá calcularse, por lo tanto, el importe de la ayuda por pasajero. Así, no se favorecerá indebidamente a una compañía aérea que no pueda aportar al aeropuerto el volumen de pasajeros necesario para su desarrollo. Por el contrario, una compañía que cumpla los objetivos que permiten desarrollar el aeropuerto se verá beneficiada.

⁽²⁶⁾ Decisión Ryanair, apartados 312 a 314.

(122) En segundo lugar, debe establecerse la relación de proporcionalidad entre la ayuda y los costes sufragados por su beneficiario. La Comisión recuerda que la intensidad de la ayuda, que la Comisión limita al 50 % en el caso de las ayudas de puesta en marcha, no se aplica al total de los gastos de funcionamiento, excluidos los ingresos, de la línea aérea interesada.

a) Así, sólo pueden optar a una ayuda de puesta en marcha los costes adicionales de puesta en marcha que la compañía aérea no hubiera tenido que sufragar de haber estado en pleno funcionamiento y que requieren una aportación pública a fin de compartir el riesgo de inviabilidad inherente al período de puesta en marcha. En el caso de Intermed, tales costes corresponden, por ejemplo, a los gastos de comercialización y publicidad que se deben efectuar al principio para dar a conocer el enlace, así como a los gastos de instalación de Intermed en Girona.

b) Por el contrario, la ayuda no puede cubrir gastos de funcionamiento regulares de Intermed tales como el alquiler o la amortización de los aviones, el combustible, los sueldos de la tripulación o los costes de restauración (*catering*).

Transparencia, igualdad de trato de las compañías aéreas y no discriminación en la concesión de ayudas

(123) El importe de la ayuda concedida a una compañía aérea para que preste servicios aéreos ha de ser transparente, calculándose, por ejemplo, sobre la base de cada pasajero embarcado en un vuelo siendo así fácilmente identificable e identificado.

(124) El hecho de que un aeropuerto esté dispuesto a conceder ayudas a cambio de prestaciones económicas, como la creación de nuevas rutas, debe hacerse público a fin de que las compañías aéreas puedan manifestar su interés y tener la oportunidad de optar a tales ayudas. Por consiguiente, deben respetarse las normas y principios en materia de contratación pública y concesiones.

(125) El aeropuerto que tenga el propósito de fomentar el desarrollo de servicios aéreos deberá elaborar criterios objetivos referentes a la cuantía máxima y a la duración de las ayudas con objeto de garantizar la igualdad de trato entre compañías aéreas.

(126) Los Estados miembros han de prever mecanismos de recurso para garantizar que no exista discriminación alguna al concederse las ayudas y ninguna compañía aérea disfrute de ventajas indebidas en un aeropuerto determinado.

Sanciones y mecanismo de reembolso

(127) Es preciso recurrir a mecanismos de sanción cuando una compañía aérea no respeta los compromisos que ha contraído para con un aeropuerto en el momento de pagársele la ayuda. El aeropuerto puede asegurarse de que la compañía respetará sus compromisos merced a un sistema de recuperación de la ayuda. En el caso que nos ocupa, el Convenio incluye una cláusula de recuperación de las ayudas en caso de que Intermed no cumpla sus compromisos.

Acumulación

(128) En principio, las ayudas concedidas no podrán acumularse con otras subvenciones recibidas por las compañías aéreas si se trata de ayudas de carácter social o de compensaciones por servicios públicos en caso de que éstas se califiquen de ayudas. Tampoco podrán, de acuerdo con las normas de proporcionalidad antes expuestas, coexistir con otras ayudas por los mismos costes, incluidas las abonadas en otro Estado. El conjunto de las ayudas de que disfruta una nueva línea no debe en ningún caso superar el 50 % de los costes de puesta en marcha de ese destino.

(129) A fin de mantener el efecto incentivador de las ayudas a la creación de enlaces aéreos como instrumento de desarrollo de los aeropuertos regionales, la Comisión cree necesario cerciorarse de que tales ayudas no reportarán ninguna ventaja indirecta a aeropuertos de grandes dimensiones que ya están plenamente abiertos al tráfico internacional y a la competencia. Por lo tanto, se deberá prestar especial atención a la limitación de los costes subvencionables cuando una ruta aérea ofrece la conexión entre Girona, en el presente caso, con un gran aeropuerto como el de Madrid.

(130) Dichas ayudas tampoco podrán concederse cuando el acceso a una ruta se haya limitado a una sola compañía aérea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 y, en particular, en el apartado 1, letra d), del dicho artículo.

- (131) En el presente caso, por lo que respecta a sus rutas a partir de Girona, Intermed no disfruta de subvenciones en concepto de ayudas sociales o de compensación por servicio público. El acceso a la ruta cubierta por Intermed desde Girona tampoco está limitado a esa compañía en virtud de un procedimiento de licitación con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

Descripción de las medidas que ha de adoptar el Estado miembro para que la ayuda sea compatible

- (132) La Comisión constata que las ayudas abonadas por la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona y la Cámara de Comercio e Industria de Girona a Intermed cumplen algunas de las condiciones aplicables a las ayudas de puesta en marcha destinadas a fomentar los servicios aéreos a partir de aeropuertos regionales, pero no todas y, por ello, deben imponerse determinadas condiciones en algunos casos para que sean compatibles.

- (133) Las dotaciones concedidas por la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona y la Cámara de Comercio e Industria de Girona en forma de financiación del servicio aéreo entre Girona y Madrid se consideran compatibles con el mercado común como ayudas de puesta en marcha de nuevas rutas, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) las contribuciones deben de integrarse en un programa de desarrollo del aeropuerto de Girona;
- b) todas las contribuciones deben de tener carácter temporal, limitándose a un período máximo de cinco años tras la inauguración de la ruta en cuestión;
- c) estas contribuciones no deben poder concederse cuando estén destinadas a ayudar a una nueva compañía a prestar servicios en un enlace ya explotado; entrando en competencia directa con un transportista existente que ya explota la ruta en condiciones similares desde el aeropuerto de Girona;
- d) las contribuciones deben de justificarse mediante un plan de desarrollo elaborado por Intermed y previamente validado por las autoridades competentes con respecto a la línea en cuestión. En dicho plan se han de precisar los costes comprometidos y subvencionables, que deberán estar directamente relacionados con la promoción de la ruta a fin de hacerla viable sin ayudas cuando finalice el Convenio. Los costes subvencionables, que estarán directamente vinculados a la puesta en marcha, serán los que se describen en el considerando 122 de la presente Decisión. Cuando proceda, las autoridades competentes solicitarán la colaboración de un auditor contable independiente;
- e) el conjunto de las ayudas de que disfrute una nueva ruta no deben poder superar en ningún caso el 50 % de los costes de puesta en marcha y publicidad sobre el destino. Del mismo modo, las contribuciones abonadas no podrán superar el 50 % de los costes reales de este destino;
- f) las contribuciones pagadas por la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona y la Cámara de Comercio e Industria de Girona que, tras finalizar el período de puesta en marcha previsto en el Convenio, superen los porcentajes antes establecidos deben ser reembolsadas por Intermed;
- g) España debe establecer un régimen de ayudas no discriminatorio y transparente que garantice la igualdad de trato de las compañías aéreas interesadas en prestar nuevos servicios aéreos con salida en el aeropuerto de Girona, de acuerdo con los criterios objetivos establecidos en la presente Decisión.

- (134) De no cumplirse tales condiciones, España debe recuperar todas las ayudas correspondientes a que alude el considerando anterior.

VI. CONCLUSIONES

La Comisión constata que España ha ejecutado de forma ilegal las ayudas en favor de la compañía Intermed y ha vulnerado las disposiciones del apartado 3 del artículo 88 del Tratado. No obstante, habida cuenta de la contribución que pueden aportar estas ayudas a la creación de nuevos servicios de transporte aéreo y al desarrollo sostenible de un aeropuerto regional, una parte de ellas puede considerarse compatible con el mercado común, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas en el considerando 133.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las ayudas estatales ejecutadas por España en favor de la compañía Intermediación Aérea SL (en lo sucesivo, «Intermed») por un importe de 919 879,98 EUR, por una lado, y de 120 202 EUR, por otro, son compatibles con el mercado común a tenor del artículo 87, apartado 3, letra c), como ayudas de puesta en marcha de nuevas rutas, siempre y cuando se cumplan las condiciones previstas en el artículo 2. Si dichas condiciones no se cumplieren serán incompatibles.

Artículo 2

1. Las contribuciones se integrarán en un programa de desarrollo del aeropuerto de Girona.
 2. Todas las contribuciones tendrán carácter temporal, limitándose a un período máximo de cinco años tras la inauguración de la ruta en cuestión.
 3. Las contribuciones no podrán concederse cuando estén destinadas a ayudar a una nueva compañía a prestar servicios en un enlace ya explotado, entrando en competencia directa con un transportista existente que ya explote la ruta en condiciones similares desde el aeropuerto de Girona.
 4. Las contribuciones se justificarán mediante un plan de desarrollo elaborado por Intermed y previamente validado por las autoridades competentes con respecto a la línea en cuestión. En dicho plan se precisarán los costes comprometidos y subvencionables, que deberán estar directamente relacionados con la promoción de la ruta a fin de hacerla viable sin ayudas cuando finalice el Convenio entre la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona, Industria de Girona e Intermed.
 5. Los costes subvencionables, que estarán directamente vinculados a la puesta en marcha, responderán a los criterios siguientes:
 - a) cubrirán los costes adicionales de puesta en marcha que la compañía aérea no hubiera tenido que sufragar de haber estado en pleno funcionamiento y que requieran una aportación pública a fin de compartir el riesgo de inviabilidad inherente al período de puesta en marcha;
 - b) por el contrario, la ayuda no cubrirá los gastos de funcionamiento regulares, tales como el alquiler o la amortización de los aviones, el combustible, los sueldos de la tripulación o los costes de restauración (*catering*).
- Cuando proceda, las autoridades competentes solicitarán la colaboración de un auditor contable independiente.
6. El conjunto de las ayudas de que disfrute una nueva ruta no podrá superar en ningún caso el 50 % de los costes de puesta en marcha y publicidad sobre el destino. Del mismo modo, las contribuciones abonadas no podrán superar el 50 % de los costes reales de este destino.
 7. Las contribuciones abonadas por la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona y la Cámara de Comercio e Industria de Girona que, tras finalizar el período de puesta en marcha previsto en el Convenio, superen los porcentajes antes establecidos deberán ser reembolsadas por Intermed.

8. España establecerá un régimen de ayudas no discriminatorio y transparente que garantice la igualdad de trato de las compañías aéreas interesadas en prestar nuevos servicios aéreos con salida en el aeropuerto de Girona, con arreglo a la presente Decisión.

Artículo 3

1. El Reino de España adoptará todas las medidas necesarias para obtener de la compañía beneficiaria la recuperación de las ayudas incompatibles con el mercado común a tenor del artículo 2 que hayan sido puestas a su disposición ilegalmente.

2. La recuperación se efectuará sin dilación y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional, siempre que éstos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión. La ayuda recuperable devengará intereses compuestos devengados desde la fecha en que estuvo a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación. Los intereses se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención en el marco de las ayudas regionales.

Artículo 4

El Reino de España informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 20 de octubre de 2004.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente
